NYTTOANALYS AV PROJEKTET NYA OSTKUSTBANAN

OSTKUSTBANAN 2015 AB
Underlag till Sverigeförhandlingen

UPPDRAGSNUMMER 7001346000

Snabbtåget mellan Stockholm och Umeå lämnar Sundsvall på Ostkustbanans enkelspår. Foto: Markus Tellerup, 2015

SWECO AB

ANDERS LUNDBERG, UPPDRGSLEDARE
CARINA JÖNHILL NORD, BITR. UPPDRAGSLEDARE
HENRIK ANDERSSON
HENRIK ROBERTSSON
LINDA ISBERG
BEATRICE GRANBERG
CHRISTINA GRANÉR

DOKUMENTINFORMATION

Titel:	Nyttoanalys av projektet Nya Ostkustbanan Underlag till Sverigeförhandlingen
Beställare:	Ostkustbanan 2015 AB
Kontaktpersoner:	Hans Dunder, Sundsvalls kommun och Kerstin Oremark, Region Gävleborg
Uppdragsnummer:	7001346000
Uppdragsledare:	Anders Lundberg, Sweco
Bitr. uppdragsledare:	Carina Jönhill Nord, Sweco
Utredare Sweco:	Henrik Robertsson, bostadsnytta, arbetsmarknadsnytta Henrik Andersson, näringslivsnytta, godsnytta, studienytta Linda Isberg, restidsnytta, samperskörning Christina Granér, social nytta, integrationsnytta, miljönytta Beatrice Granström, research

DOKUMENTHISTORIK

Version 0.1	Rapportstruktur upprättad	2016-01-25
Version 0.7	Intern granskningsversion	2016-04-15
Version 0.8	Granskningsversion till beställaren	2016-04-18
Version 0.9	Intern granskningsversion 2	2016-04-28
Version 1.0	Slutrapport	2016-04-29
Version 1.1	Slutrapport, reviderad sammanfattning	2016-05-04
Version 1.2	Slutrapport, slutkorrektur	2016-05-09

Sammanfattning

Sweco har på uppdrag av bolaget *Ostkustbanan 2015 AB* utrett de nyttor som skapas av att Ostkustbanans enkelspår byggs ut till dubbelspår tillsammans med förbättringar på en del av Ådalsbanan. Projektet beskrivs i denna rapport genomgående som Nya Ostkustbanan.

Nya Ostkustbanan kommer att generera många nyttor inom flera områden: bostäder, arbetsmarknad, högre studier, näringsliv, godstransporter, miljö, människors sociala liv och integration av nyanlända. De positiva effekterna kommer hela Sverige till godo på olika sätt.

Flera av nyttorna, bland annat bostadsnyttor, arbetsmarknadssnyttor och godsnyttor, har beräknats i monetära värden. Nyttoanalyserna visar att de mervärden som Nya Ostkustbanan kommer att generera, kan bli lika stora som kostnaderna för att bygga Nya Ostkustbanan.

Nyttorna kan eventuellt vara större än investeringskostnaden. Studienyttor, sociala nyttor, integrationsnyttor och miljönyttor kan med nuvarande kunskap inte värderas fullt ut i pengar. Alla nyttor har därmed inte beräknats ekonomiskt, trots att Nya Ostkustbanan bedöms generera även dessa nyttor.

Bakgrund till uppdraget

Sverigeförhandlingen ska bland annat pröva förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige. Deluppdraget kallas *Järnväg i norr*, och syftet är att ytterligare stärka kopplingen mellan de nya stambanorna i södra Sverige och det befintliga järnvägssystemet i norra Sverige, samt att åstadkomma effektiva och kapacitetsstarka järnvägstransporter. Utbyggnaden ska medföra förbättringar för såväl persontrafik som godstransporter och ha förutsättningar för ett inslag av medfinansiering.

Sverigeförhandlingen gav Trafikverket i uppdrag att studerat vilka objekt som bör utredas vidare inom ramen för deluppdraget. Trafikverket överlämnade sin rapport *Järnväg i norra Sverige – Underlag till Sverigeförhandlingen* i februari 2016. Trafikverket beskriver Nya Ostkustbanan som ett betydelsefull objekt.

Ostkustbanan 2015 AB gav under inledningen av 2016 Sweco i uppdrag att genomföra en nyttoanalys för Nya Ostkustbanan. Nyttoanalysen ska användas i dialogen mellan berörda län, berörda kommuner och Sverigeförhandlingen. I nyttoanalysen har Sweco samarbetet med Hans Boysen, doktorand och teknologie licentiat vid Kungliga Tekniska Högskolan, i avsnitten om godsnyttor.

Sweco har genomfört utredningen baserat på ett tänkt slutläge, som innebär dubbelspår på Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall samt förbättringsåtgärder på Ådalsbanans enkelspår mellan Sundsvall och Härnösand. Flera enskilda åtgärder längs sträckan har i tidigare sammanhang utvärderats och analyserats. Sweco har inte gjort några värderingar av eller prioriteringar mellan dessa enskilda åtgärder, utan har sett på helheten – en systemsyn med en utbyggnad för framtida effektiva järnvägstransporter nationell, regionalt och lokalt. De enskilda åtgärderna innebär tillsammans att en ny stambana i praktiken etableras längs Ostkusten.

Den nya nationella kommersiella snabbtågstrafiken, de interregionala norrtågen och en stor del av godstransporterna sker inom, genom, och även till och från Ostkustbanan. Nya Ostkustbanan som helhet kommer därför att få effekter långt utanför banans närområde. Nya Ostkustbanan är och kommer i ökad grad att bli en integrerad del av järnvägssystemet i norra Sverige, varför nyttoanalysernas effekter har varit svåra att avgränsa.

Utredningsresultaten har presenterats för Sverigeförhandlingen vid två tillfällen och sekretariatet har också följt utredningsarbetet i en workshop med berörda intressenter, det vill säga kommuner, regioner och näringsliv. Till denna rapport finns ett tillhörande presentationsmaterial som visades på en dragning för Sverigeförhandlingen 22 april 2016. Det finns även en teknisk rapport från SAMPER-analysen med redovisade SAMKALK-resultat.

Nya Ostkustbanan

Frågan om Ostkustbanan har varit aktuell en längre tid, och Trafikverkets Kapacitetsutredning från 2012 lyfte bristerna på sträckan och behov av förbättringar. Kapacitetsutredningen hade fokus på åtgärder för ökad kapacitet och effektivitet i transportsystemet.

Eftersom det redan finns en etablerad järnväg mellan Stockholm och Sollefteå med anslutning till Botniabanan i Västeraspby kan en ny stambana växa fram succesivt i etapper. Sweco har i utredningen utgått från att projektet är färdigställt i sin helhet, vilket beskrivits ovan. Sweco bedömer att en utbyggnad kan genomföras etappvis under de tre kommande planperioderna, och att Nya Ostkustbanan kan vara färdigställd 2037.

Denna rapport är baserad på en större utbyggnad jämfört med Trafikverkets rapport *Järnväg i norra Sverige – Underlag till Sverigeförhandlingen.* Trafikverkets bedömningar omfattar kommande planeringsperiod 2018-2029, medan Sweco har utgått från ett scenario med en fullt utbyggd ny Ostkustbana.

Swecos utgångspunkt ger möjlighet till en mer strategisk jämförelse med övriga stambaneprojekt som också har ett tidsperspektiv utöver kommande planperiod fram till år 2030. Nya Ostkustbanan ska klara en tät och snabb persontrafik och förbättrad kapaciteten för godstransporterna, samt vara integrerad med samtliga anslutande banor och därmed klara genomgående godstransporter och i flera fall även genomgående persontrafik till Östersund och Umeå.

Figur 1. Karta över Nya Ostkustbanan med huvudsakliga åtgärder. Källa: Trafikverket och denna utredning

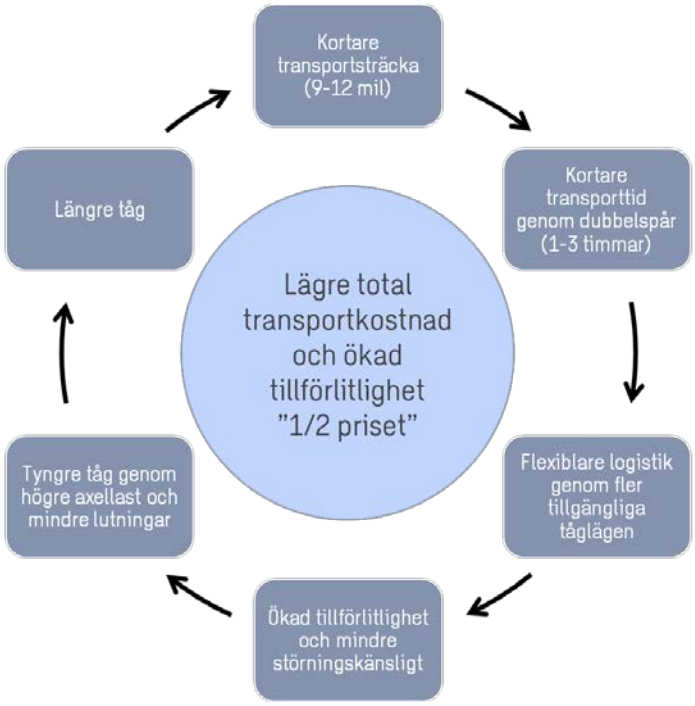
För att klara de mål för effektiva godstransporter och kortare restider måste banan byggas med hög prestanda. Det handlar om en stambana för kombinerad person- och godstrafik, integrerad och i nära samverkan med det övriga järnvägssystemet i hela norra Sverige. Största tillåtna hastighet måste uppgå till 250 km/tim och banan byggs för trafik med långa eller tunga godståg med hög axel-last och metervikt.

För att klara kapaciteten krävs dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall och en Ådalsbana i delvis helt ny sträckning för att undvika de branta lutningar som i dag begränsar godstrafiken. De tekniska kraven och prestandan ska motsvara Botniabanan. För att utnyttja genomgående trafik mellan stambanorna upprustas norra avsnittet av Ådalsbanan på samma sätt som genomförts för alla andra tvärbanor i norra Sverige, samtidigt som persontrafik åter öppnas till Sollefteå.

Sweco har med ledning av Trafikverkets redovisade material och tidigare utredningsunderlag grovt kostnadsberäknat hela utbyggnaden till cirka 40-50 miljarder kronor i prisnivån gällande i juni 2013, vilket är jämförbart med Trafikverkets beräkningsår. Åtgärderna finns redovisade i denna rapport.

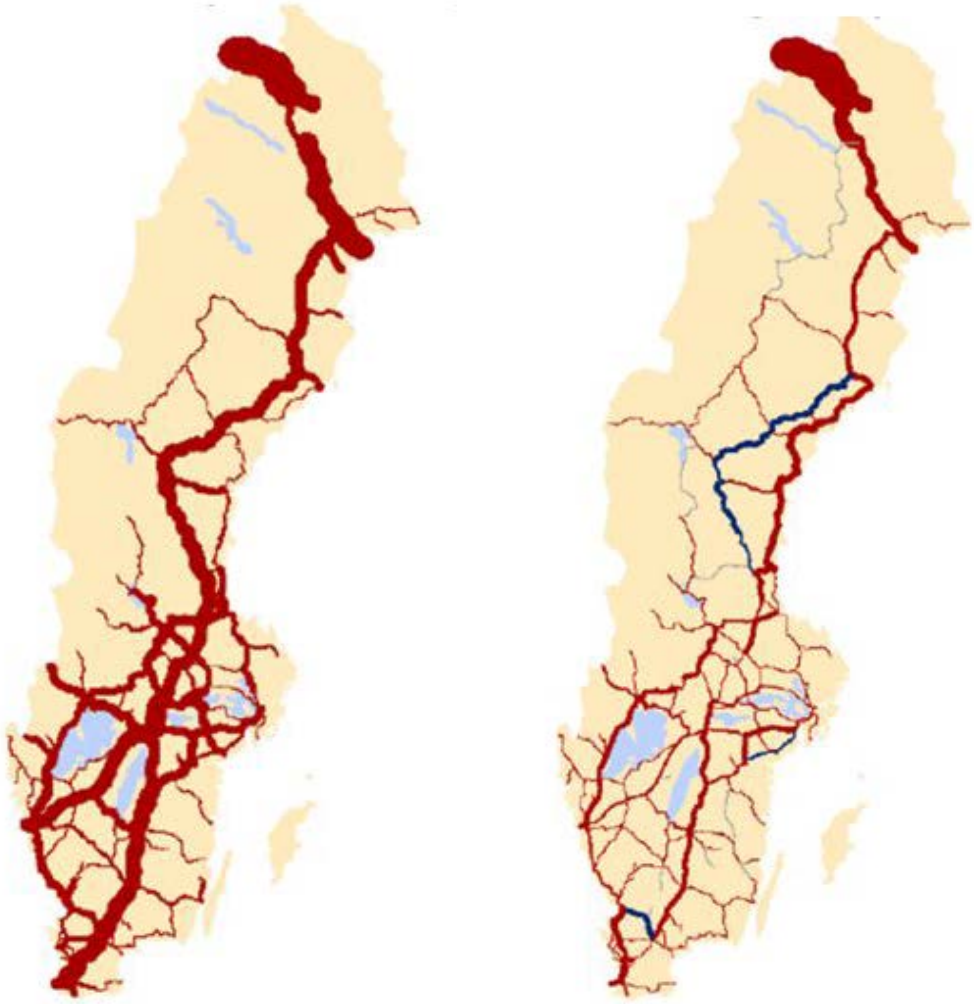
Ökad kapacitet och effektivisering av godstransporter

För industrin och övriga transportköpare får åtgärderna längs Nya Ostkustbanan flera effekter som sammantaget leder till ökad robusthet, ökad kapacitet och ökad effektivisering, se Figur 2 nedan.



Figur 2. Illustration över sambanden mellan de förbättringar som Nya Ostkustbanan genererar för transportköpare och industrin. Källa: Sweco

I Trafikverkets basprognos för godstransporter uppmärksammas dessa positiva effekter. Nya Ostkustbanan innebär att godsflödena kommer att fördelas på annat sätt mellan Norra stambanan och Nya Ostkustbanan, samtidigt som de totala godsvolymerna ökar. Nya Ostkustbanan är den bana där godsvolymerna ökar mest, och bidrar på det sättet till en tydlig avlastning av Norra stambanan. Därmed uppnås en viktig strategisk redundans, se Figur 3



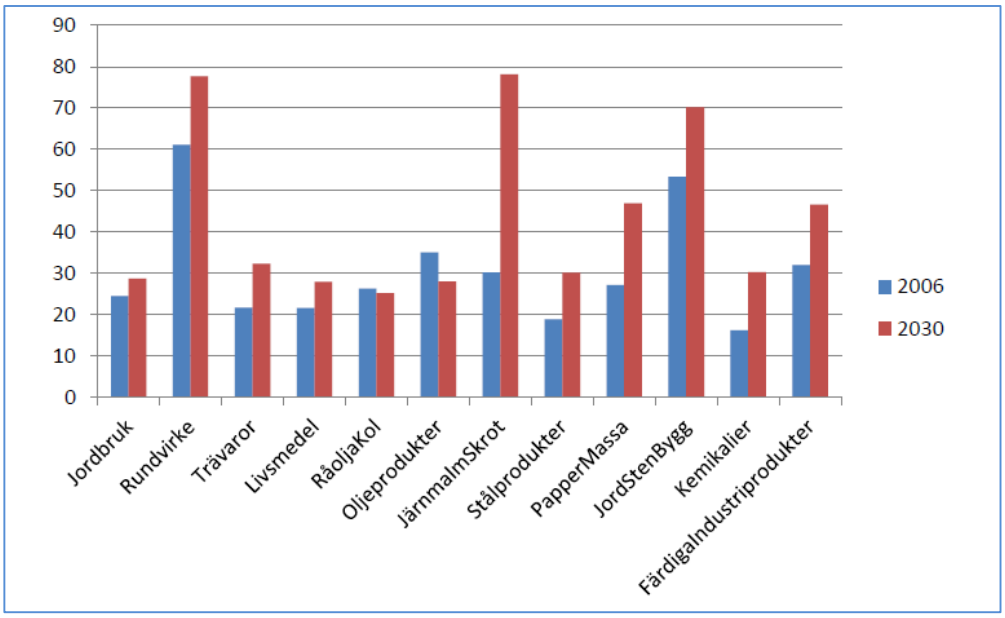
Figur 3. Den högra kartan visar de totala godsvolymerna år 2010 och den vänster visar en prognos för hur godsvolymerna har ändrats till år 2030. Prognosen visar att Norra stambanan får minskade godsvolymer (blå linje) medan Nya Ostkustbanan får kraftigt ökade volymer. Enligt prognosen är Nya Ostkustbana det banavsnitt som får störst volymökning av alla i Sverige. Källa: Trafikverket, 2014

Nya Ostkustbanan är en av de viktigaste satsningarna för att skapa ökad tillförlitlighet för godstrafiken i hela landet. Projektet innebär en ökad funktionalitet nationellt, regionalt och lokalt. Ett av Nya Ostkustbanans viktigaste syften är att säkra godsflödena i hela landet, vilket uppnås genom följande effekter:

- Omläggning av godstransporterna möjliggörs
- Ökad redundans i godstransporterna
- Kortare transportvägar
- Större laster och robustare framkomlighet

- Betydligt effektivare logistik

I Trafikverkets inriktningsunderlag för kommande nationell transportplan redovisas en basprognos för det framtida godstransportarbetet där järnvägens transportarbete bedöms öka med 37 procent fram till år 2030. Varugrupperna med skogsråvara och färdigprodukter samt malm och stål förväntas stå för en stor del av tillväxten i volymer år 2030. Varugrupperna är sådana som normalt har en stor andel transporter på järnväg.



Figur 4. Basproggnos för de framtida godstransporterna. Källa: Trafikverket

Figur 5. Med Nya Ostkustbanan försvinner flaskhalsar som i dag begränsar godstågens last och längd. Med en ny dragning på Ådalsbanan kan branta stigningar undvikas, vilket innebär att godstågen kan köra både tyngre laster och vara längre. Dubbelspåret mellan Gävle och Sundsvall innebär att godstågen kan rulla utan stopp för möten.

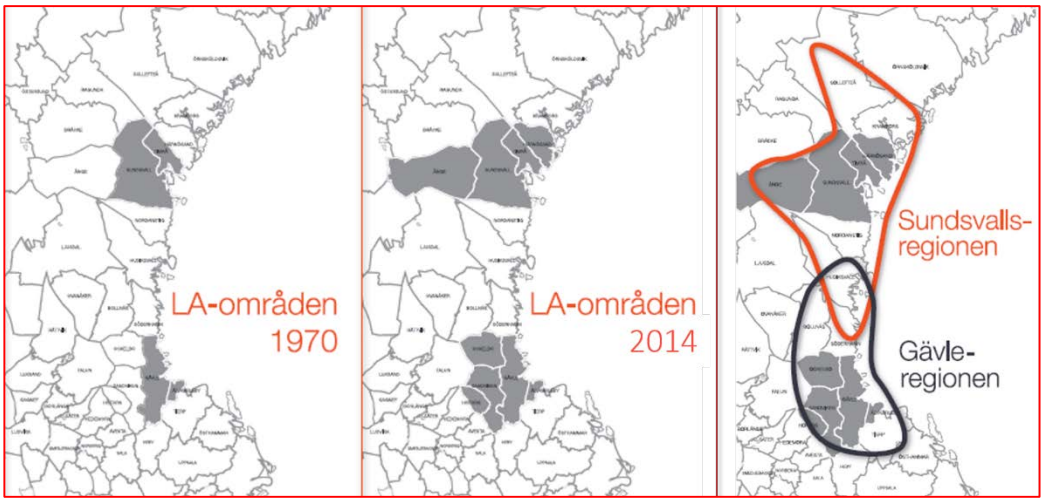
Nya Ostkustbanan ger snabb och frekvent persontrafik

Med Nya Ostkustbanan kortas gångtiderna och antalet persontågsavgångar kan mer än fördubblas. Några viktiga resrelationer och de förväntade gångtiderna med Nya Ostkustbanan är följande:

- Stockholm-Gävle en timme
- Stockholm-Sundsvall två timmar
- Stockholm-Härnösand två och en halv timme
- Stockholm-Kramfors tre timmar

Andra förbättringar är att järnvägstrafiken till och från Jämtland kan ledas via Sundsvall. Jämtland få därmed mycket bra förbindelser med hela Norrlandskusten. Restidseffekterna är mycket stora även norr om Sundsvall och det snabbaste tåget mellan Härnösand och Stockholm får nära en halvering av restiden jämfört med i dag.

De nya norrtågen bidrar till en regionförstoring med Gävle och Sundsvall som regionala tillväxtcentra. Av Figur 6 nedan framgår att de lokala arbetsmarknadsregionerna längs Ostkustbanan inte har vuxit i nord-sydlig riktning under nära fem decennier. Vidare illustreras potentialen med att Nya Ostkustbanan kan vidga både Sundsvallsregionen och Gävleregionen. Därmed öka regionernas attraktivitet och konkurrensförmåga vilket gynnar både näringsliv och invånare. Samtidigt minskar sårbarheten i regionen när den kommer att omfatta fler branscher.



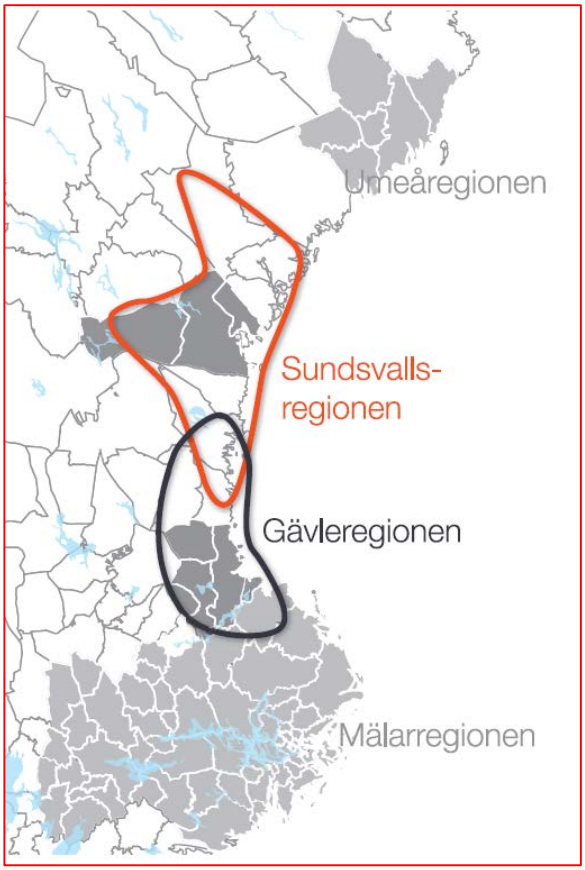
Figur 6. Nya Ostkustbanan kan bidra till en radikal vidgning av de lokala arbetsmarknadsregionerna i stråket genom att daglig pendling blir möjlig i ett mycket stort område med de nya interregionala norrtågen. Källa: SCB respektive Affärsplan Nya Ostkustbanan.

Med Nya Ostkustbanan och bra anslutande trafik kan Sundsvallsregionen växa från dagens cirka 150 000 invånare till cirka 230 000 invånare. Gävleregionen kan växa från cirka 160 000 invånare i dag till uppskattningsvis 270 000 invånare i framtiden.[1] Men Nya Ostkustbanan kommer inte bara att gynna Sundsvall och Gävle, utan de positiva effekterna förväntas gälla även Mälarregionen och Umeåregionen.

Inom många branscher pågår en förändring av hur vi arbetar, och vi har en betydligt mer flexibel syn på vad en *arbetsplats* är. Den utvecklingen förväntas fortsätta. I dag kan vi arbeta från flera kontor på flera orter inklusive från hemmet, vi kan jobba på tåg och bussar tack vare bra uppkopplingsmöjligheter och vi kan delta i möten utan att behöva resa dit. Informationsteknologin gör oss mindre beroende av att vara fysiskt på plats.

[1] Uppskattningen tar ingen hänsyn till framtida befolkningstillväxt, utan adderar nuvarande befolkningsmängd i stråket.

Detta innebär att det är betydligt lättare i dag och i framtiden att bo i Sundsvall eller Gävle och arbeta i Mälarregionen, än vad det var för bara några år sedan då arbetslivet förutsatte daglig pendling. Tillsammans bildar kortare restider, ökad turtäthet och våra förändrade arbetsrutiner, att Nya Ostkustbanan har stora möjligheter att avlasta den överhettade Mälarregionen, samt även Umeåregionen.



Figur 7. Nya Ostkustbanan innebär både att Gävleregionen och Sundsvallsregionen "växer ihop", och att Mälarregionen och Umeåregionen kan avlastas. Därmed gynnar Nya Ostkustbanan en stor del av Sverige. Källa: Affärsplan Nya Ostkustbanan

Nyttoanalyser och metodutveckling

Under hösten 2015 lämnade ett stort antal kommuner och regioner in nyttoanalyser till Sverigeförhandlingen. Sverigeförhandlingen välkomnade då utveckling av analysmetoder och olika infallsvinklar. Sverigeförhandlingen tog också initiativ till att lyfta helt nya perspektiv på samhällsnyttor såsom sociala nyttor och integrationsnytor. I arbetet med nyttoanalyser har det skett en utveckling och anpassning av metodiken för nyttoanalyser och olika samhällseknomiska modeller.

Sweco har i flera uppdrag under det senaste året genomfört nyttoanalyser baserade på de riktlinjer som Sverigeförhandlingen gav. Vi sammanfattar nedan de studerade nyttorna som finns analyserade i rapporten.

Den traditionella samhällsekonomiska kalkylen som Sweco genomfört visar en total nytta på cirka 36 miljarder kronor för persontrafiken, sett över hela kalkylperioden på 60 år. I kalkylen är det framför allt nyttan för resenärerna och nyttan för trafikföretagen som bidrar. Restidsnyttorna för resenärerna (konsumentöverskott) uppgår till drygt 28 miljarder kronor och nyttan för trafikföretagen (producentöverskott) till cirka sju miljarder. Det övriga bidraget är budgeteffekter och externa effekter, där till exempel minskade utsläpp och olyckor bidrar.

Under perioden 2031-2040 blir den ackumulerade näringslivsnyttan 2,4 miljarder kronor och tillskottet till bruttoregionprodukten drygt fyra miljarder kronor.

Godsnytta

Nya Ostkustbanan kommer att få en mycket stor och positiv betydelse för godstransporterna i Sverige. Det finns framför allt tre anledningar till detta:

1. Ostkustbanan och Ådalsbanan utgör i dag en **transportväg med stora begränsningar** i järnvägssystemet för godstransporter. Bristerna gäller begränsad kapacitet med enkelspår mellan Västeraspby och Gävle (345 km), dålig linjeföring med delvis svåra lutningsförhållanden, undermålig funktionalitet genom avsaknad av triangelspår och i många fall för korta mötesspår. Detta begränsar starkt godstågens lastförmåga, framkomlighet och möjligheter till en effektiv hantering vid stora godsterminaler längs kusten.
2. Det finns en **stor och växande efterfrågan** på järnvägstransporter längs Norrlandskusten. Basindustrierna investerar, utvecklar och förfinar sina produkter, effektiviserar sin produktionskedja och har framtidstro, vilket ställer allt högre krav på en effektiv logistik.
3. Nya Ostkustbanan förbättrar en mängd faktorer av stor betydelse för godstransporter på järnväg, något som samverkar för att ge en **multiplikatoreffekt på järnvägens konkurrenskraft.**

Tabell 1. Sammanställning av samhällsekonomiska värdet av godstransporter med beaktande av ökad tillförlitlighet.

	Trafikverket (2010) Förstudie alternativ kalkyl	Trafikverket (2010) Förstudie huvudkalkyl	Trafikverket (2015) Till Sverige-förhandlingen om godsnyttor i UA2	Trafikverket (2016) Till Sverige-förhandlingen om Järnväg i norra Sverige
Resultat (över 60 år, nuvärdesberäknat till tiden för analysen)	Ca 3,9 mdr kr	Ca 1,1 mdr kr	Drygt 2,1 mdr kr[2]	Ca 1 mdr kr
Resultat med hänsyn till ökad tillförlitlighet	Ca 7,8 mdr kr	Ca 2,2 mdr kr	Ca 4,2 mdr kr	Ca 2 mdr kr
Hänsyn till effekter av ökad tillförlitlighet	Ja	Ja	Ja	Ja

[2] Värdet är ej reducerat med budgeteffekter för att öka jämförbarheten med övriga siffror.

Hänsyn till multiplikatoreffekter för godstrafiken	Delvis	Nej	Nej	Nej
Hänsyn till begränsad kapacitet i JA[3]	Ja	Nej	Nej	Nej
Sträcka	Gävle-Sundsvall	Gävle-Sundsvall	Gävle-Sundsvall-Härnösand	Gävle-Sundsvall-Härnösand

Tabell *1* visar att det finns brister i de samhällsekonomiska modeller som vanligtvis används. Trots att såväl transportköpare som transportföretag anger att tillförlitligheten är den allra viktigaste parametern när det gäller godstransporter, skattas detta lågt i de gängse kalkylmodellerna.

Restidsnytta

Infrastrukturutbyggnaden leder till en möjlig trafikering med ett utökat utbud mellan Gävle och Sundsvall från 21 tåg per dygn till 48 tåg per dygn, och mellan Sundsvall och Härnösand från 14 tåg per dygn till 40 tåg per dygn. Under morgonens två maxtimmar ökar antalet möjliga avgångar mellan Gävle och Sundsvall från tre tåg på två timmar till sju tåg på två timmar, och mellan Sundsvall och Härnösand från två tåg på två timmar till sex tåg på två timmar. Restidsnyttan av detta redovisas i form av tillgänglighetskartor för respektive ort.

Tabell 2. Restidsnyttor per kommun längs Nya Ostkustbanan, samt övriga kommuner utanför influensområdet som uppvisar restidsnyttor, för år 2030.

Kommun	Totalt Miljoner kronor 2030	Regional restidsnytta Miljoner kronor 2030	Nationell restidsnytta Miljoner kronor 2030
Härnösand	29	10	19
Timrå	11	3	8
Sundsvall	96	11	85
Nordanstig	12	8	4
Hudiksvall	30	13	17
Söderhamn	36	23	13
Gävle	48	18	30

[3] Med JA avses jämförelsealternativet i basprognos 2030, d.v.s. enkelspår med mötesplatser.

Bostadnytta

Förbättrad tillgänglighet innebär att transportkostnaderna sjunker och bekvämligheten och kvaliteten i pendlingen ökar, och därmed kan betalningsviljan för bostäderna öka. När attraktiviteten ökar och fler vill bo i en kommun ökar efterfrågan på fastigheter. Om efterfrågan dessutom ökar mer än vad tillgången är på antalet lediga fastigheter, leder det till att priserna stiger ytterligare på de efterfrågade objekten. I det här arbetet har kommunernas egna bedömningar av antalet tillkommande bostäder tack vare tillgänglighetsförbättringen legat till grund för den bedömda bostadsnyttan. I rapporten redovisas resultaten för respektive kommun och den totala nyttan, som också innehåller en bedömd ökning av värdet av befintliga och andra bostäder som planeras byggas oavsett infrastrukturutbyggnaden, varierar från mindre än en miljon upp till cirka 200 miljoner kronor.

En av vår tids stora utmaningar är att klara bostadsförsörjningen. Bostadsbristen har på senare tid accellererat bland annat på grund av den stora flyktingströmmen till Sverige. Att Nya Ostkustbanan också leder till ökat bostadsbyggande är en nationell nytta av betydelse. Kommunerna Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall, Timrå och Härnösand har planer på att bygga tillsammans 18 550 nya bostäder. Detta antal kan öka med ytterligare 6 600 bostäder när Nya Ostkustbanan realiseras, enligt kommunernas bedömningar.

Arbetsmarknadsnytta

Grunden för de förväntade effekterna på arbetsmarknaden av utbyggnationen till Nya Ostkustbanan utgår i denna rapport från de tillgänglighetsförbättringar som den nya kollektivtrafiken sannolikt ger upphov till. Den förbättrade kollektivtrafiken ger delvis olika påverkan på arbetstagare som har tillgång till bil respektive de som inte har det. Forskning visar bland annat att en fördubbling av tillgängligheten, alltså att arbetstagarna i en region kan nå dubbelt så många arbetsplatser inom samma restid, leder till att lönesumman ökar med upp till fyra, fem procent.

Tabell 3. Förändring av lönesumman i en region när tillgängligheten fördubblas.[4]

Restid	Effekter på regionens samlade lönesumma av en fördubblad befolkningstäthet
0-40 minuter	4-5 procent
40-80 minuter	1-2 procent
Över 80 minuter	Mycket svag eller statistiskt osäker

Nya Ostkustbanan innebär, vilket tidigare beskrivits, ett närmande till Mälarregionen och Umeåregionen. Pendlingen och möjligheten att hitta arbeten går åt båda hållen. Det blir alltså lättare även för boende i Mälardalen och i Umeå att hitta arbeten i Gävleregionen och Sundsvallsregionen. De verkliga arbetsmarknadsnyttor är därför troligtvis större än vad som redovisas i denna rapport.

Studienytta

Studienyttan av Nya Ostkustbanan beskrivs genom tre dimensioner eller perspektiv som har tydliga samband. S*tudentperspektivet* som fokuserar på studenternas olika behov, *verksamhetsperspektivet*, där Mittuniversitetet och Högskolan i Gävle kan betraktas som högt specialiserade och internationellt inriktade kunskapsorganisationer med precis

[4] Andersson M: *"Närhet ger jobb. Produktivitetseffekter på arbetsmarknaden av förbättrade kommunikationer", Sydsvenska Industri- och Handelskammaren, 2013*

samma behov för att kunna utvecklas som motsvarande delar av näringslivet, och s*amhällsperspektivet* som beskriver hur regionen drar nytta av den högre utbildningen och forskningen.

Nya Ostkustbanan innebär att fler människor får utökade möjligheter till högre studier. Kopplingen till Mälarregionen, Uppsala och Umeå finns även här, och innebär att ett stort antal lärosäten blir tillgängliga för studenter, forskare och personal.

Näringslivsnytta

En betydande del av Sveriges näringsliv ligger längs Norrlandskusten, och de gynnas av bättre infrastruktur i hela Sverige. Industrierna behöver ha exportmöjligheter och trygg kompetensförsörjning.

Företagen i Västernorrland och Gävleborgs län gynnas på olika sätt av bättre infrastruktur och utvecklade trafiksystem. I grunden handlar effekterna om tillgången till kunder, kompetens och kapital, det vill säga de parametrar som definierar ett företags konkurrenskraft. Med hjälp av ett effektivt transportsystem kan företag samla kompetens för att producera en vara eller tjänst, förädla den och distribuera till kunder. Det som gynnar kompetensförsörjningen i allmänhet är därför fördelaktigt även för företagens kapitalförsörjning, med tillägget att den svenska kapitalmarknaden i hög grad är koncentrerad till Stockholmsregionen. Detta accentuerar ett generellt behov hos företagen i Västernorrland och Gävleborgs län, att komma närmare Stockholmsregionen med dess specialiserade utbud av kompetens.

I rapporten visas också de primära effekterna av ökad tillgänglighet för branscher med olika inriktning.

Beräkningen pekar på en ökad näringslivsnytta med cirka 420 miljoner kronor år 2040, då den nya jämvikten i ekonomin har etablerats. Tillsammans med ökningen av lönesumman innebär detta en ökning av bruttoregionprodukten med drygt 700 miljoner kronor. Under perioden 2031-2040 blir den ackumulerade näringslivsnyttan 2,4 miljarder kronor och tillskottet till bruttoregionprodukten drygt fyra miljarder kronor. Dessa medel har mycket stor betydelse för utvecklingen av regionen, då de kan investeras eller konsumeras och på så sätt stimulera den regionala ekonomin.

Tabell 4. Beräkningen av näringslivsnyttan, Källa: Sweco

	Lönesummans andel av BRP (2013)	Ökning av lönesumman år 2040 med Nya OKB (Mkr)	Ökad näringslivsnytta år 2040 med Nya OKB (Mkr)	Ackumulerad näringslivsnytta 2031-2040 (Mkr)
Gävle	43 %	101	134	760
Söderhamn	45 %	27	33	190
Hudiksvall	40 %	51	76	430
Nordanstig	42 %	~	~	~
Sundsvall	41 %	73	107	610
Timrå	37 %	4	7	40

Härnösand	41 %	34	49	280
Kramfors	40 %	5	7	40
Örnsköldsvik	39 %	6	9	50
Sollefteå	31 %	~	~	~
Summa		*Ca 300 Mkr*	*Ca 420 Mkr*	*Ca 2,4 Mdr kr*

Social nytta

Social nytta handlar om mellanmänskliga relationer, livskvalitet, gemenskap, inflytande, jämlikhet, jämställdhet och rättvisa. Det handlar också om individers sociala nätverk, trygghet och hälsa. Social nytta belyses ur individ-, grupp- och samhällsperspektiv. I rapporten förs resonemang om sociala nyttor ur flera perspektiv såsom socialt kapital, i relation till de transportpolitiska målen och utifrån människors grundläggande behov.

De sociala nyttor som uppstår av Nya Ostkustbanan har klara kopplingar till flera av de andra nyttorna, och sammanfattas enligt nedan:

- Större möjligheter att hitta för varje individ/hushåll bra bostäder, då bostäder kan sökas i ett större omland när pendlingsmöjligheterna förbättras
- Större möjligheter att komma ut i arbetslivet, eller byta till mer attraktivt arbeten eller börja studera, vilket i förlängningen kan leda till ökat självförverkligande för fler
- Större möjligheter att komma in i olika typer av gemenskaper, exempelvis i föreningar och tillsammans med studiekamrater, arbetskamrater; utanförskapet kan minska
- Större möjligheter till ett friskare liv och ökad hälsa, bland annat eftersom kollektivtrafik och tågpendling ger mer vardagsmotion och att buller och avgaser förväntas minska när det sker en överflyttning från biltrafik till järnvägstrafik
- Ökad trygghet i vardagen som följer på en mer utbyggd kollektivtrafik och stadsutveckling runt stationer, som blir mer befolkade och trevliga mötesplatser

Hela reskedjan måste anpassas och den anslutande kollektivtrafiken utvecklas liksom förutsättningarna att på ett tryggt och säkert sätt kunna gå eller cykla till stationer för att de sociala nyttorna skall uppstå. För att sociala nyttor ska uppstå krävs också mer kunskap om social hållbarhet och en uttalad strategi hos kommuner och regioner.

Integrationsnytta

Även resonemangen om integrationsnyttor utgår i denna rapport från mänskliga behov som asylsökande och nyanlända förväntas ha. Resonemangen har också utgått från det som benämns *integrationens arenor* – bostäder, arbete, skola, föreningsliv och politik.

I dag har nyanlända och asylsökande i eget boende en tydlig tendens att lämna kommunerna längs Ostkustbanan och flytta söderut, till storstäderna. Där hamnar de i mycket stor utsträckning i miljonprogrammens hyreshusområden, som allt mer präglas av utanförskap och svag integration. Med Nya Ostkustbanans betydligt kortare restider, kan denna utveckling bromsas. Den största integrationsnyttan bedöms vara att flyktingar och asylsökande i stället enkelt och relativt ofta kan resa för att hälsa på släktingar och landsmän i storstäderna, men *inte behöver flytta dit.*

Om fler asylsökande och nyanlända bor kvar i kommunerna längs Ostkustbanan, samt i inlandet, bedöms integrationen bli bättre. Integrationen fungerar ofta bättre i mindre samhällen, där bostadssegregationen inte är lika stor och där svenskar och nyanlända lättare möts i vardagslivet och i offentliga miljöer.

Förbättrade resmöjligheter längs Nya Ostkustbanan ger också ökade möjligheter för asylsökande och nyanlända att nå adekvat specialistvård som endast finns i större orter, exempelvis vård av tortyrskadade och traumatiserade människor. I dag lämnar många

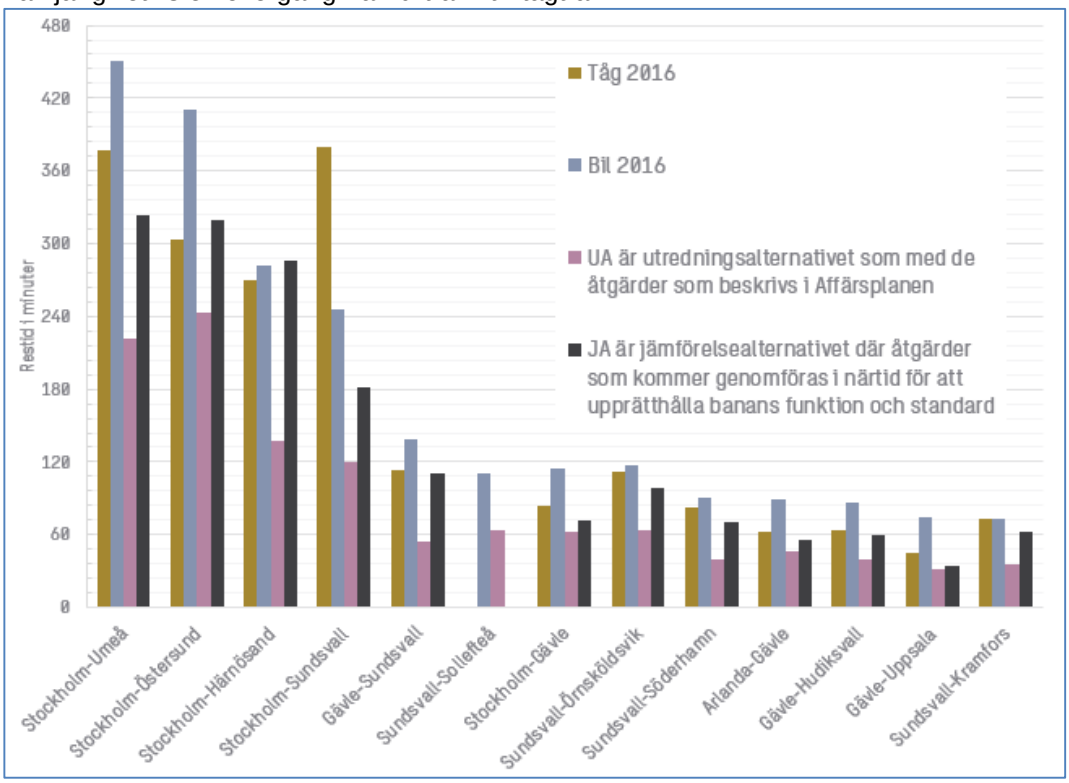
flyktingar sina studier i svenska på grund av trauman, depressioner, sömn- och koncentrationssvårigheter. Detta försvårar integrationen eftersom kunskaper i svenska språket är oerhört viktigt och ofta en förutsättning för att få ett arbete.

Miljönytta

Den mest påtagliga och angelägna miljönyttan av en utbyggnad till Nya Ostkustbanan är att den möjliggör överflyttning av godstransporter på väg till järnväg. I dag väljer företagen i stor utsträckning att transportera gods med lastbil ner till Mjölby och Stockholm, trots att lastbilstransporterna är både dyrare och mer resurskrävande. Företagen väljer att transportera gods med långtradare att järnvägen i dagsläget inte är tillförlitlig.

Även persontransporter kan i större omfattning föras över till tåg med en utbyggd ny Ostkustbana. Med betydligt kortare restider, ökad turtäthet, färre förseningar och därmed ökad tillförlitlighet, kommer betydligt fler att välja tåg framför personbil även för medellånga tjänsteresor som i dag sker längs E4.

Av Figur 8 nedan framgår bland annat att det i dagsläget tar längre tid att åka tåg mellan Stockholm och Sundsvall, än att köra bil samma sträcka. Med de åtgärder som är beslutade att genomföras inom en snar framtid, kommer restiderna att kortas betydligt för tåg. Men med en fullt utbyggd Nya Ostkustbanan blir restiderna som allra kortast. Detta främjar givetvis en övergång från biltrafik till tågtrafik.



Figur 8. En jämförelse mellan restider i minuter med tåg 2016, bil 2016, I JA och I UA. Jämförelsen visar att restiderna med en utbyggd Nya Ostkustbanan (mörk stapel) blir rejält kortare än dagens restider för tåg och bil och även kortare än restiderna som uppnås med de beslutade åtgärderna i närtid. Källa: Resrobot och Affärsplan Nya Ostkustbanan, egen bearbetning.

Innehållsförteckning

Sammanfattning **1**

Innehållsförteckning **15**

1 Bakgrund **17**
1.1 Sverigeförhandlingen och nyttorna 18
1.2 Ostkustbanan och övriga satsningar i norra Sverige 18
1.3 Nya Ostkustbanan som en del av Botniska korridoren 21

2 Projektet Nya Ostkustbanan **24**
2.1 Ändamål och projektmål 24
2.2 Åtgärder 28
2.3 Ansats till utbyggnadsordning 28

3 Effekter för godstransporter av utbyggd Ostkustbana **30**
3.1 Ostkustbanan en otillräcklig länk 30
3.2 Stor och växande efterfrågan på godstransporter längs Norrlandskusten 32
3.3 Multiplikatoreffekt på järnvägens konkurrenskraft 35
3.4 Samhällsekonomisk nytta av godstransporter 42

4 Restidsnytta **50**

5 Bostadseffekter av en utbyggd Ostkustbana **56**
5.1 Teori bostadsnytta 56
5.2 Bedömning av bostadsnyttorna 57
5.3 Gävle kommun 58
5.4 Söderhamns kommun 60
5.5 Hudiksvalls kommun 60
5.6 Nordanstigs kommun 62
5.7 Sundsvalls kommun 62
5.8 Timrå kommun 64
5.9 Härnösands kommun 65
5.10 Kramfors kommun 67
5.11 Örnsköldsviks kommun 67
5.12 Sollefteå kommun 68

6 Arbetsmarknadseffekter av en utbyggd Ostkustbana **69**
6.1 Teori arbetsmarknad 69
6.2 Beräkningsunderlag för arbetsmarknadsnyttan 71

6.3 Gävle kommun 72
6.4 Söderhamns kommun 74
6.5 Hudiksvalls kommun 75
6.6 Nordanstigs kommun 76
6.7 Sundsvalls kommun 78
6.8 Timrå kommun 79
6.9 Härnösands kommun 80
6.10 Kramfors kommun 82
6.11 Örnsköldsviks kommun 83
6.12 Sollefteå kommun 84

7 Studienyttor av utbyggd Nya Ostkustbanan 86

8 Näringslivseffekter av utbyggd Ostkustbana 92
8.1 Ökad tillgänglighet och regionförstoring 94
8.2 Profilnäringar 107
8.3 Kvantifiering av den ökade produktiviteten 110

9 Sociala effekter av en utbyggd Ostkustbana 112
9.1 Teori sociala nyttor 112
9.2 Socialt kapital och demokrati 113
9.3 Sociala nyttor utifrån mänskliga behov 116
9.4 Sociala nyttor kopplade till människors lika rätt till ett gott liv 121
9.5 Ökad tillit mellan människor och till samhällsinstitutioner 125
9.6 De transportpolitiska målen 126
9.7 Förutsättningar för resandet 129
9.8 Lokala arbetsmarknadsregioner och regionförstoring 130
9.9 Decentralisering som kom av sig 131

10 Integrationseffekter av utbyggd Ostkustbana 133
10.1 Teoridel: Vad är en integrationsnytta? 133
10.2 Begrepp av relevans 134
10.3 Invandringen i regionen 135
10.4 Integrationens arenor 137
10.5 Sammanfattning möjliga integrationsnyttor 145

11 Miljöeffekter av utbyggd Ostkustbana 147
11.1 Begränsad klimatpåverkan 147
11.2 Miljökvalitetsmål 151

12 Referenser 152

1 Bakgrund

Mellan Gävle och Härnösand, mitt i Sverige, finns en 27 mil lång järnväg med ett kurvigt, backigt och snart 100-årigt enkelspår. Det är Ostkustbanan och en del av Ådalsbanan – ett långt och ett av de mest belastade enkelspåren i Sverige. Kapacitetsproblemen på järnvägssträckan mellan Gävle och Härnösand har blivit så pass svåra att det får negativa effekter på tillväxten i hela landet. Restiderna har ökat konstant sedan 1996 då en resa mellan Stockholm och Sundsvall tog tre timmar. Samma resa tar i dag nästan fyra timmar enligt tidtabellen.

Ostkustbanan-Ådalsbanan trafikeras av både godståg och persontåg. Persontågen utgörs av snabbtåg och regionaltåg. Varje typ av tåg har sin egen hastighet vilket skapar en svår trafiksammansättning; möten och förbigångar krävs för att så många tåg som möjligt ska få plats. Det leder till längre restider och gör trafiken extremt störningskänslig.

Ostkustbanan 2015 AB är en samarbetsorganisation med syfte att förverkliga ett dubbelspår på sträckan Gävle-Sundsvall och uppgradera enkelspåret på sträckan Sundsvall-Härnösand. I denna rapport benämner vi detta huvudsakligen som *Nya Ostkustbanan*. Åtgärderna förväntas halvera restiderna och dubbelspåret kan ta emot fyra gånger så mycket trafik som ett enkelspår. Målet är att Nya Ostkustbanan ska vara klar för trafik år 2027.[5]

Figur 9. Kartan visar Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall, samt Ådalsbana där delen Sundsvall-Härnösand ingår i projekt Nya Ostkustbanan som behandlas i denna rapport. Anslutande tvärbanor framgår också av kartan.

I denna nyttoanalys redovisas vilka vinster regionen och Sverige kan få genom att bygga hela Nya Ostkustbanan, i stället för enbart de punktinsatser som är beslutade och som pågår. Regeringen annonserade i april 2014 att de vill påbörja en byggnation av Ostkustbanan. Nu finns nio kilometer dubbelspår söder om Sundsvall planerad att byggas mellan åren 2020 och 2025. Etappen ökar kapaciteten något, men påverkar restiden marginellt.

[5] http://bothniancorridor.com/sv/vad/nya-Ostkustbanan/ uttag 2016-03-16

Figur 10.Ostkustbanans sträckning nära vattnet med utsikt över nya Sundsvallsbron och Ortvikens pappersbruk. Här syns enkelspårets standard. Foto: Markus Tellerup

1.1 Sverigeförhandlingen och nyttorna

En av Sverigeförhandlingens huvuduppdrag är *Järnväg i norr* – att pröva förutsättningarna för fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige utifrån ett ”betydande inslag av medfinansiering från näringsliv, kommuner och regioner”.[6]

Syftet är att stärka kopplingen mellan de nya stambanorna i södra Sverige och det befintliga järnvägssystemet i norra Sverige samt att skapa effektiva och kapacitetsstarka järnvägstransporter. Utbyggnaden ska ge bättre förutsättningar för både persontrafik och godstransporter. Förhandlarna ska senast den 1 juni 2016 lämna en delredovisning som bland annat inkluderar uppdraget om järnvägsinfrastruktur i norra Sverige.

Sedan 2015 har ett arbete pågått för att dels identifiera vilka objekt som kan passa in i uppdraget, dels utreda vissa objekt närmare. Hösten 2015 bad Sverigeförhandlingen Trafikverket att utreda utbyggnader längs norrlandskusten, samt möjliga åtgärder för förbättrad robustheten i järnvägssystemet. I slutet av februari 2016 överlämnade Trafikverket sin rapport. [7] Det pågår även utredningar utöver Ostkustbanan AB även på uppdrag av Norrbotniabanan AB, för att redovisa nyttor av eventuella utbyggnader. Den här rapporten är således Nya Ostkustbanan ABs nyttoanalys som utgör underlag till Sverigeförhandlingens uppdrag *Järnväg i norr*.

1.2 Ostkustbanan och övriga satsningar i norra Sverige

Nya Ostkustbanan är tillsammans med Norrbotniabanan de två viktigaste satsningarna för att stärka järnvägens kapacitet i norra Sverige. Andra åtgärder som pekats ut av Trafikverket[8] är åtgärder på tvärbanorna[9]. Dessa är viktiga för möjlighet till omledningar och för att få redundans i järnvägssystemet. Funktionen i järnvägssystemet kan stärkas betydligt om de tvärgående järnvägslinjerna mellan kustbanorna och stambanorna i

[6] Sverigeförhandlingens hemsida, www.sverigeförhandlingen.se, uttag 2016-03-17
[7] Järnväg i norra Sverige. Underlag till Sverigeförhandlingen, Trafikverket, Publikation 2016:030, februari 2016
[8] Järnväg i norra Sverige. Underlag till Sverigeförhandlingen, Trafikverket, Publikation 2016:030, februari 2016
[9] Med tvärbanorna avses järnvägarna från kusten och västerut, inåt landet, exempelvis Kilafors-Söderhamn, Dellenbanan, Mittbanan och Ådalsbanan

inlandet fungerar och har en hög kapacitet. Trafikverket lyfter också fram införandet av ERTMS, samt att stärka vissa noder och viktiga större stationer inklusive bangårdar.

Beslutade åtgärder

Det finns i dag ett antal åtgärder för Ostkustbanan som är beslutade i nationell plan 2014-2025, i syfte att höja kapaciteten.[10] Dessa genomförs av Trafikverket till en kostnad av cirka 4,8 miljarder. Här nedan redovisas åtgärderna samt dess status i april 2016.[11]

- **Sju nya mötesstationer Gävle-Sundsvall**: Mötesstationerna Åmyran, Tjärnvik och Kringlan har byggts och blev klara år 2011, mötesstationerna Källene, Stegskogen och Gårdsjön blev klara år 2013. Sista etappen är den sjunde mötesstationen Dingersjö, som byggs 2016-2022. Trafikverket bygger en ny järnvägssträckning på 2,8 km mellan Stångån och Dingersjö, som omfattar en mötesstation och tre nya broar. Placeringen av mötesstationen och broarna kommer att ta hänsyn till ett framtida dubbelspår (samordning med E4 projektet).
- **Dubbelspår Sundsvall–Dingersjö**: Trafikverket ska bygga dubbelspår mellan Dingersjö och Sundsvall, en sträcka på 14 kilometer. Dubbelspåret ska ses som en delinvestering i Nya Ostkustbanans dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall. Arbete med järnvägsplanen pågår, och byggstarten är planerad till cirka 2021-2022, när medel ges.
- **Förlängd mötesstation Dingersjö**: Mötesstationen i Dingersjö ska åtgärdas och tre järnvägsbroar mellan Njurundabommen och Nolby bytas ut (se översta punkten). Järnvägsplanen är fastställd men överklagad. Arbetet beräknas pågå åren 2018-2022. Trafikverket inväntar byggstartsbeslut från departementet.
- **Spårbyten 2014-2016**: Tre etapper, varav två är klara, med spårbyten från Hudiksvall och norrut. Arbetena har pågått sedan 2014 och förväntas bli klara under 2016, enligt tidplan.
- **Utredning ökad axellast Sundsvall-Söderhamn**: Sträckan utreds för att förstärka banunderbyggnaden för att uppgradera till största tillåtna axellast på banan. Ökad axellast innebär att tyngre godståg kan trafikera sträckan. Möjlighet att köra stax 25 ton på sträckan Sundsvall-Söderhamn finns när Dingersjö är färdigbyggd. Till dess kan tågen ledas via Söderhamn-Kilafors.
- **Trimningsåtgärder på sträckan Hudiksvall-Sundsvall 2016-2017**: En åtgärdsstudie har genomförts på Ostkustbanan, delen Gävle-Sundsvall, där Trafikverket paketerat de mest prioriterade trimningsåtgärderna i två paket. Paket 1a avser trimningsåtgärder mellan Sundsvall och Hudiksvall och paket 1b avser trimningsåtgärder mellan Hudiksvall och Gävle. Trimningsåtgärderna i paket 1a pågår under 2016-2017, och finansiering för åtgärderna i paket 1b finns med som förslag i landsbygdsatsningen.

[10] http://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/Sveriges-jarnvagsnat/Ostkustbanan/ uttag 2016-03-17
[11] Uppgifter om status från Agneta Frejd, planerare, Trafikverket Region Mitt, i mejl 2016-04-07

- **Förstärkning broar**: 2016-2017 genomförs byte av bro i Hudiksvall centrum samt förstärkning av bro i Via Vällstabäcken (stax 25 ton). Broarna som kommer att åtgärdas ör Hudiksvalls kanal, Vaplebäcken och Vällstabäcken.
- **Dubbelspår Skutskär-Furuvik**: Åtgärder för att förbättra kapaciteten på den enda kvarvarande enkelspåret mellan Gamla Uppsala och Gävle pågår. Arbetet startade i slutet av 2013 och invigning sker 15 juni 2016.
- **Gamla Uppsala, nytt dubbelspår**: Trafikverket bygger ett fyra kilometer långt nytt dubbelspår på Ostkustbanan genom Gamla Uppsala. Bygget av den nya järnvägssträckan startade i september 2013. Tunneldelen är klar. Hela bygget beräknas vara klart hösten 2017.

För Ådalsbanan finns två kapacitetsförbättrande och beslutade åtgärder: Bergsåkerstriangeln med startår 2017 och Malandstriangeln med startår 2018. För dessa båda objekt pågår arbete med järnvägsplan.[12]

Effekter av mindre åtgärder

Trafikverket genomförde under 2014 en åtgärdsvalsstudie[13] för att se vilka möjligheter som fanns för att med mindre åtgärder, steg 1-3-åtgärder enligt fyrstegsprincipen, uppnå målen om fler tåg, kortare restider, kortare transporttider för gods, minskad risk för förseningar samt ökad bärighet. Med mindre åtgärder avsågs här exempelvis mellanblock, samtidiga infarter, trespårsstationer, åtgärder för ökat axeltryck (till 25 ton) och hastighetsoptimeringar på befintligt spår.

I åtgärdsvalsstudien konstaterade Trafikverket att de mindre åtgärderna ökar flexibiliteten men att det är osäkert med hur mycket, beroende på hur åtgärderna kombineras. Sammantaget konstateras också i åtgärdsvalsstudien att *åtgärderna inte är tillräckliga för anspråken på kortare restider och kortare transporttider om prognostiserade trafikökningar ska vara möjlig.*

Aktuellt planeringsläge

Att bygga ut kustjärnvägen i södra Norrland – Ostkustbanan och Ådalsbanan – uppskattas till mellan 23 och 41 miljarder. För Ostkustbanan finns en förstudie framtagen och för Ådalsbanan finns en järnvägsutredning genomförd.

För Ostkustbanan pågår en utredning – *Samordnad planering 2* – med målet att ta fram en sammanhållen korridor för dubbelspåret hela sträckan, fördelat på tio etapper. Samverkansplaneringen pågår från 2011 och beräknas vara klart i slutet av 2016. Samordningen består i att den kommunala översiktsplaneringen och Trafikverkets planering enligt järnvägslagen och väglagen görs i samverkan i framtagandet och i samrådsprocessen. Arbetssättet förkortar utredningstiden från beslut om finansiering av en etapp, till spaden i backen med två till tre år.[14]

Norrbotniabanan (kustjärnvägen mellan Umeå-Luleå) har via EU:s så kallade CEF-budget (Connecting Europe Facility) erhållit medfinansiering, som tillsammans med medel från de regionala länstransportplanerna, gör att arbetet med järnvägsplaner mellan Umeå och Dåva och senare Skellefteå påbörjas under 2016. Järnvägsutredningar finns sedan tidigare för hela sträckan Umeå-Luleå. Kostnaden för att bygga Norrbotniabanan beräknas till mellan 24 och 33 miljarder och byggtiden cirka tio år.[15]

[12] Uppgift från Hans Dunder och Kerstin Oremark, maj 2016
[13] Kartläggning utökad kapacitet Ostkustbanan, Trafikverket, Publikation 2014:091
[14] Järnväg i norra Sverige. Trafikverket, Publikation 2016:030
[15] Järnväg i norra Sverige. Trafikverket, Publikation 2016:030

En samhällsekonomisk kalkyl är framtagen för Norrbotniabanan men ännu inte för åtgärderna Gävle-Härnösand, vilket kommer i samband med åtgärdsplaneringen.

1.3 Nya Ostkustbanan som en del av Botniska korridoren

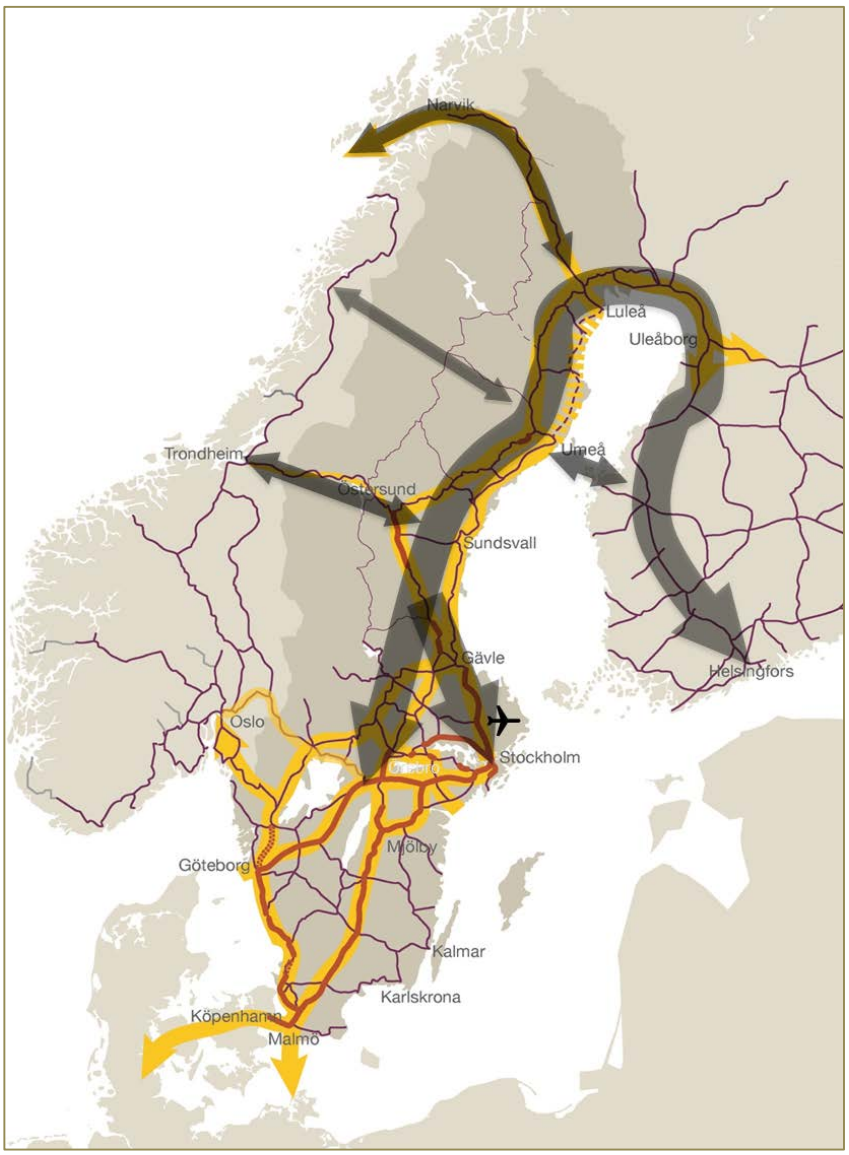
Botniska korridoren är den primära godstransportleden från Haparanda i norr till Mjölby och Stockholm i söder, och på andra sidan Bottenviken/Bottenhavet går korridoren genom hela Finland ner till Helsingfors. Trots dess betydelse består Botniska korridoren till stor del av ett långt enkelspår som slingrar sig upp längs norrlandskusten. De branta backarna gör att godset bara kan gå med 60 procents last (vagnvikter). Enkelspåret är mycket känsligt för störningar och kapaciteten begränsad.[16]

Botniska korridoren består på den svenska sidan av Godsstråket genom Bergslagen, Ostkustbanan, Botniabanan/Ådalsbanan, Norrbotniabanan, Haparandabanan, Norra stambanan och Stambanan genom övre Norrland. Banorna är viktiga för att skapa ett sammanhållet och bättre fungerande nät för godstransporter genom landet och för internationella godstransporter. Stråket har stor strategisk betydelse för svensk industri och Europas råvaruförsörjning.

Botniska korridoren förenar även de så kallade Northern Axis och Nordiska Triangeln (se Figur 11) varför Botniska korridoren i ett nordiskt och europeiskt perspektiv ger positiva systemeffekter som kopplar samman norra Sverige, norra Norge, Finland, nordvästra Ryssland med europeiska kontinenten.

Utöver att vara en viktig led för godstransporter har Botniska korridoren stor betydelse för persontransporter. Betydelsen kommer att öka med Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan. I dag finns flera lokala arbetsmarknader som inte överlappar varandra på grund av de långa restiderna men med de två förbättringarna kommer arbetsmarknads-regionerna att växa och bli mer eller mindre gemensam. Kortare restider ökar möjligheterna för människor att pendla och nå fler arbetsplatser.

[16] http://bothniancorridor.com/sv/, uttag 2013-03-17



Figur 11. Botniska korridoren och dess kopplingar till Northern Axis och Nordiska Triangeln. Källa: Ostkustbanan 2015 AB.

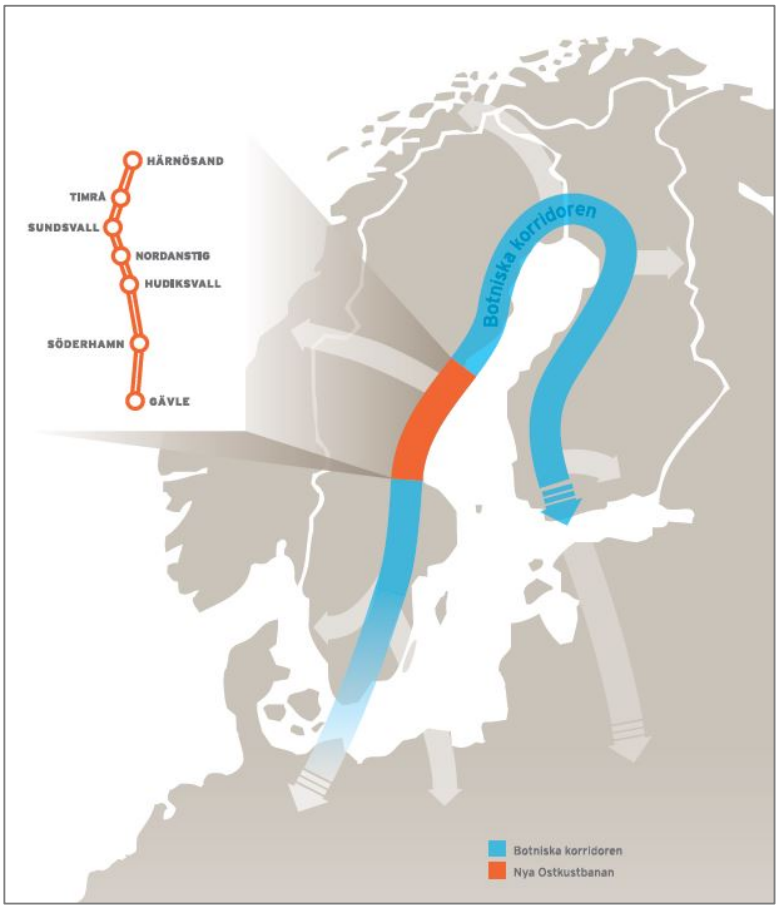
EU-kommissionen har inkluderat Botniska korridoren i det prioriterade europeiska järnvägsnätet TEN-T Core Network, som är EU:s stomnätverk för transporter. Genom detta utpekande finns möjligheter att erhålla upp till 20 procent av utbyggnadskostnaden för nödvändiga investeringar.

Genom EU:s utpekande av TEN-T Core Network följer vissa specifika krav på funktioner för medlemsländerna på de delar som ingår i stomnätet.

För det europeiska stomnätet på järnväg finns krav på att infrastrukturen till år 2030 ska klara:

- ERTMS
- 22,5 tons axellast (godsbanor)
- 100 km/tim (godsbanor)
- möjlighet till trafik med 750 meter långa tåg (godsbanor)

Nya Ostkustbanan tillsammans med bland annat Norrbotniabanan bedöms vara en förutsättning för att man inom den Botniska korridoren ska få de samlade nyttorna och en funktionell korridor.



Figur 12. Illustrationen visar Nya Ostkustbanans del av den Botniska korridoren. Källa: Ostkustbanan 2015 AB

2 Projektet Nya Ostkustbanan

Den nya stambanan har definierats i samband med framtagandet av utvecklingsplanen för projektet, år 2009. Underlaget är strategiskt och sträcker sig över flera planerings-omgångar för de långsiktiga infrastrukturplanerna som normalt uppdateras vart fjärde år. I dialogen med Sverigeförhandlingen har intressenterna bakom projektet beslutat att ta fram en projektbeskrivning med brister, mål, nu beslutade åtgärder, åtgärder med fullständig utbyggnad, effekter i form av trafikprognos och nyttobedömningar.

Under året 2016 pågår parallellt ett förberedande och regelrätt åtgärdsplanearbete för kommande nationella och regionala transportinfrastrukturplaner för planperioden 2018-2029. Sverigeförhandlingen har även ett långsiktigt strategiskt synsätt som förmodligen sträcker sig till år 2035-2037 varför denna beskrivning av Nya Ostkustbanan omfattar åtgärder utöver kommande planperiod.

Figur 13. Gävle Central i augusti 2014. Foto: Fredrik Tellerup

2.1 Ändamål och projektmål

Nya Ostkustbanan är en del av den Botniska korridoren som ur järnvägssynpunkt skulle kunna betraktas som den nya stambanan längs Norrlandskusten. Nya Ostkustbanan har många förgreningar mot Dalarna, genom Hälsingland, med Jämtland och Norge, i de övre norrlandslänen och genom den nya Haparandabanan även med Finland.

På samma sätt som med nya Västkustbanan är Nya Ostkustbanan ämnad att klara tung och snabb intermodal godstrafik i kombination med olika persontrafikupplägg med förgreningar. Trafiksystemet är därigenom komplext och effekterna av en ny stambana får stor spridning.

Nya Ostkustbanan skall

- med en betydligt ökad kapacitet i hela nya sträckningen och breddad funktionalitet i intermodala hamn- och kombiterminaler stärka det varuproducerande näringslivets logistikeffektivitet längs hela den Botniska korridoren och i tväraxlarna med Falun, Borlänge och Mittnorden-regionen, det vill säga Sundsvall-Östersund-Trondheim.
- med ökad tillgänglighet bidra till tillväxt och välfärdsutveckling genom regionförstoring med Sundsvall, Gävle och Uppsala som stärkta tydliga regionala tillväxtmotorer med utvidgade arbetsmarknader till omgivande tätorter,
- med ökad tillgänglighet för alla stora tätorter längs norrlandskusten och i tvärstråken bidra till en kompetens- och näringslivsutveckling genom att underlätta för kontaktintensiva verksamheter i samhälle och näringsliv
- bidra till stärkt välfärd för medborgarna genom lättare utbyte med Stockholm som huvudstadsregion och via Arlanda nationellt och internationellt
- bidra till ett långsiktigt hållbart och trafiksäkert samhälle genom att minst en tredjedel av all persontrafik och hälften av alla långväga godstransporter längs norrlandskusten och Europas stambanenät Core Network Corridor sker med järnväg
- med ökad tillgänglighet och samtidig lokal samhällsbyggnad och utveckling av godslogistikcentra erhålla nyttor inom åtta definierade nyttoområden enligt intentionerna från Nya Ostkustbanan AB

Projektmål

- Robustheten och punktligheten skall förbättras så att punktligheten överstiger 90 procent tåg i rätt tid
- Kapaciteten för godstransporterna skall fördubblas jämfört med idag
- Stillastående väntetid på mötande tåg, så kallad *skogstid,* för godstransporterna skall reduceras med 90 procent
- Restiden mellan
    - Gävle och Stockholm skall kortas till en timme för snabbaste tåg, idag tar det en timme och 24 minuter
    - Sundsvall och Stockholm skall kortas till två timmar för snabbaste tåg, idag tar det tre timmar och 18 minuter
    - Härnösand och Stockholm skall kortas till två timmar och 25 minuter för snabbaste tåg, idag tar det fyra timmar och 34 minuter

    - Sollefteå och Stockholm skall kortas till tre timmar för snabbaste tåg utan byte, idag tar det sju timmar med bussanslutning från Kramfors
    - Örnsköldsvik och Stockholm skall kortas till fyra timmar för snabbaste tåg, idag tar det fem timmar och 35 minuter
    - Pendling inom 45 minuter skall vara möjlig mellan Sundsvall och Kramfors samt mellan Sundsvall och Söderhamn. Idag tar motsvarande pendling en timme och en kvart
    - Pendling skall inom 45 min vara möjlig mellan Gävle och Hudiksvall samt mellan Gävle och Uppsala. Idag tar pendlingen en timme och fem till tio minuter
    - Gävle-Arlanda på en timma
    - Sundsvall-Arlanda på två timmar
- Turtäthet
    - Nya snabbtåg varje timme med olika destinationer i stråket, Jämtland och Umeå
    - Nya snabbtåg - direkttåg som når restidsmålen till tillväxtcentra som Gävle och Sundsvall med stopp även i Söderhamn och Hudiksvall, morgon och sen eftermiddag
    - Interregional och regional tågtrafik varje halvtimme i högtrafiktid inom pendlingsomlandet
    - Två godskanaler per timme dagtid och sex kanaler per timme nattetid
    - Sammantaget ökar antalet avgångar i exempelvis Söderhamn och Hudiksvall till 48 per trafikdygn och riktning
- Godsterminaler, både intermodala och industriterminaler, skall kunna hantera långa godståg och trafik skall ske via överlämningsbangårdar till huvudlinjen utan växling
- Resecentra skall ha
    - Fjärrtågs- och total knutpunktsfunktionalitet för alla tågtyper i Uppsala, Gävle och Sundsvall
    - Fjärr-, regionaltåg- och regional kollektivtrafiksfunktionalitet i Sollefteå, Kramfors, Härnösand, Hudiksvall och Söderhamn
    - Regionaltågfunktion vid övriga stationer

Tabell 5. Sammanfattning av teknisk målstandard för stråket Västeraspby – Sundsvall – Söderhamn – Kilafors – Ockelbo och Söderhamn – Gävle, baserad på Øresundsstandard och BGLC. Källa: Boysen (2016).

Målstandard 2016
Banans största tillåtna hastighet (sth) ≥ 160 km/tim, fordonskategori A (utan överhastighet) Not: Posttåg utnyttjar 160 km/tim
Största tillåtna axellast (stax) 25 ton vid 110 km/tim; 22,5 ton vid 120 km/tim (TSI Wagons) Nya broar dimensioneras för stax 33 ton, stvm 11 ton/m (Tåglast BV 2000)
Största tillåtna vikt per meter (stvm) 8,3 ton/m (Shimmns(s)-vagnar för tunnplåt) Nya broar dimensioneras för stax 33 ton, stvm 11 ton/m (Tåglast BV 2000)
Kombiprofil P/C 450 (2,60 m x 4,83 m) (KTH 2014)
Lastprofil C (3,60 m x 4,83 m)
Största lutning 10 ‰ på 500 m längd
Max. vagnvikt Rc1, Rc2, Rc4-lok 1600 ton
Max. tåglängd 1050 m (TSI Infrastructure) Max. vagnlängd bromsgrupp (brgr) G 1000 m, brgr P 700 m (UIC 544-1)
Mötesspår enkelspår samtidig infart kort (ESIK) 1085 m
Säkerhetssystem ATC 2 med genomsignalering eller ETCS
Sth med hänsyn till bromsförmåga Sth ≥ 110 km/h för brgr P, brtal ≥ 58 %, vagnlängd 700 m, lutning 10 ‰ Sth ≥ 110 km/h för brgr G, brtal ≥ 58 %, vagnlängd 1000 m, lutning 10 ‰ Sth ≥ 120 km/h för brgr P, brtal ≥ 64 %, vagnlängd 700 m, lutning 10 ‰ Sth ≥ 120 km/h för brgr G, brtal ≥ 64 %, vagnlängd 1000 m, lutning 10 ‰ Not: Brtal 64 % motsvarar vagnar med brvikt 14,5 ton/axel vid axellast 22,5 ton, t.ex. tyska Habbiins-vagnar som normalt används för transport av papper mellan Sverige och Centraleuropa
Dubbelspår på bandelar med högt kapacitetsutnyttjande

2.2 Åtgärder

- Hastighetshöjning mellan Sollentuna och Gävle, sth 250 km/tim, stax 25 ton och möjlighet för att dra långa godståg till Stockholm Nord nya kombiterminal
- Kapacitetsutbyggnad Stockholm-Uppsala, ingår i annat projekt
- Nytt dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall för maxhastigheten 250 km/tim (sth = största tillåtna hastighet) och med standard för långa godståg (stax = största tillåtna axeltryck, 25 ton)
- Nytt enkelspår med långa mötesplatser/partiella dubbelspår mellan Sundsvall och Härnösand, sth 250 km/tim, stax 25 ton
- Banupprustning till sth 160 km/tim och stax 25 ton på sträckan Västeraspby-Sollefteå-Långsele
- Triangelspår och anslutningsspår till intermodala godsterminaler i Sundsvall och Gävle
- Elektrifierade anslutningsspår till industrigodsterminaler och arrangemang för långa godståg
- Ny/Upprustad station i Hudiksvall
- Ny regionaltågsstation i Gävle V och Harmånger
- Uppgraderade stationer i Gävle C och Sundsvall C respektive V
- Ny station vid Njurundabommen
- Ny station i Nordanstigs kommun
- Resecentrum i Sollefteå återuppstår
- Nya snabbtågfordon sth 250 km/tim (Exempel gröna tåget)
- Nya regionaltågfordon sth 180-200 km/tim (Exempel typ MÄLAB nya dubbeldäckare)
- Fastlagd långsiktig kapacitetsfördelning med
    - Två till fyra avgångar per timme för persontåg
    - Två godskanaler per timme under dagtid

2.3 Ansats till utbyggnadsordning

Infrastrukturåtgärderna skall vara genomförda i sin helhet år 2037 det vill säga en 20-årig genomförandeplan som fördelas på tre perioder för nationella och regionala transportinfrastrukturplaner. Detaljplaneringen måste starta omgående för sträckan Gävle-Sundsvall.

- 2018-2029 Ostkustbanan: kapacitetspaketet som medger fler tåg, direktanslutningar till godsterminaler, robust trafik och kortare restider
- 2022-2033 Ådalsbanan: godspaketet som innebär möjlighet att dra långa och tunga godståg, robust trafik och betydligt snabbare restider norrut från Sundsvall

- 2026-2037 Snabbtåg: paketet med nya snabbtåg för 250 km/tim som når uppsatta restidsmål samtidigt som persontrafiken förtätas i hela stråket

Trafikverket tillsätter en projektorganisation i Stora Projekt för Nya Ostkustbanan som tar tag i hela projektet

Projektets infrastrukturåtgärder beräknas kosta 40-50 miljarder kronor i prisnivån gällande i juni 2013, vilket innebär i genomsnitt cirka 2,4 miljarder per år under genomförandet eller cirka 29 miljarder under nästa planperiod. Därtill tillkommer:

- 12-14 snabbtågfordon med sth 250 km/tim à 200 miljoner kronor, täcks av kommersiella intäkter
- 16 regionaltågfordon med sth 200 km/tim à 60-80 miljoner kronor, behöver delvis finansieras med statligt fordonsbidrag (50 procent) och med medel i länens trafikförsörjningsplaner för leasing via Transitio
- Rullande materiel för godstransporterna täcks med kommersiella intäkter och med oförändrade banavgifter jämfört med idag

3 Effekter för godstransporter av utbyggd Ostkustbana

Projektet Nya Ostkustbanan kommer att få en mycket stor och positiv betydelse för godstransporterna i Sverige. Detta konstateras på andra håll i denna rapport och dessutom i ett antal studier, analyser och strategiska dokument. Det finns framför allt tre anledningar till detta:

1. Ostkustbanan och Ådalsbanan utgör i dag en **transportväg med stora begränsningar** i järnvägssystemet för godstransporter. Bristerna gäller begränsad kapacitet med enkelspår mellan Västeraspby och Gävle (345 km), dålig linjeföring med delvis svåra lutningsförhållanden, undermålig funktionalitet genom avsaknad av triangelspår och i många fall för korta mötesspår. Detta begränsar starkt godstågens lastförmåga, framkomlighet och möjligheter till en effektiv hantering vid stora godsterminaler längs kusten. Genomförandet av Botniabanan har stärkt persontrafiken vilket lett till en betydligt tätare tågtrafik och kapacitetsproblemen har ökat i takt med att fler persontåg trafikerar stråket. Begränsningarna medför att järnvägens konkurrenskraft hämmas vilket också påverkar transportpriset för transportköparna som därmed inte når möjligheterna till en effektiv logistik.
2. Det finns en **stor och växande efterfrågan** på järnvägstransporter längs Norrlandskusten. Basindustrierna investerar, utvecklar och förfinar sina produkter, effektiviserar sin produktionskedja och har framtidstro, vilket ställer allt högre krav på en effektiv logistik.
3. Ny Ostkustbana förbättrar en mängd faktorer av stor betydelse för godstransporter på järnväg, något som samverkar för att ge en **multiplikatoreffekt på järnvägens konkurrenskraft.**

3.1 Ostkustbanan en otillräcklig länk

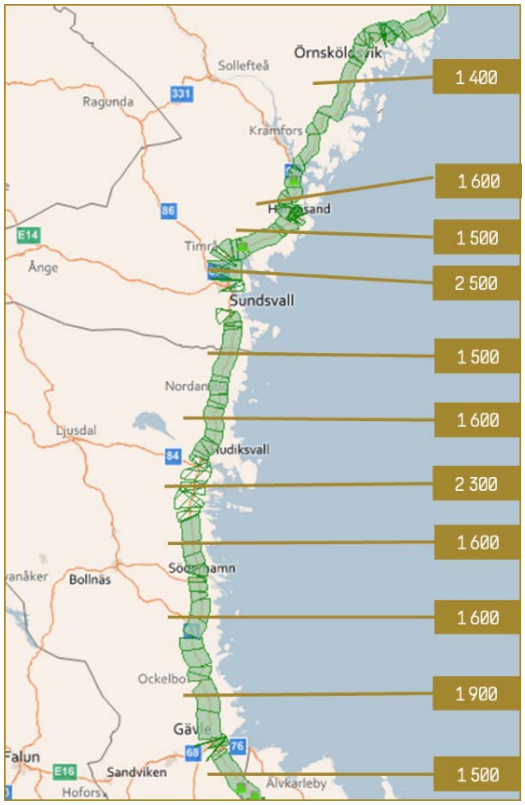
I Figur 14 beskriver Vierth, VTI et al (2012) godsflöden på järnväg i den vänstra kartan och större godsflöden i landet i den högra. I den högra kartan är gröna streck järnvägstransporter och röda linjer är lastbilstransporter.[17] Det framgår med all tydlighet av figuren att Ådalsbanan och Ostkustbanan i dagsläget är en otillräcklig länk i järnvägsnätet för godstransporter.

Figur 14. I den vänstra kartan visas godsflöden i järnvägsnätet. I den högra kartan visas betydande godsflöden. Gröna linjer är järnväg, röda linjer vägtrafik och blå sjöfart. Källa och bilder: VTI (2012).

[17] Vierth I., et al. (2012). Kartläggning av godstransporterna i Sverige. VTI rapport 752

Boysen, KTH (2016) konstaterar samma sak i en analys av vilka omvägar som godståg tvingas till beroende på olika begränsningar i järnvägsnätet.[18] Detta återkommer senare i avsnittet.

I dagsläget är lastbilsflödena i korridoren cirka 1 500 till 2 500 fordon per årsmedeldygn (se Figur 15).[19]



Figur 15. Lastbilsflöden, fordon per årsmedeldygn. Källa: Trafikverket, Vägtrafikflödeskartan, utdrag april 2016.

Den absoluta merparten av dessa flöden är långväga godstransporter. Detta gäller generellt för europavägarna i landet, men i ännu högre grad längs de europavägar som ligger en bit från storstadsområdena. Lastbilsflödena på E4 förväntas öka med mellan 26 procent och 38 procent fram till år 2040.[20]

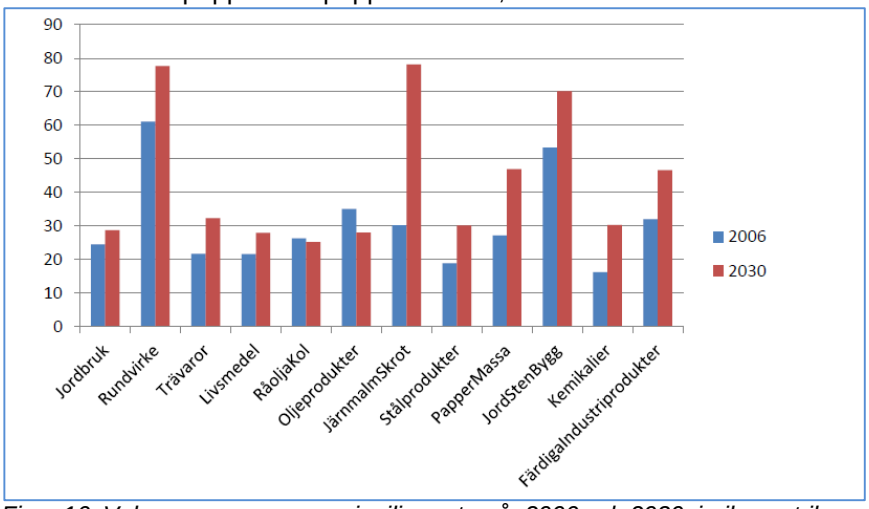
Trafikverket och Region Gävleborg har tagit fram en åtgärdsvalsstudie där de största bristerna och problemen på sträckan Gävle-Sundsvall har preciserats. Samtliga punkter är relevanta för godstrafikens behov:[21]

[18] Boysen H. (2016).
[19] Trafikverket. Vägtrafikflödeskartan. Uttag april 2016.
[20] Trafikverket (2016b). Trafikuppräkningstal för EVA 2014-2040-2060.
[21] Trafikverket (2015). Samordnad planering för järnvägen mellan Gävle och Sundsvall. Trafikverket 2015:068

- Störningskänslighet
- Banan klarar inte största tillåtna axellast 25 ton, i motsats till omkringliggande banor. Därmed begränsas redundansen i systemet genom att omledning försvåras, samtidigt som effektiviteten i transporterna blir lägre
- Långa restider. Uppmärksammas för persontrafiken, men spelar också roll för järnvägsgodstransporternas effektivitet med onödigt långa ledtider
- För få spår på Gävle och Sundsvalls bangård, gäller bland annat uppställningsspår
- Norra stambanan har hög belastning
- Växling i huvudspår till industrierna längs Ostkustbanan begränsar kapaciteten och leder till höga terminalkostnader
- Begränsad möjlighet att utöka trafiken, även med hänsyn till genomförda och planerade kapacitetsåtgärder

3.2 Stor och växande efterfrågan på godstransporter längs Norrlandskusten

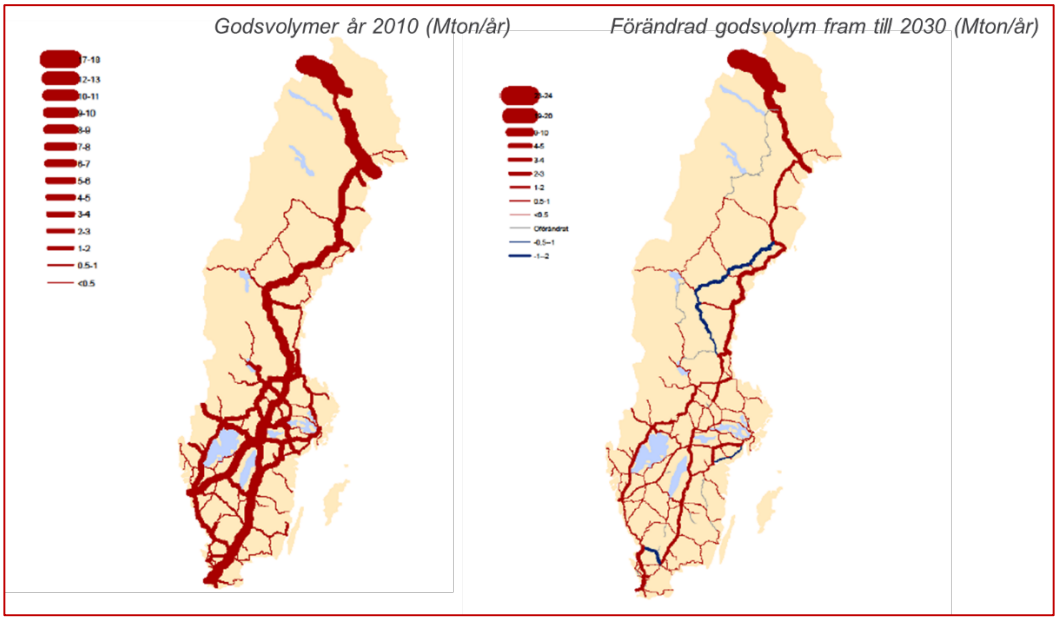
Godstransporterna på Ostkustbanan och Ådalsbanan bedöms få en kraftig ökning i Trafikverkets basprognos fram till år 2030. Den grundläggande drivkraften för detta är den förväntade ökade efterfrågan fram till år 2030 på de varuprodukter som transporteras längs Norrlandskusten, vilket visas i Figur 16. Volymerna växer i synnerhet för järnmalm och skrot samt papper och pappersmassa, men också för rundvirke och stålprodukter.



Figur 16. Volymer per varugrupp i miljoner ton år 2006 och 2030, inrikes, utrikes och transitvolymer. Källa: Trafikverket (2015): Analyser i Inriktningsplaneringen 2015 - konsekvenser för godstrafiken fram till år 2030. Rapport 2015:258.

De ökade godsflödena utmed stråket Ostkustbanan och Ådalsbanan (Figur 17) [22] är också en effekt av utbyggnaderna dels söder om Gävle till Stockholm, dels Botniabanan norr om Ådalsbanan. Under senare år har ett antal mötesstationer byggts på Ostkustbanan och i basprognosen har kapacitetsförstärkning vid Dingersjö genomförts. Kapacitetsproblem uppstår dock mellan Söderhamn och Hudiksvall (82 procents kapacitetsutnyttjande) samt på sträckan Hudiksvall-Gnarp (86 procents kapacitetsutnyttjande).

[22] Trafikverket (2014). Prognos för godstransporter 2030. Trafikverket 2014:066



Figur 17. Nya Ostkustbanan bedöms få en betydande ökning av godsvolymerna i Norrland och avlasta Norra stambanan. Källa: Trafikverket (2014): Prognos för godstransporter 2030, Rapport 2014:066.

Tillväxttalen utmed Ostkustbanan tillhör de absolut högsta i landet under perioden 2010-2030. På sträckan Söderhamn-Hudiksvall-Sundsvall ökar godsvolymen 3,7 gånger.

I ett av Trafikverkets alternativa infrastrukturscenarier för kommande infrastruktur-proposition och åtgärdsplanering för perioden 2018-2029 (det så kallade UA2) ingår nya stambanor i södra Sverige, Norrbotniabanan samt dubbelspår på Ostkustbanan. Ökningen av antal tåg relativt basscenariot bedöms begränsad, vilket framgår av *Tabell 6*.[23]

Beräkningen av UA2 har dock inte gjorts med modellen Samgods och därför saknas uppgifter om godsvolymer. Samgods har emellertid använts för att beräkna ett annat scenario, där dubbelspår på Ostkustbanan är utbyggd och likaså nya stambanor för höghastighetståg i södra Sverige. Däremot är Norrbotniabanan inte utbyggd. I detta scenario blir trafikökningen jämfört med basscenariot betydligt större räknat som antal godståg per dygn. Volymökningen uppskattas till 50 procent mellan Gävle och Söderhamn, drygt 40 procent mellan Söderhamn och Hudiksvall och 20 procent mellan Hudiksvall och Sundsvall.

Tabell 6. Godståg per dag på Ostkustbanan och Ådalsbanan år 2030 i basprognosen respektive i systemanalysen (UA2). Källa: Trafikverket (2015). PM. Effekter för godstrafik i inriktningsplaneringens systemanalys – approximativ fördelning mellan investeringar. PM 2015-11-27 samt Sweco, utdrag ur Samgods april 2016.

[23] Trafikverket (2015). PM. Effekter för godstrafik i inriktningsplaneringens systemanalys – approximativ fördelning mellan investeringar. PM 2015-11-27

Sträcka	Basscenario 2030		UA2 (Nya OKB + nya stambanor + Norrbotniabanan	Nya OKB + nya stambanor (ej Norrbotniabanan)	
Gävle-Söderhamn	22 tåg/dygn	1,8 Mton/år	22 tåg/dygn	27 tåg/dygn	2,7 Mton/år
Söderhamn-Hudiksvall	32 tåg/dygn	3,4 Mton/år	34 tåg/dygn	50 tåg/dygn	4,8 Mton/år
Hudiksvall-Sundsvall	32 tåg/dygn	3,5 Mton/år	34 tåg/dygn	41 tåg/dygn	4,2 Mton/år

Det framstår som svårförklarligt att trafikökningen i scenario UA2 blir så begränsad, men kanske också att godsvolymerna ökar så kraftigt i basscenariot. Mycket tyder nämligen på att nuvarande infrastruktur, trots utbyggnad med mötesspår, inte klarar ett så omfattande tillskott av godståg.

Redan i samrådsredogörelsen för den förstudie som genomfördes 2010[24] konstaterar branschföreningen Tågoperatörerna att Ostkustbanan med förtätade mötesstationer kan klara ungefär 60-65 tåg per dygn.[25] Under perioden 2000-2010 ökade antalet tåg till 65 tåg per dygn för att därefter minska på grund av bland annat lågkonjunkturen, som påverkade efterfrågan på godståg. Trafikverket bedömer efterfrågan till 78 tåg per dygn år 2030 och år 2050 till 100 tåg per dygn.[26]

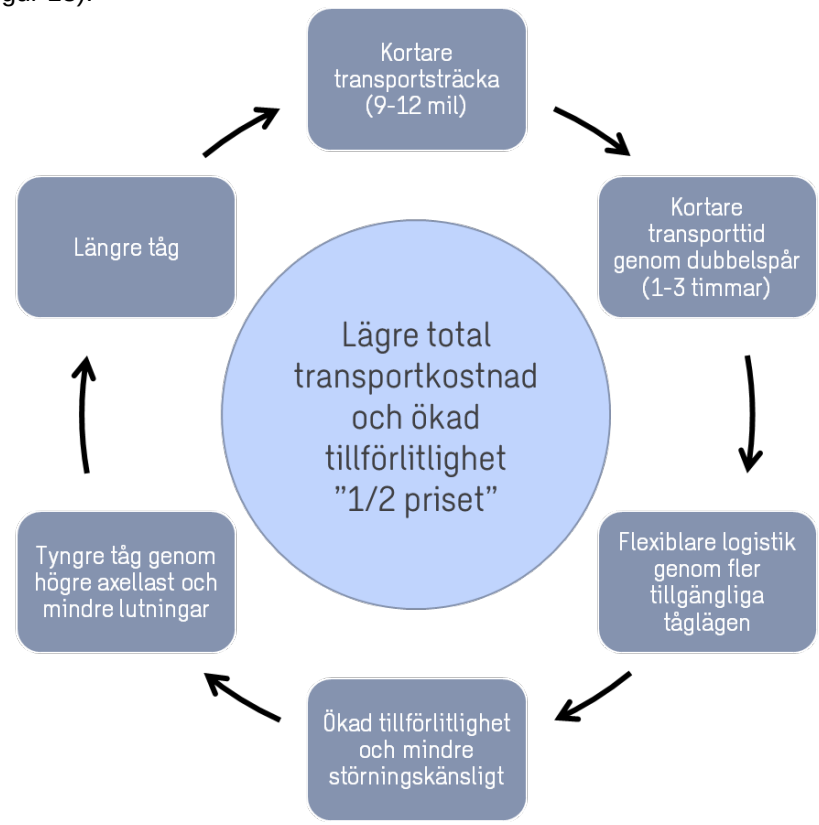
Trafikverket konstaterar att pågående och planerade kapacitetsförstärkningar inte räcker till för att möta den förväntade trafiktillväxten i kombination med ökad turtäthet, snabbare och mer tillförlitlig trafik.[27]

Nelldal och Wajsman (2015) ser hur marknaden för godstransporter längs kusten kommer att öka när allt fler godslok förses med ERTMS och därmed kan trafikera Botniabanan.[28]

[24] Trafikverket (2010). Förstudie Dubbelspår Ostkustbanan Gävle-Sundsvall.
[25] Trafikverket (2010). Samrådsredogörelse. Förstudie dubbelspår Gävle-Sundsvall. Trafikverket 2010/25933
[26] Trafikverket (2015). Samordnad planering för järnvägen mellan Gävle och Sundsvall. Trafikverket 2015:068
[27] Trafikverket (2015). Samordnad planering för järnvägen mellan Gävle och Sundsvall. Trafikverket 2015:068
[28] Nelldal B-L. och Wajsman J. (2015) Person- och godstransporter 2014–2030–2050 – Prognoser för framtida järnvägstrafik. Bilaga 14 till SOU 2015:110

3.3 Multiplikatoreffekt på järnvägens konkurrenskraft

Nya Ostkustbanan omfattar ett flertal förbättringar av stor betydelse för järnvägens konkurrenskraft. Dessa beskrivs nedan. Dessutom samverkar förbättringarna för att ge en multiplikatoreffekt som ytterligare stärker möjligheterna för ökade godstransporter på järnvägen. Sammantaget ger effekterna en betydligt effektivare logistik för köpare och producenter av transporter och leder till åtminstone en halvering av transportkostnaden (Figur 18).

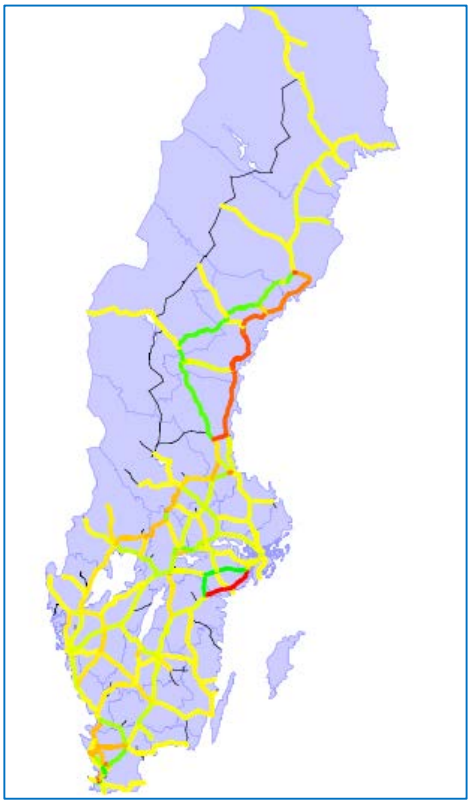


Figur 18. Projektet Nya Ostkustbanan ger ett flertal effekter som ger en multiplikatoreffekt på järnvägens konkurrenskraft och åtminstone en halvering av transportkostnaden.

En bidragande anledning till att multiplikatoreffekter uppstår är att alla system har tröskel- eller stegeffekter. Tröskeleffekter innebär att förbättringar inte alltid har en linjär marginalnytta. Det kan till exempel betyda att transporttiderna i dagsläget är för långa för att hinna med ett omlopp under ett dygn, vilket innebär att man tvingas köra med två tåg i stället för med ett. Om transporttiden kan förkortas med exempelvis en timme i varje riktning blir det kanske möjligt att hinna med ett omlopp med enbart ett tåg, vilket har stor betydelse för kostnadsbilden. Ett annat exempel är om en störning leder till att ett tåg blir försenat och därmed missar en omlastning eller tilldelas ett annat tågläge med senare ankomst till målpunkten.

Kortare transportsträcka (9-12 mil) och kortare transporttid genom dubbelspår (1-3 timmar)

Boysen, KTH (2016), har analyserat vilka omvägar som godståg tvingas ta på grund av begränsningar i infrastrukturen. Att leda godståg via Ådalsbanan och Ostkustbanan i stället för via Norra stambanan sparar mellan nio och tolv mil transportväg, det vill säga en direkt kostnadsbesparing kopplad till transportsträckan med i många fall ett par tiotals procent. Boysen visar att projektet Nya Ostkustbanan innebär den mest radikala förkortningen av godstransporter från norra till södra Sverige (Figur 19).



Figur 19. Nya Ostkustbanan innebär den största potentiella förkortningen av godstransporter i landet genom att omledning via Norra stambanan undviks. Ju rödare sträcka desto fler tåg per dygn får förkortad transportväg vid utbyggd kapacitet. Källa: Boysen (2016).

Boysen pekar på hur den kortare transportsträckan innebär en stegeffekt för exempelvis kombitåg i relationen Sundsvall–Göteborg–Sundsvall. Omloppstiden reduceras från över ett dygn till under ett dygn, varför det är möjligt att gå från två tågsätt till bara ett tågsätt i omlopp för dagliga avgångar.[29]

Boysen har vidare beräknat förkortad transportsträcka och kortare transporttid med Nya Ostkustbanan för kombitåg i ett antal viktiga transportrelationer. Analysen presenteras i sammanfattad i Tabell 7 och visar på den mycket stora potentialen för godstrafiken med i många fall åtminstone 30 procent kortare transporttid.

[29] Boysen H. (2016). Målstandard 2016 för stråket Västeraspby – Sundsvall – Söderhamn – Kilafors – Ockelbo och Söderhamn – Gävle och nyttor. KTH, ej publicerat arbetsmaterial.

Tabell 7. Kombitåg i olika transportrelationer har mycket att vinna på den Nya Ostkustbanan i form av kortare transportsträcka och kortare transporttid.[30] Källa: Boysen H. (2016).

Relation	Avstånd 2016 (km)	Medelfart 2016 (km/t)	Transporttid enligt tidtabell 2016	Avstånd efter utbyggnad (km)	Målmedelfart efter utbyggnad (km/t)	Transporttid efter utbyggnad	Kortare sträcka efter utbyggnad (km)	Kortare transporttid efter utbyggnad
Gammelstad (Luleå) – Nässjö	1347	73	18 t 20 min	1237	100	12 t 22 min	110	5 t 58 min
Gammelstad (Luleå) – Göteborgs norra	1418	73	19 t 21 min	1307	100	13 t 04 min	111	6 t 17 min
Gammelstad (Luleå) – Helsingborgs godsbangård	1606	70	22 t 20 min	1497	100	14 t 58 min	109	7 t 22 min
Umeå godsbangård – Nässjö	1067	63	16 t 40 min	958	100	9 t 35 min	109	7 t 5 min
Umeå godsbangård – Göteborgs norra	1137	75	15 t 15 min	1028	100	10 t 17 min	109	4 t 58 min
Umeå godsbangård – Helsingborg	1327	62	21 t 40 min	1218	100	12 t 11 min	109	9 t 29 min
Sundsvalls central – Jönköpings godsbangård	690	71	9 t 20 min	687	100	6 t 52 min	3	2 t 28 min
Sundsvalls central – Göteborgs norra	727	75	9 t 20 min	725	100	7 t 15 min	2	2 t 5 min

[30] Not: Tidtabell 2016 kan innehålla växling av vagngrupper på mellanbangårdar, men tidtabellsexempel efter utbyggnad är direkt, utan uppehåll, och därför är jämförelsen något ofullständig.

Nya Ostkustbanan innebär att största tillåtna hastighet höjs för godstågen. Boysen (2016) pekar på att detta innebär att godståg med papperslast därmed kan framföras i 120 km/tim jämfört med dagens 70 km/tim. Lastade stålämneståg får ökad större tillåten hastighet från 80 km/tim till högst 110 km/tim och tomma stålämneståg till 120 km/tim. Lättare godståg, som till exempel posttåg, kan framföras i 160 km/tim. Eventuellt kan de snabbare omloppen spara ett tågsätt, detta har dock inte analyserats.

När största tillåtna hastighet höjs för många godståg ger det mindre hastighetsskillnad mellan snabba tåg (persontåg) och långsamma tåg (godståg). Det ger i sin tur färre förbigångar på banor med blandad trafik, vilket i sin tur medför längre körsträckor utan behov av förbigångar. Sammantaget bidrar även detta till att höja medelhastigheten för godståg avsevärt. Även detta kan ses som en multiplikatoreffekt för godstrafiken, om än i lite mindre skala än det övergripande resonemanget i kapitlet.

På de hårt belastade Ostkustbanan och Ådalsbanan är godstrafiken utsatt och riskerar både planerad och oförutsedd väntetid, så kallad skogstid, medan persontågen prioriteras. Dessa väntetider genererar kostnader och kan dessutom leda till följdförseningar. Med Nya Ostkustbanan kan planerad skogstid reduceras och oförutsedd skogstid inträffar betydligt mer sällan.

Ökad tillförlitlighet och flexiblare logistik

Nya Ostkustbanan innebär att tillförlitligheten ökar och att logistiken blir mer flexibel. Detta sker både på *strategisk* och på *operativ* nivå. De strategiska förbättringarna handlar om att trafiken till och från Norrland kan ledas både längs kusten och i inlandet. De operativa förbättringarna är kopplade till att själva Ostkustbanan och Ådalsbanan blir mindre sårbara och får högre kapacitet.

Dubbelspår innebär en betydligt större kapacitet än nuvarande enkelspår med mötesstationer. Nelldal, Lindfeldt och Lindfeldt[31] visar att kapaciteten på en enkelspårig järnväg är mellan fyra och sex tåg per timme, beroende på avståndet mellan mötesstationerna. På en dubbelspårig järnväg är det möjligt att tidtabellslägga cirka 30 tåg per timme, även om blandad trafik kräver mycket kapacitet.

Nelldal och Wajsman[32] ser hur transporterna till och från Norrland kan omstruktureras som en följd av Botniabanan, då trafiken kan fördelas mellan Norra stambanan och Nya Ostkustbanan. De menar att tågen i södergående riktning, som är tyngst, primärt bör gå längs kusten, eftersom stigningarna är mindre på den nya banan. Norrgående tåg, med en högre andel tomvagnar, kan gå via stambanan.

Såväl transporköpare som transportföretag anser att tillförlitligheten är den viktigaste faktorn för en godstransport, vilket framgår av Tabell 8.

Tabell 8. De viktigaste kvalitetsfaktorerna för val av transportleverantör. Källa: Trafikverket (2012) refererar till Andersen (1997) och Engström (2004).

Rank	Faktor (transportköpare)	Rank	Faktor (transportföretag)
1	Tillförlitlighet	1	Tillförlitlighet
2	Transporttid	2	Pris

[31] Nelldal B-L., Lindfeldt O. och Lindfeldt A. (2009). Kapacitetsanalys av järnvägsnätet i Sverige. Delrapport 1. Hur många tåg kan man köra? En analys av teoretisk och praktisk kapacitet. KTH Järnvägsgrupp
[32] Nelldal B-L. och Wajsman J. (2015) Person- och godstransporter 2014–2030–2050 – Prognoser för framtida järnvägstrafik. Bilaga 14 till SOU 2015:110

3	Pris	3	Kundservice
4	Risk för godsskador	4	Transporttid
5/6	Kundservice	5	Flexibilitet
5/6	Flexibilitet	6	Frekvens
7	Informationssystem	7	Informationssystem
8	Frekvens	8	Risk för godsskador

Den svaga ökningen i antalet tåg i scenario UA2 (se Tabell 5Tabell 6) antyder att Nya Ostkustbanan skulle vara en marginellt mer attraktiv sträcka för godstransporter jämfört med dagens situation. Det verkar inte rimligt, även om hänsyn tas till de förbättrade möjligheterna att köra längre och tyngre tåg. Det illustreras också av skillnaden i kapacitetsbelastning. I Tabell 9 redovisas kapacitetssituationen vid basprognosen. Den visar ett högt kapacitetsutnyttjande mellan Söderhamn och Gnarp. Dessutom redovisas kapacitetsutnyttjandet vid systemanalysen som det ser ut i indata till Samgods-modellen. Kapaciteten i dubbelspår är mycket gynnsam och det finns alltså goda förutsättningar att ta emot betydligt fler godståg.

Tabell 9. Kapacitetsutnyttjande på Ostkustbanan och Ådalsbanan år 2030 i basprognosen respektive i UA2 (som indata till Samgods). Källa: Trafikverket, PM. Effekter för godstrafik i inriktningsplaneringens systemanalys – approximativ fördelning mellan investeringar. 2015-11-27

Stråk	**Linjedel**	**Kapacitetsutnyttjande per dygn**	
		Basprognos	**UA2 före Samgods (indata)**
Ostkustbanan	Gävle-Söderhamn	0,73	0,53
	Söderhamn-Hudiksvall	0,82	0,54
	Hudiksvall-Gnarp	0,86	0,47
	Gnarp-Sundsvall	0,73	0,49
Ådalsbanan	Sundsvall-Timrå	0,59	0,25
	Timrå-Härnösand	0,46	0,19
	Härnösand-Nyland	0,57	0,64
	Nyland-Långsele	0,29	0,16

Nyttan av dubbelspår indikeras också av hur förseningsrisken på sträckan Gävle-Sundsvall bedöms mer än halveras från cirka 0,11 till cirka 0,04.[33] Detta kan förväntas komma särskilt godstågen till gagn, då dessa systematiskt drabbas mer av förseningar än i synnerhet kortväga persontåg (Tabell 10).

Tabell 10. Andelen tåg som är punktliga. Källa: Uppgifter från Trafikverket, Tågoperatörerna föredrag 160309.

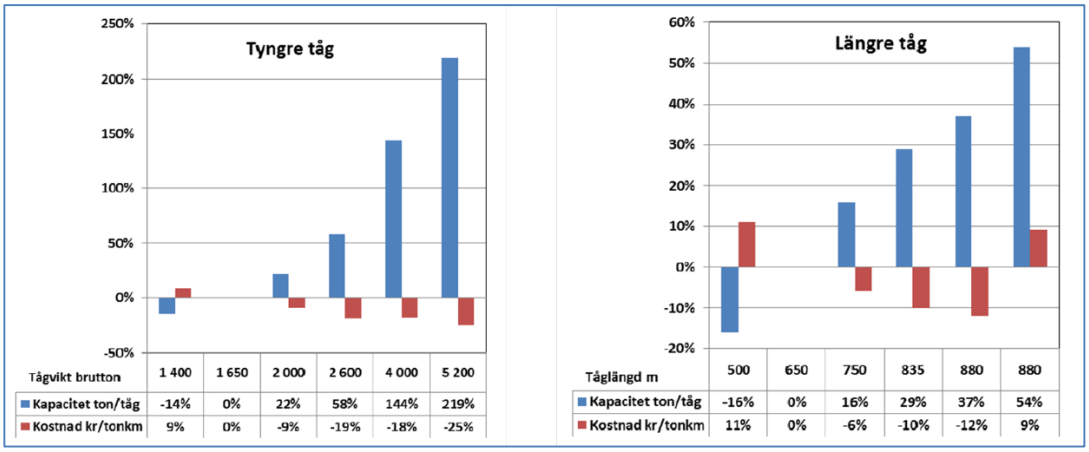
Tåg	**2013**	**2014**	**2015 jan-juli**
Persontåg, kortdistans	94,5 %	93,9 %	94,1 %
Persontåg, medeldistans	87,9 %	89,0 %	89,0 %
Persontåg, långdistans	78,9 %	78,8 %	78,8 %
Godståg	80,0 %	77,1 %	77,1 %

[33] Trafikverket (2015). Trafikprognoser och samhällsekonomi. Underlagsrapport till inriktningsunderlag 2018-2029. Trafikverket 2015:226. Sid 62.

Längre och tyngre tåg

Nya Ostkustbanan innebär att största tillåtna axellast höjs till 25 ton, meterlasten medger 8,3 ton och att lutningarna i banan begränsas. Samtidigt innebär dubbelspår att kombitåg kan nyttja upp till 1 050 meter i tåglängd.[34] Detta har stor betydelse för godstransporternas kostnadseffektivitet, vilket har studerats av Trafikverket i ett regeringsuppdrag.[35] Trafikverket (2015) hänvisar till Nelldal (2013) för bedömningar av den reducerade kostnaden per tonkilometer, se Figur 20.

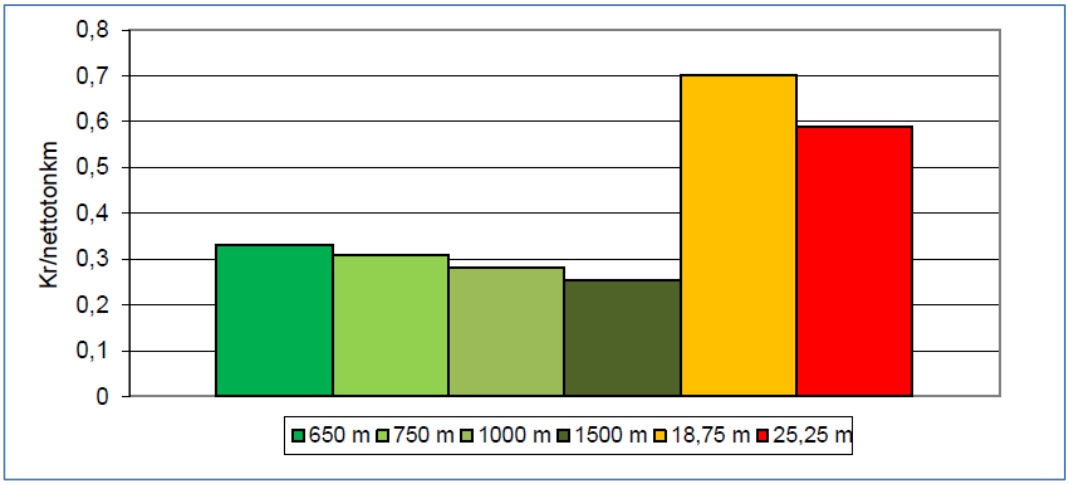
Boysen (2016) visar att med Nya Ostkustbanan skapas ett sammanhängande järnvägssystem med maximalt tio promille lutning från Umeå och söderut till såväl Göteborg som Öresundsbron. Detta är mycket gynnsamt för möjligheterna att lasta tyngre godståg och knyter samman järnvägsnätet i norra och södra Sverige.



Figur 20. Ju tyngre tåg, desto lägre kostnad per tonkm. Ju längre tåg, desto lägre kostnad per tonkm.[36] *Källa: Nelldal (2013). Effektiva gröna godståg. KTH Järnvägsgrupp*

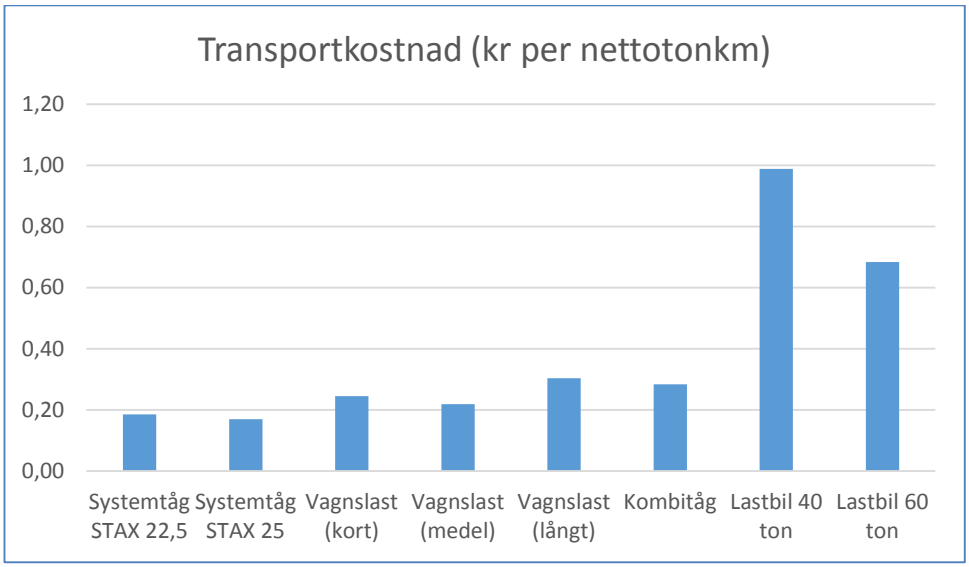
Med projektet Nya Ostkustbanan ökar den kostnadsfördel som tåget redan har relativt lastbilen på längre sträckor. Vierth och Karlsson (2012) har sammanställt kostnadsbilden för transporter med olika färdmedel i korridoren Mellansverige – Ruhrområdet, se Figur 21.

[34] På 10 ‰ lutning och med ett modernt 4-axligt lok såsom Traxx eller Vectron kan kombitåg nyttja mer än 1000 m tåglängd. Källa: Boysen H. (2016)
[35] Trafikverket (2015). Möjligheter att köra längre och tyngre godståg. Trafikverket rapport 2015:117
[36] Anledningen att kostnaden ökar i den högra stapeln för godståg med en längd av 880 m är att man då antas lasta tåget så tungt att det krävs två lok för att dra det. I realiteten optimeras tyngden och lokkapaciteten för att minimera kostnaden.



Figur 21. Transportkostnader dörr till dörr för kombitransporter och vägtransporter i korridoren Mellansverige – Ruhrområdet (prisnivå 2006). Källa: Vierth och Karlsson (2012) sid 24 baserat på Eriksson (2009) och Banverket (2009).

Järnvägen har ytterligare potential, vilket beräkningar av Sweco visar se Figur 22. I exemplet är transportsträckan 55 mil, lastbilen har en medelhastighet på 72 km/tim och tåget 64 km/tim. Tåget ges dubbelt så lång terminaltid som lastbilen (fyra timmar) på grund av omlastning, men däremot ingår inte kostnaden för tillkommande lyft av lasten. Kalkylen skall inte tas bokstavligt, men illustrerar järnvägens konkurrensförmåga – givet att tillförlitligheten är tillräckligt hög för att transportköpare och transportörer skall våga lita på järnvägen.



Figur 22. Exempel på kostnaden för en 55 mil lång godstransport i kr per nettoton (2010 års priser). Källa: Sweco.

Det finns ett flertal praktikfall där en omläggning av godstransporter på järnväg genom att utnyttja multiplikatoreffekten får stora genomslag. Flera godstågsystem med råvaror från inlandet till och från kustens olika terminaler eller systemen med färdiga produkter mellan Sverige och kontinenten bygger på samanvändning av vagnsflottan och konsolidering av flöden till hela godståg mellan ett nät av godsterminaler. Ett exempel är transportsystemet Scandfibre Logistics som idag konsoliderar delade flöden från basindustrierna dels över

- Tvärbanorna från Karlsborgsbruk/Piteå/Dynäs via stambanan över Ånge/Storvik
- Ostkustbanan från Iggesund/Gävle/Hallstavik via Gävle/Storvik och godsstråket söderut.

Således används många delade flöden i olika frekvenser som konsolideras till exempel i Hallsberg. Men med den effektiva transportvägen Nya Ostkustbanan via kusten där anläggningarna ligger som ett pärlband kan:

- transportvägen förkortas från övre Norrland förkortas med nio till tolv mil
- godstågens lastförmåga öka med 400 ton brutto eller motsvarande 33 procent
- omloppen snabbas upp genom snabbare ledtider vid terminaler och snabbare total transporttid
- frekvensen öka genom att konsolideringen i tågdelar förskjuts norrut
- flexibiliteten mot för industrin ideala tidtabellslägen uppnås
- robustheten och punktligheten i transportsystemet öka avsevärt och därmed en kraftig minskning av störningskostnaderna

Således blir det betydande konsumenteffekter för transportköparna som kan effektivisera sin logistik och transportproducenterna i form av tågoperatörer, vagnägare och terminalansvariga som erhåller ett betydligt bättre resursutnyttjande.

3.4 Samhällsekonomisk nytta av godstransporter

Samhällsekonomiska kalkyler behöver utvecklas

Det råder konsensus bland Trafikverket, forskare och näringslivet att nyttorna för godstrafiken endast till delar fångas i traditionella samhällsekonomiska analyser, även om uppfattningarna går isär kring hur stort detta problem är.

Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet, ASEK[37] skriver:
”ASEK betonar att de rekommenderade förseningstidsvärdena bör anses som provisoriska värden och inte stödjer sig på empiri. Det finns ett stort utvecklingsbehov vad det gäller kalkyler av tidsvinster och framför allt högre tillförlitlighet för godstransporter/…/ Ansträngningarna hittills har inte lett till övertygande kalkylvärden och metoder.” [38]

”Värdering av sårbarhet utgör ett specialfall av förseningsvärdering, avseende sällsynta händelser med mycket stora konsekvenser. Hittills finns ingen metod för att systematiskt försöka värdera dessa effekter. Men i de fall då sårbarhetsaspekten är mycket uppenbar, rekommenderas att effekterna beskrivs kvalitativt samt om möjligt kvantifieras i termer av restidsförändringar. ” [39]

[37] ASEK, Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet, är den myndighetsgemensamma samrådsgrupp som ansvarar för att utveckla de principer för samhällsekonomisk analys och de kalkylvärden som ska tillämpas i transportsektorns samhällsekonomiska analyser.
[38] Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 5.2. Kapitel 8 Kostnad för trängsel och förseningar. Trafikverket 2015.
[39] Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 6.0. Kapitel 8 Kostnad för trängsel och förseningar. Trafikverket 2016.

Trafikverket skriver:
”I en skrivelse…påpekar Näringslivets transportråd att det behövs bättre analysverktyg för den samhällsekonomiska värderingen av godstrafik på järnväg, och att arbetet med att utveckla sådana analysverktyg bör intensifieras. ***Trafikverket delar denna uppfattning.*** ***/****…/*
De samhällsekonomiska kostnaderna för bristande tillförlitlighet kan hanteras med två värderingskomponenter i de samhällsekonomiska kalkylerna: (i) värdet av minskade förseningar och (ii) värdet av minskad osäkerhet kring hur lång tid en transport tar. Den första komponenten kommer att ses över under nästa år. Fram till nu är det få länder som beaktar den andra komponenten i sina riktlinjer för samhällsekonomiska kalkyler på transportområdet. Detta gäller även Sverige. Därför pågår nu forskning finansierad av Trafikverket kring hur stora dessa värden är.”[40]

Vierth och Nyström (2013) skriver:
”Begreppet tillförlitlighet gällande den samhällsekonomiska kalkylen handlar om att undvika förseningar och inställda tåg, det vill säga att man ska kunna lita på att transporterna går som planerat. Det är speciellt viktigt för godstransporter, då företag i allt större utsträckning bygger upp multimodala transportkedjor där problem med tillförlitligheten kan få stora spridningseffekter. För företagen handlar detta om att kunna leverera enligt gjorda utfästelser till sina kunder eller att få insatsvaror i tid. Detta är av stor vikt på en konkurrensutsatt marknad.

Denna promemoria visar att tillförlitligheten inte värderas på ett adekvat sätt i dagens samhällsekonomiska kalkyler. Detta illustreras av att planerna i åtgärdsplaneringen 2010-2021 på ett ad hoc-betonat sätt dubblerade godstransportrelaterade nyttor (tidsvinster) på vissa investeringar för att kompensera den uteblivna posten tillförlitlighet.
/…/
Trafikverket som ansvarar för utvecklingen av de samhällsekonomiska kalkylerna är medvetna om problemet med att spegla tillförlitlighet. Även om flera instanser, nu senast myndigheten Trafikanalys, har påpekat att utvecklingen gällande godstransportfrågor i de samhällsekonomiska kalkylmodellerna går alltför sakta finns för närvarande ett par forskningsprojekt igång.

Sammanfattningsvis kan konstateras att dagens tillämpning av samhällsekonomiska kalkyler uppvisar brister gällande godstransporter. Problemet består i att alla relevanta nyttor som förbättrad tillförlitlighet inte inkluderas på ett adekvat sätt.” [41]

Näringslivet är de som tydligast upplever problem med de samhällsekonomiska kalkylerna:

”Trafikverkets projekt för att identifiera godstransporters samhällsnytta och bristerna i nuvarande kalkylmodell måste således intensifieras. Arbete med dessa frågor har pågått under flera år inom Trafikverket men de konkreta resultaten har hittills varit få. Det behövs bättre analysverktyg for den samhällsekonomiska värderingen av förbättrad godstrafik. Godstransporters samhällsnytta kommer inte fram i de samhällsekonomiska kalkylmodeller som tillämpas och Näringslivets Transportråd har länge efterlyst en

[40] Svar på skrivelse ang. samhällsekonomiska kalkyler för godstransporter. Trafikverket TRV2015/5773) (fetstil i original).
[41] Vierth I. och Nyström J. Godstransporter och samhällsekonomiska kalkyler. VTI notat 3-2013

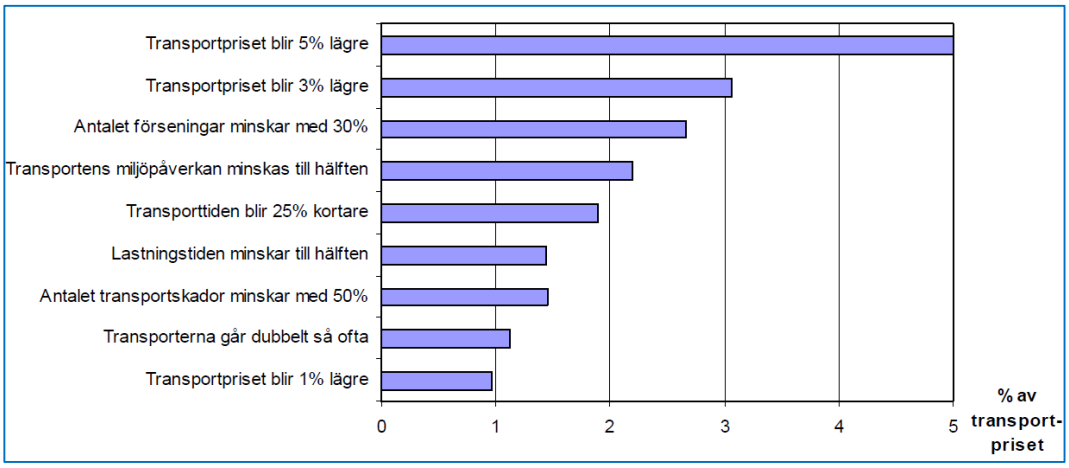
samhällsekonomisk värdering av godstransporter som speglar dess betydelse for näringslivets konkurrenskraft och för Sveriges konkurrenskraft som nation.

Näringslivets Transportråd konstaterar att det föreligger en bred enighet bland transportmyndigheter, forskare och godstransportköpare att godsnyttor och samhällsekonomiska kostnader för bristande tillförlitlighet är svåra att fånga upp i dagens kalkylmodeller." [42]

En bidragande orsak är att logistiksystem är så komplexa och specifika att det är svårt att skapa effektsamband som är generellt tillämpbara. Ett annat skäl är att det är svårt att få tillgång till statistik från näringslivet för att bygga upp effektsambanden.
Svårigheten att beskriva nyttan med ökad tillförlitlighet ger dubbla effekter i de samhällsekonomiska analyserna. Dels saknas naturligtvis nyttor i själva värderingen, dels underskattas effekterna av ökad tillförlitlighet i prognosmodellerna för godstransporter. Det sistnämnda innebär i sin tur att antalet godståg riskerar att underskattas, vilket ytterligare reducerar det beräknade samhällsekonomiska värdet av åtgärden.

Eftersom de samhällsekonomiska analyserna inte värderar tillförlitligheten på ett adekvat sätt valde Trafikverket att dubblera de godstransportrelaterade nyttorna (tidsvinsterna) på vissa investeringar i åtgärdsplaneringen 2010-2021 för att kompensera för den uteblivna posten tillförlitlighet.[43] Tillförlitlighetens betydelse bekräftas också tidigare i detta avsnitt genom en sammanställning över vilka faktorer som prioriteras högst av transportköpare och transportproducenter, se Tabell 8. Detta är väl fastlagt i forskningen och behandlas till exempel i Trafikverket (2012):
Den totala kostnadsbilden i den nya transportlösningen måste vara attraktiv och ett absolut krav är att tillförlitligheten, såväl avseende tidsaspekten som avseende godssäkerheten, måste uppfylla transportköparens behov.[44]

Lundberg (2006) har studerat godsägarnas betalningsvilja för olika kvalitetsförbättringar i logistiksystemet (Figur 23) och konstaterar att en reducering av antalet förseningar med 30 procent är värt cirka 2,5 procent högre pris för transporten.[45]



Figur 23. Godskunders betalningsvilja för olika förbättringar av transportkvaliteten. Källa: Lundberg S. (2006). Godskunders värderingar av faktorer som har betydelse på transportmarknaden, KTH

Tillförlitlighetens betydelse rimmar illa med hur den behandlas i samhällsekonomiska kalkyler. Vierth och Nyström (2013) refererar till en granskning av kalkylen för

[42] Näringslivets transportråd. Trafikslagsövergripande plan för utveckling av metoder, modeller och verktyg för analys av samhällsekonomi, järnvägskapacitet, effektsamband och statistik samt för trafik- och transportprognoser. Remissyttrande 151214.
[43] Vierth och Nyström (2013). Sid 6.
[44] Trafikverket (2012). Godstransporter. Trafikverket 2012:199. Sid 16.
[45] Lundberg S. (2006). Godskunders värderingar av faktorer som har betydelse på transportmarknaden, KTH

utbyggnaden av järnvägen mellan Hallsberg och Degerön som gjordes av PriceWaterhouseCoopers och norska Transportøkonomisk institutt. Granskarna anser att metoden är *”olämplig för att lösa uppgiften”*, eftersom värdet av ökad tillförlitlighet över huvud taget inte ingår i kalkylen.[46]

Värdering av godstransporterna på Nya Ostkustbanan

Den samhällsekonomiska nyttan av bättre fungerande godstransporter på Nya Ostkustbanan har värderats vid ett par tillfällen. Det är dock svårt att relatera resultaten sinsemellan, dels beroende på hur projekten har definierats och avgränsats, dels beroende på förändringar i kalkylmetoderna över tiden. Resultaten bör därför tolkas med försiktighet. Genomgången nedan bör inte heller ses som någon kritik mot de analyser som har gjorts, eftersom förutsättningarna för dessa kan variera mycket. Sweco har inte heller haft tillgång till allt underlag som legat bakom bedömningarna.

I Trafikverkets förstudie av dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall från 2010[47] valde myndigheten att gå fram med vad som ursprungligen var en alternativ kalkyl. I den alternativa kalkylen hade persontrafiken utökats och dessutom trafikerades banan av ytterligare tio godståg per dygn, ett uttryck för den multiplikatoreffekt som redovisades tidigare i detta avsnitt. Vidare reducerades antalet godståg i jämförelsealternativet till den aktuella nivån år 2010. Detta var en grov anpassning till enkelspårets begränsade kapacitet och fullt i linje med exempelvis Tågoperatörernas bedömning av tillgången till attraktiva tåglägen. Den totala nyttan från godstrafiken beräknades då till cirka 3,9 miljarder kronor i 2009 års penningvärde. I den ursprungliga huvudkalkylen var nyttan 1,1 miljarder kronor.[48] Det bör betonas att värdet av att utveckla Ådalsbanan inte ingick i de redovisade nyttorna.

Trafikverket har på uppdrag av Sverigeförhandlingen gjort en ansats för att härleda godsnyttan i scenario UA2 (även kallat ”systemanalysen”) till de nya stambanorna i södra Sverige respektive till Ostkustbanan/Ådalsbanan. Trafikverket konstaterar att värdet av transportkostnaderna blir 2,1 miljarder kronor och värdet av externa effekter (mindre miljöbelastning, ökad trafiksäkerhet) blir nästan lika mycket, cirka 1,9 miljarder kronor. Därefter reduceras nyttan av budgeteffekter om 0,7 miljarder kronor.[49]

Nyttovärderingen bygger dock på förändringen av trafikarbetet i form av fordonskilometer, vilket erhålls av antal tåg multiplicerat med körsträckan. Som tidigare konstaterats (tabell 36) är skillnaden i antal tåg mellan basscenariot för år 2030 och scenariot UA2 litet och handlar om ett par tåg per dygn och delsträcka. Trafikarbetet i fordonskilometer bedöms därför öka med cirka åtta procent. Scenariot har dock bedömts genom att godstrafiken har adderats till persontågstrafiken när denna har fått full kapacitetstilldelning. Trafikverket skriver:

”Ökningen av antal tåg i systemanalysen är således en direkt funktion av det kapacitetsutnyttjande som utgör indata till Samgods. Det både kan och ska ifrågasättas och diskuteras om det är en samhällsekonomiskt korrekt avvägning mellan person- och

[46] Vierth och Nyström (2013). Sid 19.
[47] Trafikverket (2010). Förstudie Dubbelspår Ostkustbanan Gävle-Sundsvall. Trafikverket
[48] Vectura (2011). Granskning av Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler för Ostkustbanan, dsp Gävle-Sundsvall.
[49] Trafikverket (2015). PM. Effekter för godstrafik i inriktningsplaneringens systemanalys – approximativ fördelning mellan investeringar. PM 2015-11-27

godståg som gjorts i systemanalysen. Om det hade varit färre persontåg på Ostkustbanan i systemanalysen så kan det ha varit så att godstrafikeffekterna hade varit större. Å andra sidan så hade nyttoeffekterna från persontågstrafiken varit mindre för detta stråk." [50]

Volymförändringen i ett scenario där Nya Ostkustbanan och de nya stambanorna är på plats, men inte Norrbotniabanan har beräknats. Enligt analysen skulle transportarbetet, mätt som antalet ton gods multiplicerat med sträckan, öka betydligt mer. Volymökningen uppskattas till 50 procent mellan Gävle och Söderhamn, drygt 40 procent mellan Söderhamn och Hudiksvall och 20 procent mellan Hudiksvall och Sundsvall. Här bör det betonas att de nya stambanorna inte har samma multiplikatoreffekt på godstransporterna som Nya Ostkustbanan. De nya stambanorna innebär att kapaciteten på Södra och Västra stambanan ökar, vilket sannolikt kortar transporttiden och minskar sårbarheten. Det sker dock inga förändringar av största tillåtna hastighet eller största axellast och transportsträckan kortas inte heller.

Trafikverket (2016) skriver i sitt underlag om järnvägen i norra Sverige till Sverigeförhandlingen:[51]
"…bedömer nyttorna avseende godstransporter väldigt begränsat till runt en miljard för Ostkustbanan."

Bedömningen baseras på en manuell analys av WSP av transportkostnader och kapitalbildningskostnader utifrån basprognosens värden när det gäller godsnyttor.[52] WSP konstaterar att redan i Trafikverkets basprognos för år 2030 har många tåg bytt rutt jämfört med dagens situation. I princip alla tåg som har nytta av att trafikera kustbanestråket har flyttats dit från Norra stambanan och Stambanan genom övre Norrland. WSP skriver:
"Det innebär att trots utbyggnaderna… finns inte många tåg kvar som får någon nytta av att byta rutt. Mycket få tåg har därför fått nya rutter i UA jämfört med JA." [53]

Totalt ingår tågtransporter med knappt 16 miljoner nettoton i analysen för år 2030 i stråket Gävle-Sundsvall-Härnösand. Av dem är det tåg med sammanlagt endast 167 000 nettoton som har fått ny rutt, det vill säga tillkommit efter utbyggnaden av Nya Ostkustbanan. Drygt 90 000 ton gods flyttas över till järnväg, vilket utgör 0,6 procent av den totalt studerade godsmängden.

WSP skriver vidare att inga antaganden om tågkonfigurationer har kunnat göras, vilket innebär att möjligheterna till längre och tyngre tåg inte har inkluderats.

Som konstaterats ovan har en körning med Samgods för scenariot med Nya Ostkustbanan och nya stambanor visat på betydligt fler tåg i kuststråket.

De samhällsekonomiska bedömningar som har gjorts kan sammanfattas i Tabell 11. Det bör återigen betonas att siffrorna inte är helt jämförbara beroende på olika avgränsningar och trafikantaganden, men också på skilda principer för beräkningarna som till exempel startår för trafiken.

[50] Trafikverket (2015). PM. Effekter för godstrafik i inriktningsplaneringens systemanalys – approximativ fördelning mellan investeringar. PM 2015-11-27
[51] Trafikverket (2016). Järnväg i norra Sverige. Underlag till Sverigeförhandlingen. Trafikverket 2016:030
[52] WSP (2016): Gävle-Sundsvall dubbelspår, Sundsvall-Härnösand enkelspår
[53] WSP (2016): Gävle-Sundsvall dubbelspår, Sundsvall-Härnösand enkelspår

Tabell 11. Sammanställning av samhällsekonomiska analyser för Nya Ostkustbanan.

	Trafikverket (2010) Förstudie alternativ kalkyl	Trafikverket (2010) Förstudie huvudkalkyl	Trafikverket (2015) Till Sverige-förhandlingen om godsnyttor i UA2	Trafikverket (2016) Till Sverige-förhandlingen om Järnväg i norra Sverige
Resultat (över 60 år, nuvärdesberäknat till tiden för analysen)	Ca 3,9 mdr kr	Ca 1,1 mdr kr	Drygt 2,1 mdr kr[54]	Ca 1 mdr kr
Hänsyn till effekter av ökad tillförlitlighet	Delvis	Nej	Nej	Nej
Hänsyn till multiplikatoreffekter för godstrafiken	Delvis	Nej	Nej	Nej
Hänsyn till begränsad kapacitet i JA[55]	Ja	Nej	Nej	Nej
Sträcka	Gävle-Sundsvall	Gävle-Sundsvall	Gävle-Sundsvall-Härnösand	Gävle-Sundsvall-Härnösand

Det finns anledning att resonera kring att nyttan för godstransporterna bör vara betydligt större än vad som anges ovan:

- En utbyggnad av Ostkustbanan och Ådalsbanan skulle ha stor betydelse för tillförlitligheten. På strategisk nivå skapas en mer stabil redundans med Norra stambanan för godstransporter i Botniska korridoren. På Ostkustbanan och Ådalsbanan skapas redundans genom dubbla spår, vilket bedöms reducera risken för försening från cirka 0,11 till cirka 0,04.
- Vierth och Nyström (2013) skriver att nyttorna kopplade till förbättrad tillförlitlighet i många fall är större än nyttorna till följd av tidsbesparingar.[56] Det råder bred

[54] Värdet är ej reducerat med budgeteffekter för att öka jämförbarheten med övriga siffror.
[55] Med JA avses jämförelsealternativet i basprognos 2030, d.v.s. enkelspår med mötesplatser.
[56] Vierth och Nyström (2013). Sid 18.

konsensus att tillförlitligheten inte värderas på ett adekvat sätt i de samhällsekonomiska kalkylerna.

- Inom ramen för denna studie har även genomförts intervjuer med fem företag[57] med omfattande verksamhet i korridoren. Även om det är en kvalitativ studie rangordnar samtliga företag tillförlitligheten som den mest betydelsefulla faktorn (ibland tillsammans med någon annan). Samtliga företag anser dessutom att en utbyggnad av järnvägen mellan Gävle och Härnösand skulle ha stora positiva effekter på tillförlitligheten.
- Det finns anledning att tro att trafikprognosen i basscenario 2030 är allt för optimistisk med hänsyn till mängden godstrafik som skall hanteras. Detta verkar vara en i stort sett genomgående uppfattning i de dokument som har studerats i detta arbete, även i Trafikverkets analyser och rapporter. Det innebär i sin tur att trafikökningen med godståg blir marginell i UA2, vilket motsägs av Samgods-simuleringen av scenariot med Nya Ostkustbanan och nya stambanor i södra Sverige, men utan Norrbotniabanan. Denna körning visar på volym- och trafikökningar med upp till 50 procent. Sammantaget leder detta till en betydande underskattning av trafiken på Nya Ostkustbanan och därmed den samhällsekonomiska nyttan.
- Multiplikatoreffekterna för godstrafiken på järnväg bedöms mer än kunna halvera kostnaden för transporterna, samtidigt som tillförlitligheten ökar. Därmed ökar konkurrenskraften relativt vägtransporterna längs Norrlandskusten, vilka dels är omfattande redan i dag, dels bedöms växa med mellan 26 och 38 procent fram till år 2030. Eftersom både Samgods och de samhällsekonomiska kalkylerna i sig har begränsade möjligheter att ta hänsyn till multiplikatoreffekter, som dessutom kan ge flera stegeffekter i logistikkedjorna, underskattas överflyttningspotentialen.

Mot bakgrund av ovanstående framstår den schablonmässiga dubbleringen av godstransportnyttorna som gjordes av Trafikverket för vissa projekt i åtgärdsplaneringen 2010-2021 vara en möjlig ansats för att indikera att den samhällsekonomiska nyttan av godstransporter på Nya Ostkustbanan sannolikt är betydligt större än vad som kunnat kalkyleras i tidigare studier.

Trafikverkets schablonmässiga dubblering av nyttan för att därmed inkludera effekten av ökad tillgänglighet kan härledas med en tydlig logik.

1. Transporttid värderas i de samhällsekonomiska kalkylerna, men inte tillförlitlighet.
2. Tillförlitlighet anses vara viktigare än kort transporttid för både godsägare och transportföretag.
3. Om en åtgärd har lika stor påverkan på tillförlitligheten som på transporttiden samtidigt som aktörerna är överens om att tillförlitlighet är viktigare än tid, måste värdet av ökad tillförlitlighet vara minst lika stor som värdet av kortare transporttid. Detta gäller även om vi saknar metoder för att kvantifiera nyttan av tillförlitlighet i monetära termer.
4. Nya Ostkustbanan ger lika positiva effekter för tillförlitligheten som för tidsbesparingen[58]. Om tidsbesparingen värderas till X kronor är därmed värdet av ökad tillförlitlighet minst X kronor. Därmed är den totala nyttan minst X kronor + X kronor, det vill säga en dubblering av nyttan.

[57] Arizona Chemical Sweden AB i Söderhamn, Gävle containerterminal AB, Iggesund paperboard AB, SSAB I Borlänge, Sundfrakt AB i Sundsvall.
[58] Sweco-bedömning.

I Tabell 12 visas den samhällsekonomiska nyttan av godstransporter på Nya Ostkustbanan med ovanstående schablonmässiga fördubbling av nyttan för att spegla ökad tillförlitlighet. Av tabellen framgår samtidigt att det finns ytterligare positiva effekter som inte har fångats full ut.

Tabell 12. Sammanställning av samhällsekonomiska värdet av godstransporter med beaktande av ökad tillförlitlighet.

	Trafikverket (2010) Förstudie alternativ kalkyl	Trafikverket (2010) Förstudie huvudkalkyl	Trafikverket (2015) Till Sverige-förhandlingen om godsnyttor i UA2	Trafikverket (2016) Till Sverige-förhandlingen om Järnväg i norra Sverige
Resultat (över 60 år, nuvärdesberäknat till tiden för analysen)	Ca 3,9 mdr kr	Ca 1,1 mdr kr	Drygt 2,1 mdr kr[59]	Ca 1 mdr kr
Resultat med hänsyn till ökad tillförlitlighet	Ca 7,8 mdr kr	Ca 2,2 mdr kr	Ca 4,2 mdr kr	Ca 2 mdr kr
Hänsyn till effekter av ökad tillförlitlighet	Ja	Ja	Ja	Ja
Hänsyn till multiplikatoreffekter för godstrafiken	Delvis	Nej	Nej	Nej
Hänsyn till begränsad kapacitet i JA[60]	Ja	Nej	Nej	Nej
Sträcka	Gävle-Sundsvall	Gävle-Sundsvall	Gävle-Sundsvall-Härnösand	Gävle-Sundsvall-Härnösand

[59] Värdet är ej reducerat med budgeteffekter för att öka jämförbarheten med övriga siffror.
[60] Med JA avses jämförelsealternativet i basprognos 2030, d.v.s. enkelspår med mötesplatser.

4 Restidsnytta

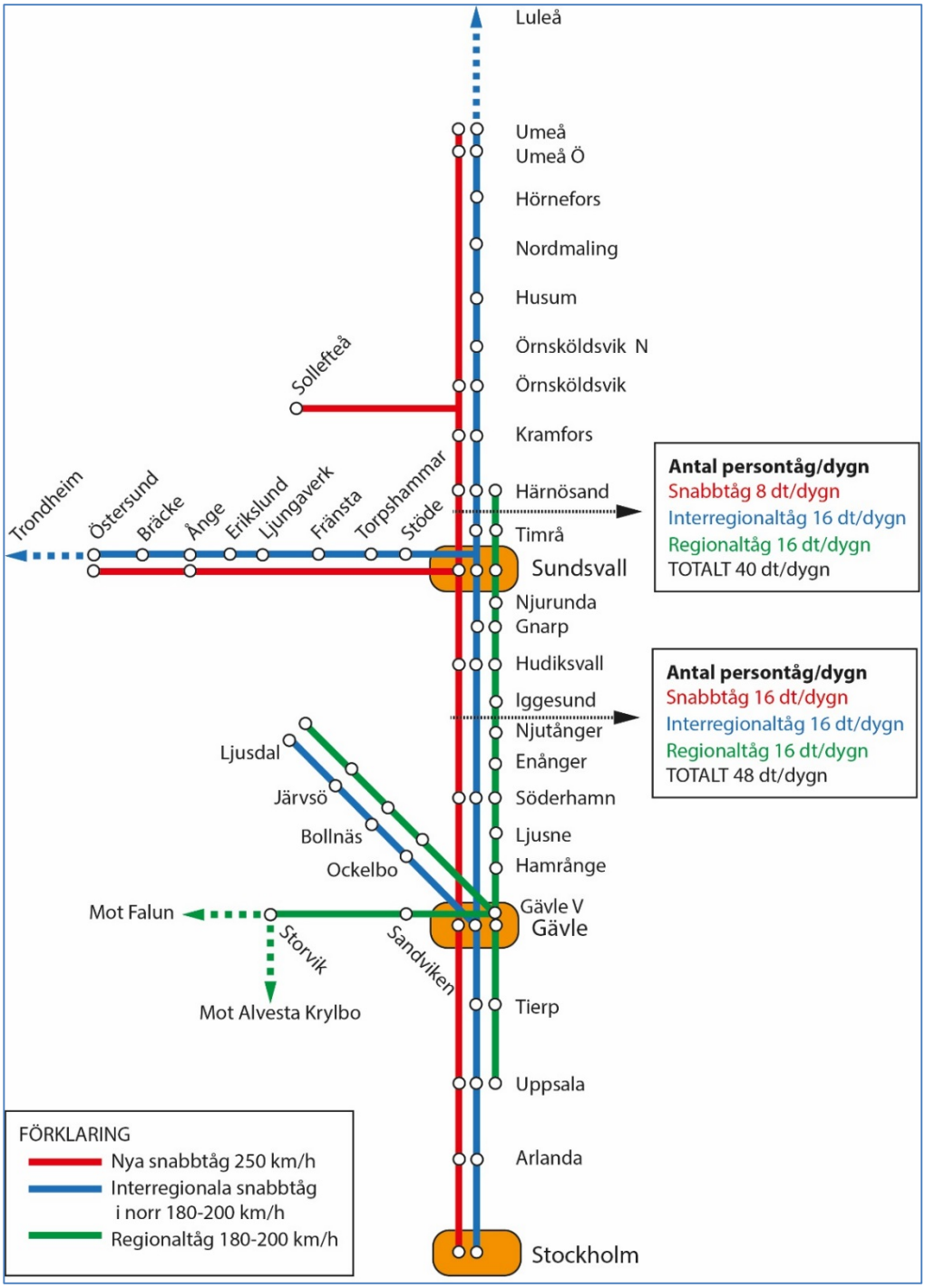
Figur 24. X-tåget som trafikerar Ostkustbanan vid Hudiksvalls station. Foto: Markus Tellerup

Restidsnyttan har beräknats utifrån en ny infrastruktur mellan Gävle och Härnösand/Sollefteå som möjliggör en trafikeringen enligt projekt Nya Ostkustbanan, se Figur 25. Den nya trafikeringen innebär en ökad möjlighet att köra fler tåg på sträckan, både under morgonens och under eftermiddagens maxtimmar, men även totalt under ett dygn.

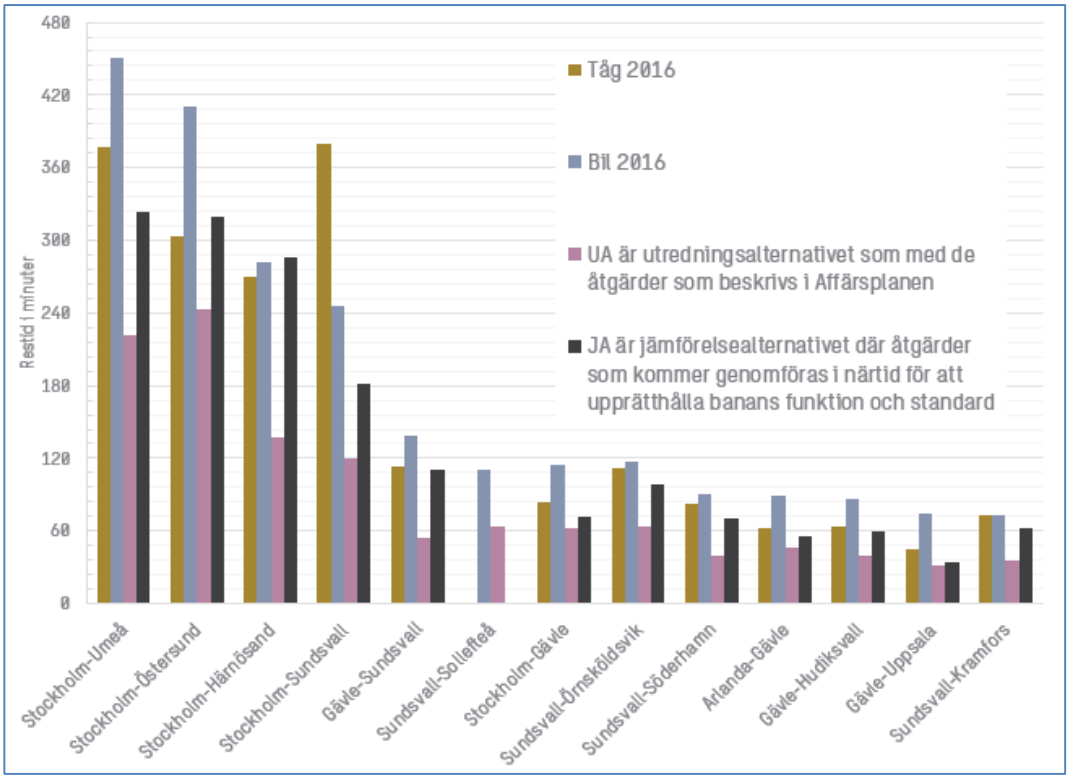
Trafikeringen medför ett utökat utbud mellan Gävle och Sundsvall från 21 tåg per dygn till 48 tåg per dygn, och mellan Sundsvall och Härnösand från 14 tåg per dygn till 40 tåg per dygn. Under morgonens två maxtimmar ökar antalet möjliga avgångar mellan Gävle och Sundsvall från tre tåg på två timmar till sju tåg på två timmar, och mellan Sundsvall och Härnösand från två tåg på två timmar till sex tåg på två timmar.

Tabell 13. Sammanfattning av utökat utbud tack vare Nya Ostkustbanan.

Gävle-Sundsvall		**Sundsvall-Härnösand**	
21 tåg/dygn	48 tåg/dygn	14 tåg/dygn	40 tåg/dygn
3 tåg/2 maxtimmar	7 tåg/2 maxtimmar	2 tåg/2 maxtimmar	6 tåg/2 maxtimmar



Figur 25. Trafikering för linjer som passerar utredningsstråket längs Ostkustbanan Gävle-Sundsvall år 2030. Källa: Affärsplan Nya Ostkustbanan med vissa anpassningar i denna utredning, se vidare särskild SAMPERs rapport 20160509, kopplad till denna huvudrapport.

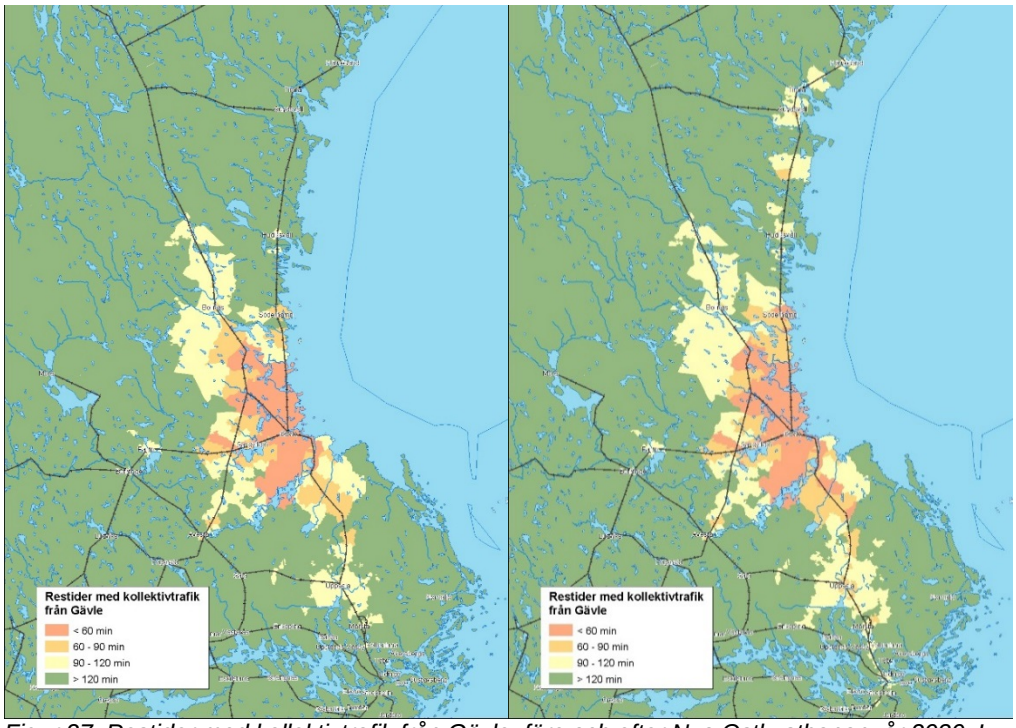


Figur 26. En jämförelse mellan restider med tåg 2016, bil 2016, I JA och I UA. Jämförelsen visar att restiderna med en utbyggd Nya Ostkustbanan (mörk stapel) blir rejält kortare än dagens restider för tåg och bil och även kortare än restiderna som uppnås med de beslutade åtgärderna i närtid. Källa: Resrobot och Affärsplan Nya Ostkustbanan, egen bearbetning.

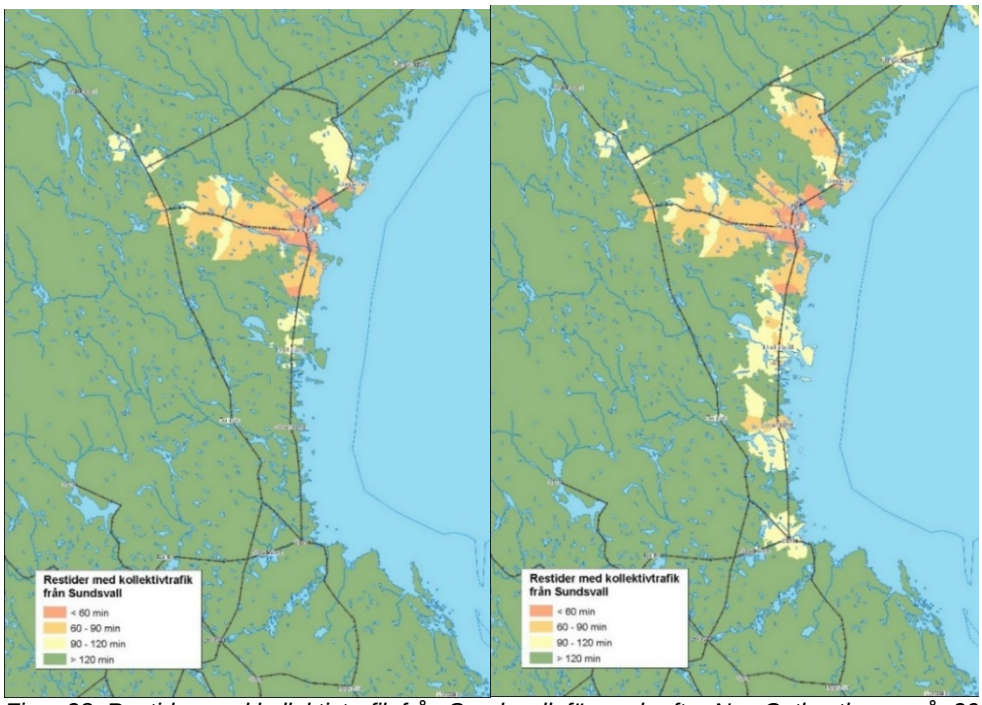
Restidsnyttan är beräknad med hjälp av översiktliga analyser i Trafikverkets prognosverktyg Sampers/Samkalk[61]. I dessa analyser används en befolkningsprognos enligt SCB för år 2030 i kombination med ett trafikeringsutbud enligt Nya Ostkustbanan för att beräkna restidsnytta[62].

Analysen visar att tillgängligheten till/från de största tätorterna längs Nya Ostkustbanan ökar. Figur 27 och Figur 28 visar hur mycket längre en kollektivtrafikresenär från Gävle respektive Sundsvall når på 60, 90 respektive 120 minuter med dagens infrastruktur och trafikering respektive med trafikering enligt Nya Ostkustbanan år 2030 för resenärer som startar sin resa i tätorterna. Restiden är beräknad enligt dörr-till-dörr-principen, där resenären antas starta sin resa med gångavstånd från tätortens station.

[61] http://www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/Sampers/
[62] PM – Dokumentation och resultat Sampers/Samkalk OKB, Sweco 2016



Figur 27. Restider med kollektivtrafik från Gävle, före och efter Nya Ostkustbanan, år 2030. I figuren kan utläsas, från vänster till höger, hur mycket längre en kollektivtrafikresenär når på 60, 90 respektive 120 minuter med dagens infrastruktur och trafikering respektive trafikering enligt Nya Ostkustbanan för resenärer som startar sin resa i Gävle. Restiden är beräknad enligt dörr-till-dörr-principen, där resenären antas starta sin resa på gångavstånd från stationen.



Figur 28. Restider med kollektivtrafik från Sundsvall, före och efter Nya Ostkustbanan, år 2030. I Figuren kan utläsas, från vänster till höger, hur mycket längre en kollektivtrafikresenär når på 60, 90 respektive 120 minuter med dagens infrastruktur och trafikering respektive trafikering enligt Nya Ostkustbanan för resenärer som startar sin resa i Sundsvall. Restiden är beräknad enligt "dörr-till-dörr"-principen, där resenären antas starta sin resa på gångavstånd från stationen.

Det är kommunerna Gävle och Sundsvall som får de största restidsnyttorna, och härifrån sker också de flesta långväga pendlingsresorna. För övriga kommuner på sträckan är det framför allt för de regionala resorna som restidsnyttor uppstår. Här uppvisar både Söderhamn, Hudiksvall och Härnösand stora restidsnyttor. Även utanför Nya Ostkustbanan uppenbara influensområde uppstår restidsnyttor, till exempel för kommunerna Umeå, Åre och Luleå, som alla får restidsvinster på grund av förbättringarna på Nya Ostkustbanan.

Tabell 14. Restidsnyttor per kommun längs Nya Ostkustbanan, samt övriga kommuner utanför influensområdet som uppvisar restidsnyttor, för år 2030.

Kommun	Totalt Miljoner kronor 2030	Regional restidsnytta Miljoner kronor 2030	Nationell restidsnytta Miljoner kronor 2030
Härnösand	29	10	19
Timrå	11	3	8
Sundsvall	96	11	85
Nordanstig	12	8	4
Hudiksvall	30	13	17
Söderhamn	36	23	13
Gävle	48	18	30

Den samhällsekonomiska kalkylen som genomförts visar på en total nytta på cirka 36 miljarder kronor, sett över hela kalkylperioden på 60 år. I kalkylen är det framför allt nyttan för resenärerna och nyttan för trafikföretagen som bidrar. Restidsnyttorna för resenärerna (konsumentöverskott) uppgår till cirka 28 miljarder kronor och nyttan för trafikföretagen

(producentöverskott) till cirka sju miljarder. Det övriga bidraget är budgeteffekter och externa effekter, där till exempel minskade utsläpp och olyckor bidrar.

Figur 29. Snabbtåg 250 km/tim tillverkat av Bombardier baserat på samma koncpt som SJ X 55 och REGINA. Snabbtåg 250 km/tim finns även i många länder i Europa.

Figur 30. Storegionala snabbtåg 180-200 km/tim tillverkat av Alstom tillhandahålls av Norrtågssamarbetet och operatören Botniatåg AB är i dag operatör. Med Nya Ostkustbanan kan entimmestrafik etableras med förtätningar morgon och kväll.

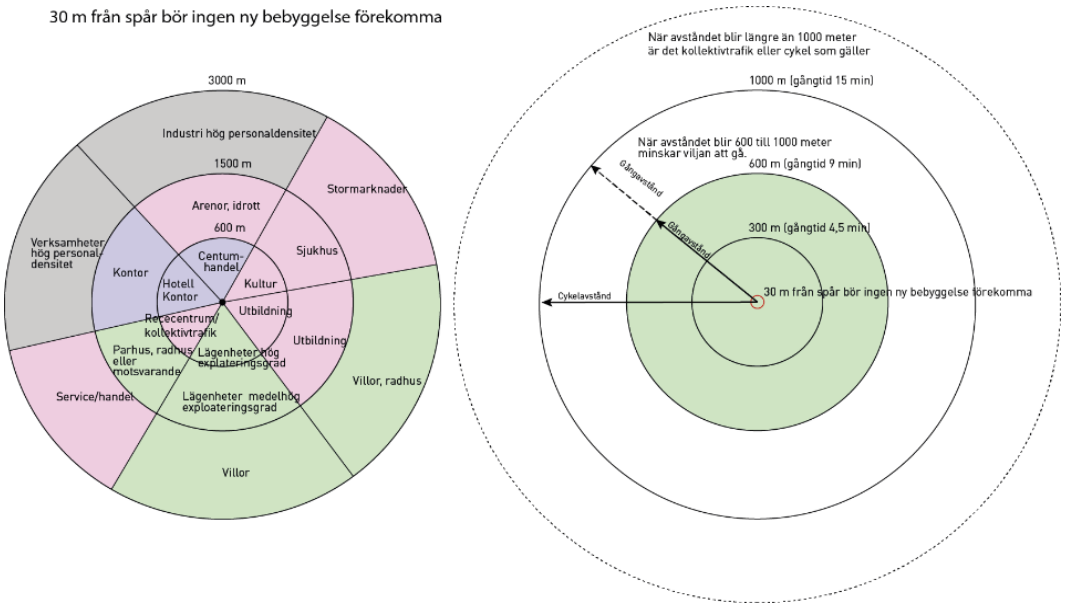
5 Bostadseffekter av en utbyggd Ostkustbana

5.1 Teori bostadsnytta

I ett antal studier verifieras hypotesen att förkortade restider leder till ökad rörlighet i en region eller ett område, vilket i sin tur ger upphov till samhällsnyttor.

Investeringar i transportsystemet ökar tillgängligheten i en region, vilket gör det lättare att nå regionens samlade utbud av arbetsplatser, affärer, restauranger, offentliga serviceinrättningar med mera. Förbättrad tillgänglighet innebär lägre kostnader för resor och transporter. Det ökar möjligheterna att bo längre från sitt arbete och den centrala stadens urbana verksamheter, samtidigt som ytterligare kvaliteter i form av till exempel närhet till naturen kan adderas. Hushållen väljer i princip mellan dyrare bostäder nära stadskärnan eller billigare bostäder längre ut med högre transportkostnader. Förbättrad tillgänglighet innebär att transportkostnaderna sjunker och därmed kan betalningsviljan för bostäderna öka.

När attraktiviteten ökar och fler vill bo i en kommun ökar efterfrågan på fastigheter. Om efterfrågan dessutom ökar mer än vad tillgången är på antalet lediga fastigheter så leder det till att priserna stiger ytterligare på de efterfrågade objekten.



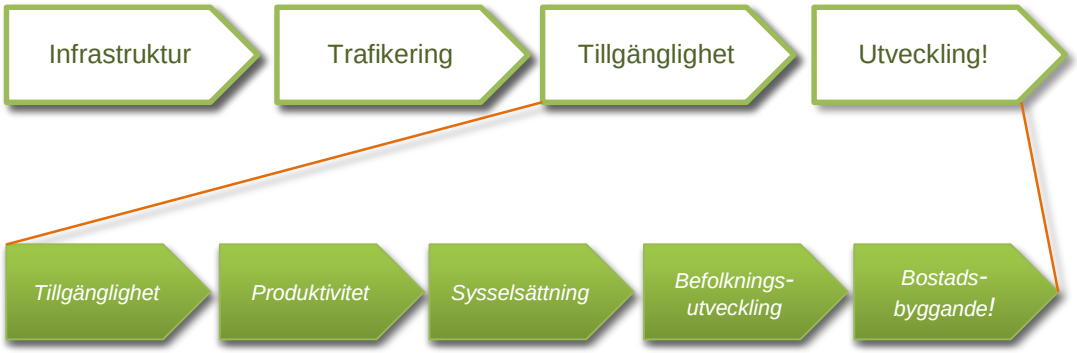
Figur 31. Kortare avstånd från centrum/station ökar värdet på bostäder.

Hur mycket priserna ökar beror på en mängd olika faktorer, bland annat vilken typ av fastigheter (villor, hyres- eller bostadsrätter), storlek, närhet till centrum eller station, attraktivt läge samt förväntad efterfrågan kopplat till utbud. Bostadspriserna har en priselasticitet som påverkas av medborgarnas inkomst. En ökad inkomst leder till ökad efterfrågan på bättre boende eller en vilja att betala mer för befintliga fastigheter i mer attraktiva lägen.

Kommunerna kan, i viss mån, påverka priserna genom att bedöma vilken potentiell utveckling kommunen kommer att få vad gäller befolkningsutvecklingen. Detta ligger till grund för hur mycket och vilken typ av bostäder som kommunen vill och kan bygga. De fastigheter som är placerade i nära anslutning till en station kan bli mer efterfrågade om

läget ger god närhet till centrum och andra målpunkter inom och utom regionen. Internationella erfarenheter visar att regional tågtrafik kan ha en stor attraktionskraft på pendlare.

Tillgänglighetsförändringen ger också upphov till en ökad produktivitet i näringslivet och därmed på sikt fler arbetstillfällen. Detta driver också befolkningsutvecklingen och behovet av bostäder, se Figur 32. Givet att det finns en betalningsvilja som täcker exploateringskostnaderna kommer detta att öka bostadsbyggandet i kommunen.



Figur 32 Sambandet mellan tillgänglighet, produktivitet och bostadsbyggande.

Effekterna av förbättrad tillgänglighet på bostadsutvecklingen beror sammantaget av de lokala och regionala förutsättningarna samt av övriga insatser för att dra nytta av de ökade rörelsemöjligheterna.

I nyttoeffektbeskrivningen redovisas de övergripande bedömningar som respektive kommun har gjort av hur bostadsbyggandet kan komma att utvecklas när Nya Ostkustbanan byggs ut. Resultaten är övergripande och baseras främst på den ökade tillgänglighet som kommunens arbetstagare får samt hur den historiska utvecklingen varit inom olika områden.

5.2 Bedömning av bostadsnyttorna

I denna rapport kommer en övergripande potentiell bedömning av bostadspriserna att genomföras. Bedömningen kommer ge en grov bild av vilka nyttor som en utbyggnad av Nya Ostkustbanan kan ge. Utvecklingen baseras dels på den historiska befolkningsutvecklingen kopplat till den bedömda utvecklingen som Nya Ostkustbanan kan ge, dels kommer den historiska utvecklingen användas som underlag för att bedöma den fortsatta utvecklingen. Utbyggnaden av Ostkustbanan ger sannolikt en något högre prisutveckling tack vare att tillgänglighetsförbättringen bidrar till en ökad produktivitet som omsätts i högre löner och därmed en ökad efterfråga på dyrare bostäder. Det leder till att de nya bostäder som förväntas byggas får en standardhöjning som leder till att priserna ökar något, olika för olika kommuner.

Det går också att resonera om nyttan för de nya bostäder som enbart tack vare Nya Ostkustbanan. Dessa bostäder skulle inte byggas om inte investeringen i Nya Ostkustbanan genomfördes vilket i praktiken innebär att hela värdet på dessa bostäder

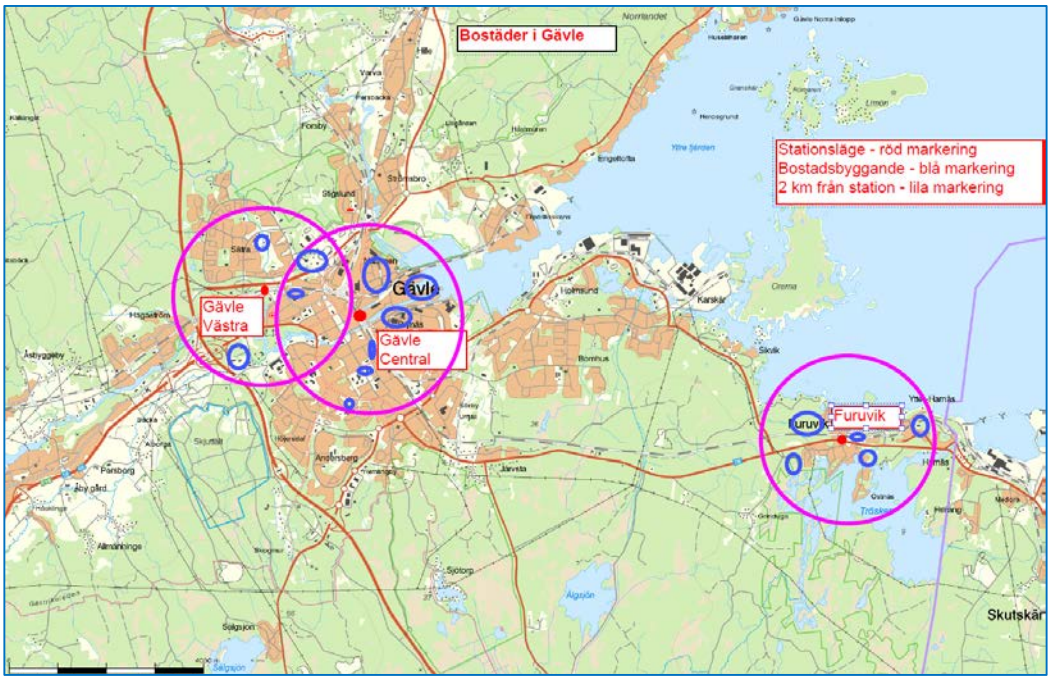
kan räknas som en nytta. Råmarksvärdet på den mark som används för detta måste dock räknas bort som en alternativkostnad då marken skulle kunna användas till annat än bostäder och på så sätt generera ett värde. Detta skulle ge ett betydlig högre värde men då det inte finns uppgifter på alternativa användningsområden eller om marken ska ligga oanvänd antas i denna rapport att enbart värdeökningen som en följd av Nya Ostkustbanan ligga till grund för nyttobedömningen.

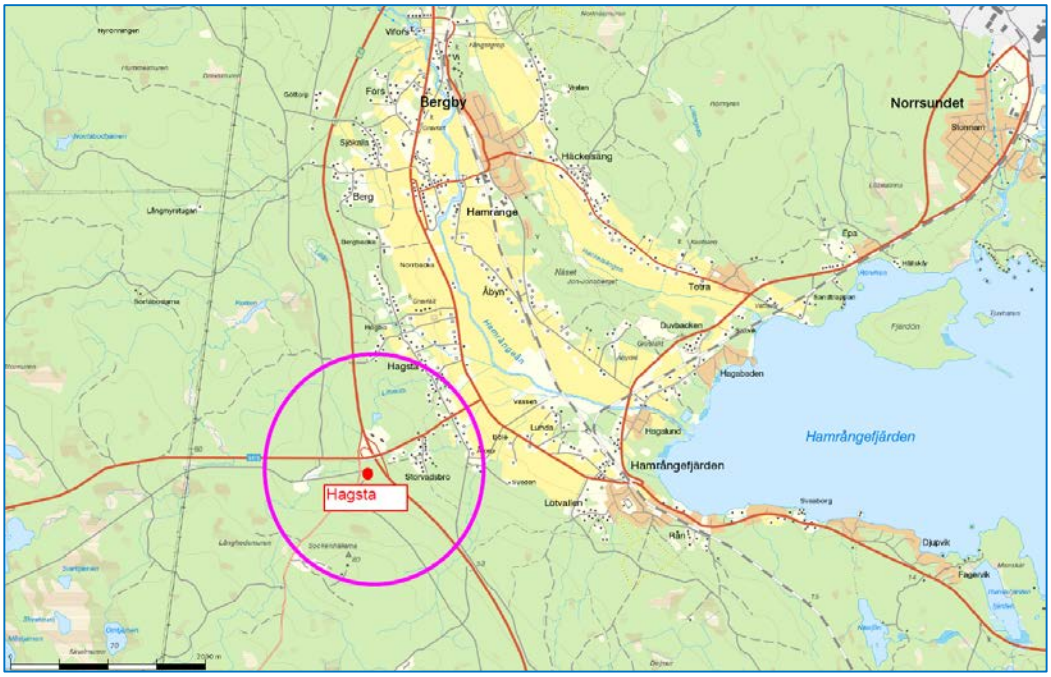
I vissa kommuner, som inte har någon befolkningsutveckling i dagsläget och kanske inte heller får någon, är läget annorlunda. I vissa fall bidrar flyktinginvandringen till att vissa kommuner med i nuläget negativt flöde vänder till ett positivt inflöde och därmed kanske bostäder som skulle ha rivits blir kvar och rustas upp. Det är viktigt i sammanhanget men bidrar inte på samma sätt till en prisökning och därmed är nyttorna i ekonomiska termer svårare att bedöma.

Utöver detta har kommunerna svårigheter att avgöra mängden bostäder som ska byggas fram till 2035 redan nu då mycket inte är beslutat ännu. Det gör att resultaten som redovisas är behäftade med stora osäkerheter och visar vilken potentiell utveckling som är möjlig snarare än de faktiska värden som Nya Ostkustbanan kan ge.

5.3 Gävle kommun

För Gävle som bostadsort betyder inte Nya Ostkustbanan norrut lika mycket som förbindelsen söderut. Men för bostadsbyggande inom pendlingsavstånd till Gävle betyder dubbelspåret en hel del. Gävle kommun har gjort bedömningen att bygga runt 14 000 bostäder i hela kommunen mellan 2016 och 2035. Omkring 10 500 av dessa bostäder ligger inom influensområdet till de stationer som finns och cirka 2 750 kommer till stånd tack vare att kollektivtrafiken förbättras genom att Nya Ostkustbanan byggs.





Figur 33 samt Figur 34. Områden för bostadsbyggande i relation till stationslägen i Gävle. Källa: Gävle kommun

Effekter av Nya Ostkustbanan

Bostadsmarknaden i Gävle kommun har följt utvecklingen i övriga Sverige relativt väl. Under perioden 2004-2014 steg priserna i Gävle med 81 procent mot 76 procent i riket. Tack vare Nya Ostkustbanan bedöms befolkningsutvecklingen i kommunen att öka till ungefär en procent per år. Det innebär att mellan 2030 och 2040 kommer befolkningen i Gävle öka med i genomsnitt 1 150 personer per år, jämfört med dagens 680 personer. Ett antagande görs att omkring en tredjedel av dessa kommer att efterfråga en bostad. Det innebär att ungefär 400 personer fler söker bostad varje år jämfört med idag, vilket kommer sätta ett högre tryck på bostadsmarknaden. Samtidigt kommer lönenivån öka något tack vare tillgänglighetsförbättringen vilket ökar trycket än mer.

Det senaste året har omkring 1 100 bostadsrätter och 540 villor sålts i Gävle[63]. Mellan 2004 och 2014 såldes i genomsnitt 420 permanentbostäder i kommunen. Hur många som budade på dessa bostäder finns inga underlag för men då befolkningsutvecklingen medger att ytterligare över 400 personer eller familjer söker bostad framöver varje år så leder det sannolikt till en prispress uppåt. I kommunens planering fram till 2035 framgår att kommunen vill bygga i snitt 700 bostäder per år. Fördelningen blir inte jämnt fördelad, det kommer sannolikt byggas fler bostäder kring 2030, men då detta är osäkert baseras underlaget på ett genomsnitt. Av dessa 700 är 140 ett resultat av Nya Ostkustbanan medan resten skulle ha byggs oavsett den förbättrade järnvägstrafiken.

I de översiktliga beräkningar som genomförts bedöms prisökningen ligga mellan tre och fem procent extra tack vare att Nya Ostkustbanan byggs. Detta innebär att nyttorna av

[63] http://www.maklarstatistik.se/maeklarstatistik/laen.aspx?LK=21&Typ=Villor&srt=asc&tab=Namn

bostadsbyggandet i Gävle hamnar totalt mellan 126 och 210 miljoner kronor. Detta är fördelat på att de 11 250 bostäderna som redan är planerade ökar sitt värde med mellan sammanlagt 10 och 169 miljoner kronor och de bostäder som byggs tack vare Nya Ostkustbanan ökar sitt värde med 25-41 miljoner kronor.

De sammanlagda bostadsnyttorna i Gävle summeras således till 125-210 miljoner och antalet bostäder som kommer att byggas som en effekt av Nya Ostkustbanan är beräknat till 2 750 bostäder.

5.4 Söderhamns kommun

Bostadsmarknaden i Söderhamns kommun har följt den procentuella utvecklingen i övriga Sverige relativt väl. Under perioden 2004-2014 steg priserna i Söderhamn med 69 procent mot 76 procent i riket. I Söderhamns kommun planeras det för omkring 1 000 nya bostäder fram till 2035. Det innebär att cirka 50 bostäder byggs per år i genomsnitt om Ostkustbanan byggs ut. Utan en utbyggnad blir tillväxten i kommunen relativt hårt drabbad och utbyggnadstakten stannar på 10-15 bostäder per år.

Effekter av Nya Ostkustbanan

I princip samtliga bostäder kommer att byggas inom influensområdet av Söderhamns station. Tack vare Nya Ostkustbanan och de senaste årens uppgång kommer sannolikt befolkningsminskningen i kommunen att avta eller till och med upphöra och vända uppåt. Det förbättrade läget vad gäller tillgängligheten, hela 454 procent fler arbetsplatser att välja mellan, kommer bidra till att lönenivån ökar något. I och med detta ökar efterfrågan på bostäder generellt och även på dyrare bostäder som innebär att en högre prisnivå förväntas.

Mellan 2004 och 2014 såldes runt 170 permanentbostäder varje år i kommunen och det senaste året har 100 bostadsrätter och 160 villor sålts i Söderhamn[64]. I kommunens planering fram till 2035 framgår att kommunen vill bygga 1 000 bostäder eller i snitt 50 bostäder per år.

I de översiktliga beräkningar som genomförts bedöms prisökningen ligga mellan tre och fem procent extra tack vare att Nya Ostkustbanan byggs och de stora tillgänglighetsförbättringar som arbetskraften förväntas få. Detta innebär att nyttorna av bostadsbyggandet i Söderhamn hamnar totalt mellan en och 1,7 miljoner kronor. Detta är fördelat på att de 750 bostäderna som redan är planerade ökar sitt värde med mellan 260 och 428 miljoner kronor och de bostäder som byggs tack vare Nya Ostkustbanan ökar sitt värde med 25-41 miljoner kronor.

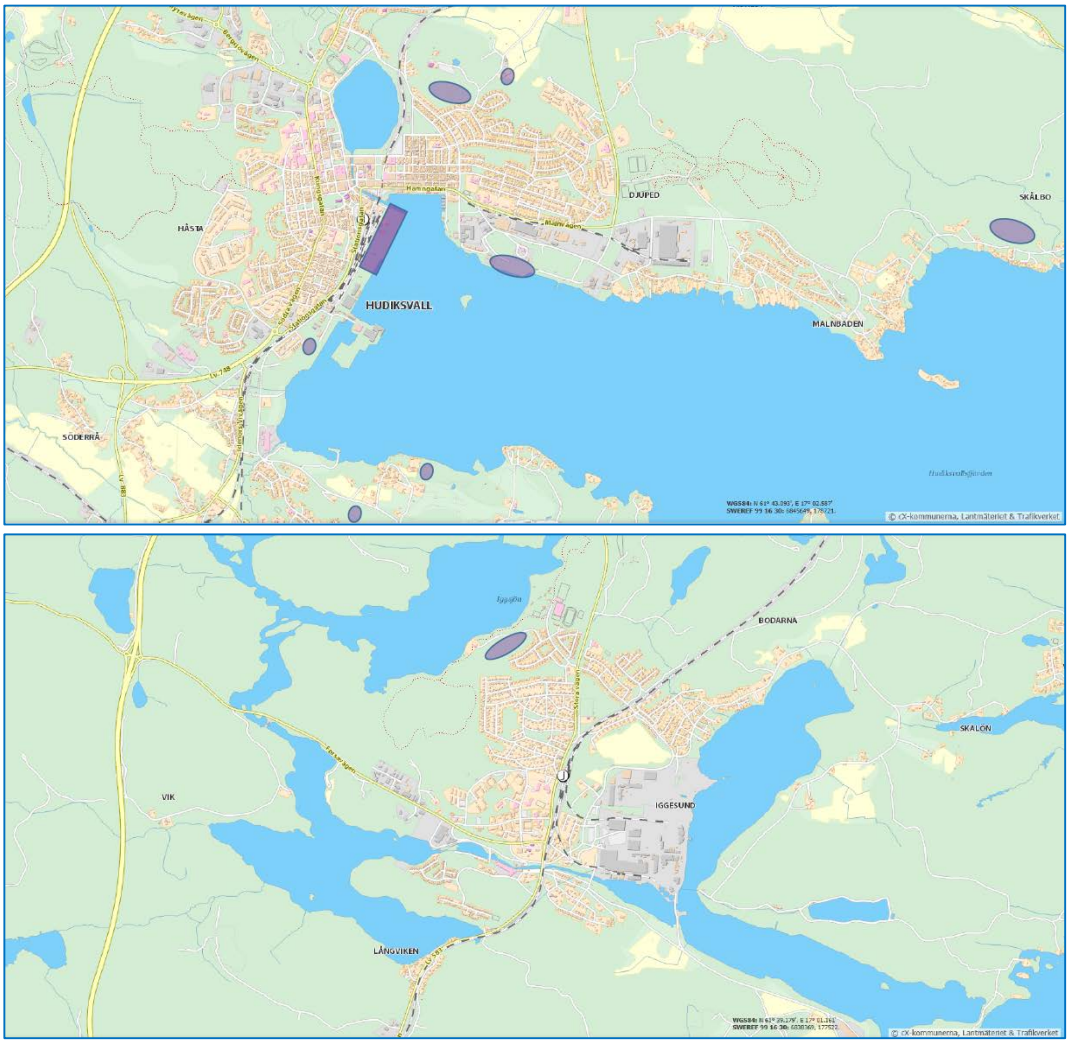
De sammanlagda bostadsnyttorna i Söderhamn summeras således till 1-1,7 miljoner och antalet bostäder som kommer att byggas som en effekt av Nya Ostkustbanan är beräknat till 250 bostäder.

5.5 Hudiksvalls kommun

Bostadsmarknaden i Hudiksvalls kommun har varit god, bättre än den procentuella utvecklingen i övriga Sverige. Under perioden 2004-2014 fördubblades nästan priserna i Hudiksvall jämfört med mot 76 procent i riket.[65] Mellan 2004 och 2014 såldes runt 275 bostäder i kommunen och det senaste året såldes 200 bostadsrätter och 250 villor.[66]

[64] http://www.maklarstatistik.se/maeklarstatistik/laen.aspx?LK=21&Typ=Villor&srt=asc&tab=Namn och SCB Statistikdatabasen
[65] SCB Statistikdatabasen
[66] http://www.maklarstatistik.se/maeklarstatistik/laen.aspx?LK=21&Typ=Villor&srt=asc&tab=Namn

I Hudiksvalls kommun planeras det för omkring 1 000 -1 500 nya bostäder fram till 2035. I beräkningarna används medelvärdet på 1 250 bostäder. Av dessa skulle omkring 500 byggts ändå och således byggs 750 tack vare Nya Ostkustbanan. Det innebär att cirka 40 extra bostäder byggs per år i genomsnitt om Ostkustbanan byggs ut. Utan en utbyggnad blir tillväxten i kommunen relativt hårt drabbad och utbyggnadstakten stannar på 25 bostäder per år.



Figur 35 samt Figur 36. Nya bostadsområden i Hudiksvall respektive Iggesund. Källa: Hudiksvalls kommun

Effekter av Nya Ostkustbanan

Beräkningarna för Hudiksvall utgår från att utvecklingskraften i stor utsträckning beror av lokaliseringen av stationslägen. Kommer stationslägena utanför Hudiksvall och/eller Iggesund kommer inte kommunen att kunna nå den bostadsnytta som annars skulle bli fallet. Befolkningsutvecklingen i Hudiksvall har legat kring noll det senaste decenniet men tack vare Nya Ostkustbanan förbättras läget avsevärt vad gäller tillgängligheten, hela 348

procent fler arbetsplatser att välja mellan. Detta kommer bidra till att lönenivån ökar något. I och med detta ökar efterfrågan på bostäder generellt och även på dyrare bostäder som innebär att en högre prisnivå förväntas.

I de översiktliga beräkningar som genomförts bedöms prisökningen, tack vare tillgänglighetsförbättringen och att Nya Ostkustbanan byggs, ligga mellan tre och fem procent högre än utan järnvägsutbyggnaden. Då det i nuläget inte finns någon genomsnittlig prisnivå per kvadratmeter för en bostad i Hudiksvall har ett antagande gjorts på 800 kr/kvm för en genomsnittlig trerumslägenhet. Priset på motsvarande bostad i Söderhamn är 400 kronor och i Sundsvall 2 500 kronor och därmed antas Hudiksvall nivå ligga omkring 800 kronor baserat på befolkningsstorlek och läge. Detta innebär att nyttorna av bostadsbyggandet i Hudiksvall hamnar totalt mellan på 2,6 och 4,3 miljoner kronor. Detta är fördelat på att de 500 bostäderna som redan är planerade ökar sitt värde med mellan en och 1,7 miljoner kronor och de 750 bostäder som byggs tack vare Nya Ostkustbanan ökar sitt värde med 1,5-2,6 miljoner kronor.

De sammanlagda bostadsnyttorna i Hudiksvall summeras således till 2,6-4,3 miljoner och antalet bostäder som kommer att byggas som en effekt av Nya Ostkustbanan är beräknat till 750 bostäder.

5.6 Nordanstigs kommun

Bostadsmarknaden i Nordanstigs kommun har varit god, något bättre än den procentuella utvecklingen i övriga Sverige. Under perioden 2004-2014 ökade priserna med nästan 84 procent jämfört med mot 76 procent i riket.[67] Det är stora prisskillnader på bostäderna inom kommunen; de delar som ligger vid kusten har dubbel så höga medelpriser på bostäderna som i inlandet. Mellan 2004 och 2014 såldes nästan 90 bostäder per år.[68] Det senaste året har det varit lugnare på marknaden och enbart drygt 60 villor såldes. Det finns inga bostadsrätter i kommunen.

I Nordanstigs kommun planeras det för omkring 700 nya bostäder fram till 2035. Av dessa skulle omkring 500 byggts ändå och således byggs 200 tack vare Nya Ostkustbanan. Det innebär att cirka tio extra bostäder byggs per år i genomsnitt om Ostkustbanan byggs ut. Utan en utbyggnad blir tillväxten i kommunen marginell och utbyggnadstakten stannar på 25 bostäder per år.

Effekter av Nya Ostkustbanan

Effekterna av Nya Ostkustbanan blir relativt marginella i Nordanstigs kommun. Kring stationen i Gnarp är priserna låga och ligger på 150 kr/kvm medan priserna längs kusten är betydligt högre, kring 500 kr/kvm. De sistnämnda bostäderna påverkas inte nämnvärt av järnvägen så de totala effekterna blir således små.

De totala bostadsnyttorna i kommunen ligger kring 180 000-270 000 kronor och antalet bostäder som byggs tack vare Nya Ostkustbanan är omkring 200 stycken.

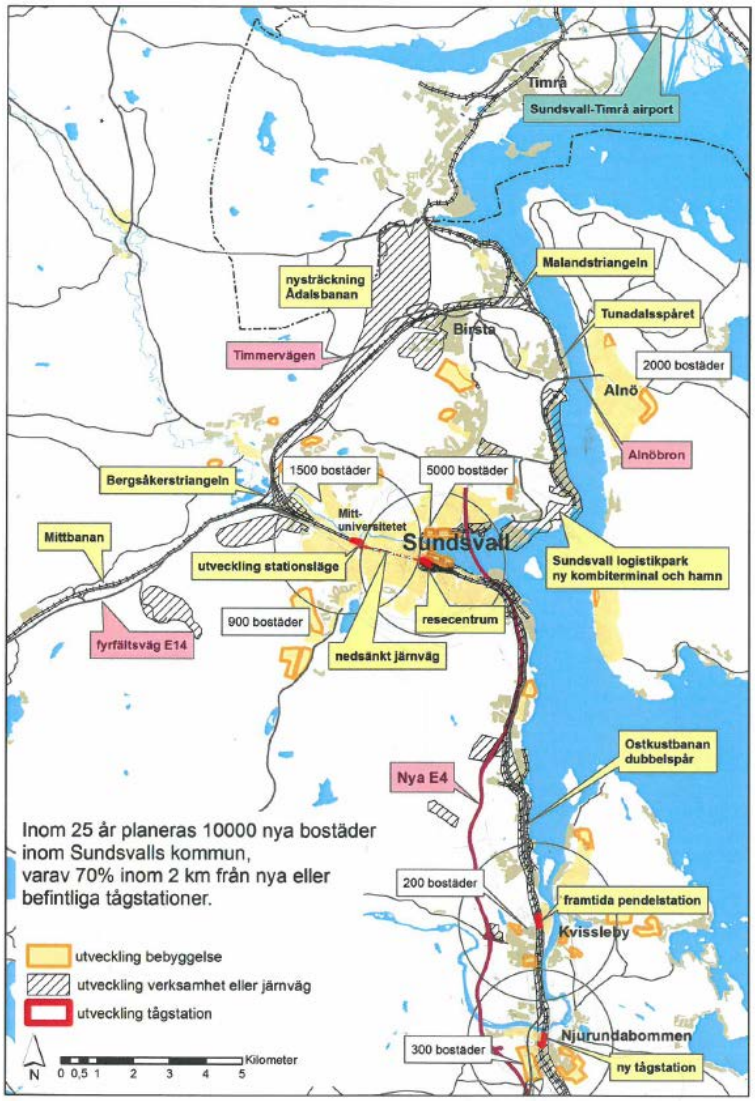
5.7 Sundsvalls kommun

I Sundsvalls kommun såldes i genomsnitt närmare 600 permanentbostäder mellan 2004 och 2014.[69] Det senaste året har omkring 450 villor och knappt 200 bostadsrätter legat ute på marknaden.[70] Priserna på bostäder ligger över riksgenomsnittet; 90 procents prisökning det senaste decenniet mot rikets 76 procent. Från Sundsvall kommuns översiktsplan, *Sundsvall 2021*, framgår att det ges utrymme för att bygga omkring 10 000

[67] SCB Statistikdatabasen
[68] http://www.maklarstatistik.se/maeklarstatistik/laen.aspx?LK=21&Typ=Villor&srt=asc&tab=Namn
[69] SCB Statistikdatabasen
[70] http://www.maklarstatistik.se/maeklarstatistik/laen.aspx?LK=21&Typ=Villor&srt=asc&tab=Namn

bostäder (på cirka 30 års sikt från 2014), varav cirka 70 procent inom två kilometer från stationslägen. I Sundsvalls kommuns underlag till denna rapport framgår att omkring 4 000 bostäder extra kan byggas tack vare Nya Ostkustbanan. Det senaste året har det varit attraktivt att bygga i Sundsvall, även hyresrätter i större skala efter ett antal år med lägre tillväxt.

Sundsvalls bostadspolitiska program anger att minst 250 bostäder per år bör byggas, för att tillgodose behovet utifrån SCBs befolkningsprognos omräknat till hushållskvoter för Sundsvalls kommun. Programmet håller just nu på att revideras eftersom det utöver dessa bostäder behövs cirka 1 000 extra hyresrätter inom de närmsta åren på grund av akut bostadsbrist. Detta beror både på för lågt byggande de senaste åren och den ökade flyktingmottagningen.



Figur 37. Planerade bostadsområden i Sundsvall i relation till stationslägen. Källa: Sundsvalls kommun

Effekter av Nya Ostkustbanan

Tack vare Nya Ostkustbanan bedöms befolkningsutvecklingen i kommunen att öka till ungefär 0,6 procent per år. Det innebär att mellan 2030 och 2040 kommer befolkningen i Sundsvall öka med i genomsnitt över 600 personer per år, jämfört med dagens 370 personer. Ett antagande görs att omkring en tredjedel av dessa kommer att efterfråga en bostad. Det innebär att ungefär 200 personer fler söker bostad varje år jämfört med idag, vilket kommer sätta ett högre tryck på bostadsmarknaden. Samtidigt kommer lönenivån öka något tack vare tillgänglighetsförbättringen på 41 procent, det vill säga att arbetskraften har 41 procent fler arbetsplatser att välja mellan inom 60 minuters pendlingstid (se vidare under arbetsmarknadsnyttor i nästa kapitel), vilket gör att trycket ökar än mer.

I kommunens planering fram till 2035 framgår att kommunen vill bygga i snitt 300 bostäder per år eller 6 000 till 2035. Fördelningen blir inte jämnt fördelad, det kommer sannolikt byggas fler bostäder kring 2030, men då detta är osäkert baseras underlaget på ett genomsnitt. Av dessa 300 bostäder är 200 ett resultat av Nya Ostkustbanan medan resten skulle ha byggs oavsett den förbättrade järnvägstrafiken.
I de översiktliga beräkningar som genomförts bedöms prisökningen ligga mellan tre och fem procent extra tack vare att Nya Ostkustbanan byggs. Detta innebär att nyttorna av bostadsbyggandet i Sundsvall hamnar totalt mellan 39 och 64 miljoner kronor. Detta är fördelat på att de 2 000 bostäderna som redan är planerade ökar sitt värde med mellan 13 och 21 miljoner kronor och de bostäder som byggs tack vare Nya Ostkustbanan ökar sitt värde med mellan 26 och 43 miljoner kronor.

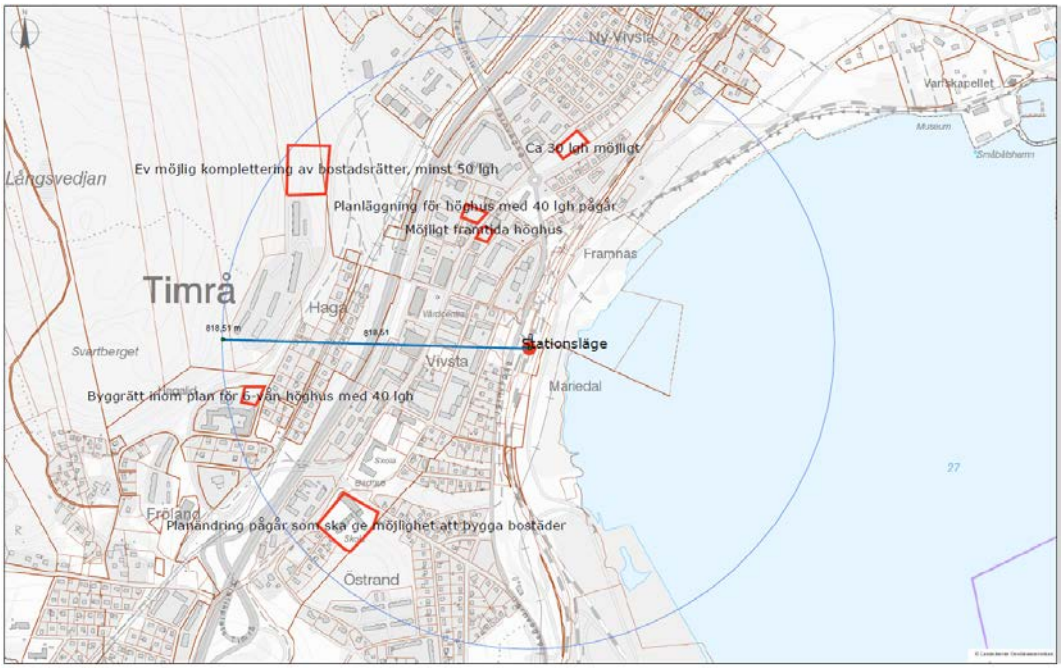
De sammanlagda bostadsnyttorna i Sundsvall summeras således till 39-64 miljoner kronor och antalet bostäder som kommer att byggas som en effekt av Nya Ostkustbanan är beräknat till ca 4 000 bostäder.

5.8 Timrå kommun

Bostadsmarknaden i Timrås kommun har haft en något lägre procentuell prisutveckling än övriga Sverige. Under perioden 2004-2014 ökade priserna med nästan 70 procent jämfört med mot 76 procent i riket. Mellan 2004 och 2014 såldes nästan 130 bostäder per år. Det senaste året har det sålts runt 150 villor och bostadsrätter.[71]

I Timrås kommun planeras det för omkring 700 nya bostäder fram till 2035. Av dessa skulle omkring 500 byggts ändå och således byggs 200 tack vare Nya Ostkustbanan. Det innebär att cirka tio bostäder extra byggs per år i genomsnitt om Ostkustbanan byggs ut. Utan en utbyggnad blir tillväxten i kommunen marginell och utbyggnadstakten stannar på 25 bostäder per år.

[71] SCB Statistikdatabasen



Figur 38. Möjliga bostäder i relation till stationen. Källa: Timrå kommun

Effekter av Nya Ostkustbanan

Effekterna av Nya Ostkustbanan blir relativt marginella i Timrås kommun. Relativt få bostäder tillkommer som ett resultat av järnvägen då Timrå ligger så nära Sundsvall att de flesta pendlar med bil. Potentiellt finns möjligheterna att bilåkandet minskar på grund av trängsel eller utsläpp så att pendlandet på järnväg ökar.

De totala bostadsnyttorna i kommunen ligger kring 240 000-720 000 kronor och antalet bostäder som byggs tack vare Nya Ostkustbanan är omkring 100 stycken.

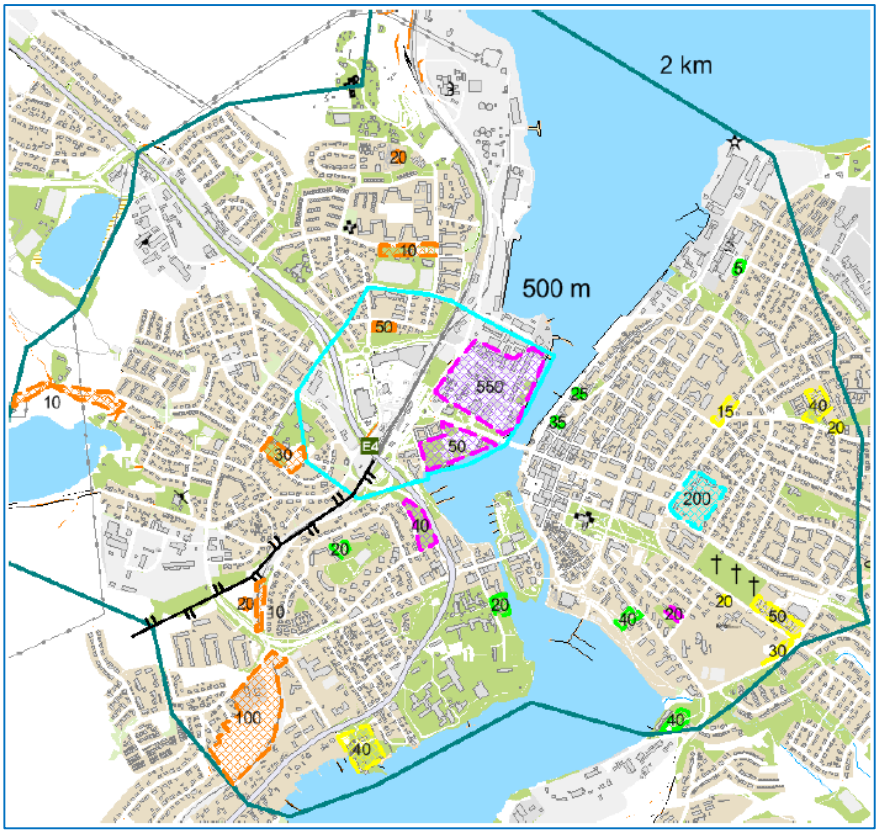
5.9 Härnösands kommun

I Härnösands kommun har i genomsnitt närmare 200 permanentbostäder sålts mellan 2004-2014.[72] Det senaste året har omkring 200 villor och knappt 250 bostadsrätter varit till försäljning på marknaden.[73] Prisutvecklingen på bostäder ligger under riksgenomsnittet med 55 procent i prisökning det senaste decenniet mot rikets 76 procent. Men en trög bostadsmarknad har på senare år vänt uppåt och det finns nästan inga tomma lägenheter i nuläget.

För Härnösands del öppnas stora möjligheter när Nya Ostkustbanan byggs. Tillgängligheten ökar med 73 procent och det är främst den förbättrade tillgången till

[72] SCB Statistikdatabasen
[73] http://www.maklarstatistik.se/maeklarstatistik/laen.aspx?LK=21&Typ=Villor&srt=asc&tab=Namn

Sundsvall arbetsmarknad som leder till att människor kan bo kvar eller flytta in till kommunen men jobba på annat håll.



Figur 39. Antal planerade bostäder per område i Härnösand. Källa: Härnösands kommun

Effekter av Nya Ostkustbanan

Härnösands kommun anger att minst 250 bostäder per år kan byggas extra tack vare Nya Ostkustbanan. Möjligheterna till att befolkningsutvecklingen fortsätter uppåt, efter att varit minskande i genomsnitt det senaste decenniet, bedöms vara goda. Kommunen bedömer att befolkningen ökar med 4 000 personer till 2035. Detta tillsammans med en tillgänglighetsförbättring på 73 procent kan leda till en prisökning på bostäder.

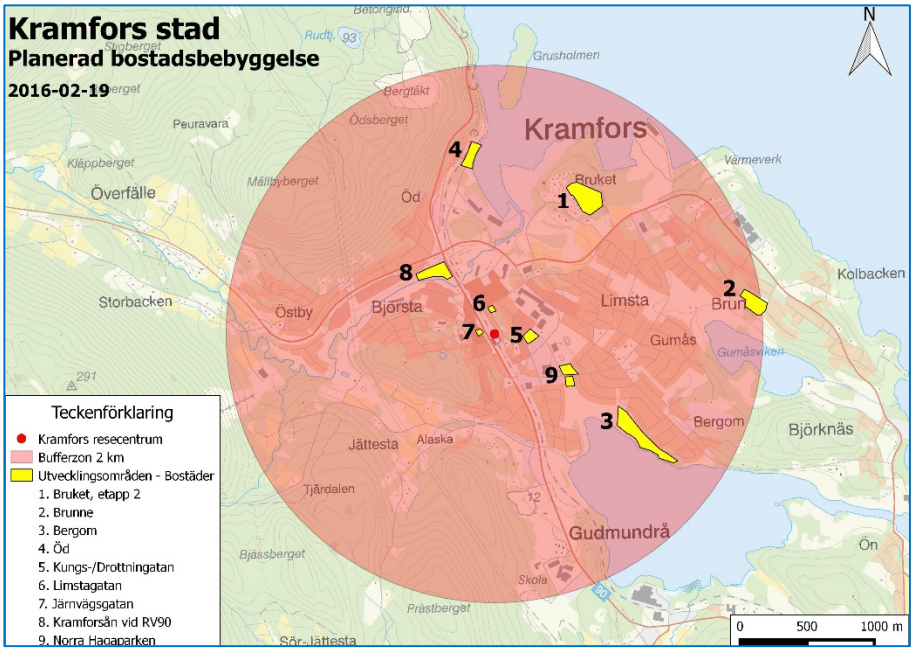
I kommunens planering fram till 2035 framgår att kommunen vill bygga 2 300 bostäder till 2035, varav 1 500 ligger inom influensområdet för stationen. Detta innebär att i snitt 75 bostäder per år kommer att byggas varav 10-15 stycken tack vare Nya Ostkustbanan.

I de översiktliga beräkningar som genomförts bedöms prisökningen ligga mellan tre och fem procent extra tack vare att Nya Ostkustbanan byggs och Härnösands förbättrade förutsättningar. Detta innebär att nyttorna av bostadsbyggandet i Härnösand hamnar totalt mellan 1,9 och 3,2 miljoner kronor. Detta är fördelat på att de 1 250 bostäderna som redan är planerade ökar sitt värde med mellan sammanlagt 1,6-2,7 miljoner kronor och de 250 bostäder som byggs tack vare Nya Ostkustbanan ökar sitt värde med 320 000-534 000 kronor.

De sammanlagda bostadsnyttorna i Härnösand summeras således till 1,9-3,2 miljoner kronor och antalet bostäder som kommer att byggas som en effekt av Nya Ostkustbanan är beräknat till 250 bostäder.

5.10 Kramfors kommun

Bostadsmarknaden i Kramfors kommun har haft en betydligt lägre procentuell utvecklingen än övriga Sverige. Under perioden 2004-2014 ökade priserna med knappt 50 procent jämfört med mot 76 procent i riket. Mellan 2004 och 2014 såldes nästan 160 bostäder per år. Det senaste året har det sålts runt 60 villor men inga bostadsrätter.



Figur 40. Planerad bostadsbebyggelse i Kramfors. Källa: Kramfors kommun

Effekter av Nya Ostkustbanan

I Kramfors kommun planeras det för omkring 450 nya bostäder fram till 2035. Av dessa skulle omkring 400 byggts ändå och således 50 tack vare Nya Ostkustbanan. Kramfors har nyligen fått en ny station. Kommunen ligger inte längs Nya Ostkustbanan. Det innebär att effekterna blir marginella för bostadsbyggandet och dess värdeutveckling även om tillgängligheten för Kramforsborna förbättras med omkring tio procent.

De totala bostadsnyttorna i kommunen är därmed marginella och då underlag saknas på markvärden är inga beräkningar genomförda.

5.11 Örnsköldsviks kommun

I Örnsköldsviks kommun har i genomsnitt närmare 400 permanentbostäder sålts mellan 2004 och 2014.[74] Det senaste året har omkring 200 villor och knappt 250 bostadsrätter varit till försäljning på marknaden.[75] Prisutvecklingen på bostäder ligger under riksgenomsnittet med 55 procent i prisökning det senaste decenniet mot rikets 76

[74] SCB Statistikdatabasen
[75] http://www.maklarstatistik.se/maeklarstatistik/laen.aspx?LK=21&Typ=Villor&srt=asc&tab=Namn

procent. Men en trög bostadsmarknad har på senare år vänt uppåt och det finns nästan inga tomma lägenheter i nuläget.

För Örnsköldsviks förbättras möjligheterna när Nya Ostkustbanan byggs. Tillgängligheten ökar med åtta procent och kopplingen till bland annat Sundsvalls arbetsmarknad öppnas.

Effekter av Nya Ostkustbanan

Örnsköldsviks kommun anger att minst 70 bostäder per år kommer byggas i kommunen mellan 2016 och 2035. Bedömningen är att alla dessa bostäder byggs oavsett Nya Ostkustbanan men möjligheterna att de byggs ökar samt att priserna trycks uppåt med denna investering i järnvägsutbudet. Möjligheterna till att befolkningsutvecklingen stiger uppåt bedöms vara goda efter att ha legat kring noll i genomsnitt mellan 2006 och 2014.

I kommunens planering fram till 2035 framgår att kommunen vill bygga totalt 1 400 bostäder till 2035, varav nästan 900 ligger inom influensområdena för resecentrum och Norra station.

I de översiktliga beräkningar som genomförts bedöms prisökningen ligga mellan två och tre procent extra tack vare att Nya Ostkustbanan byggs och Örnsköldsviks något förbättrade förutsättningar. Andra faktorer kan ytterligare öka priserna något men i denna del bedöms priserna förbättras med två till tre procent.

Detta innebär att de sammanlagda bostadsnyttorna i Örnsköldsvik nyttorna av bostadsbyggandet i Örnsköldsvik hamnar totalt mellan 780 000 och 1,2 miljoner kronor och inga bostäder byggs som en effekt av Nya Ostkustbanan även om förutsättningar förbättras avsevärt av åtgärden.

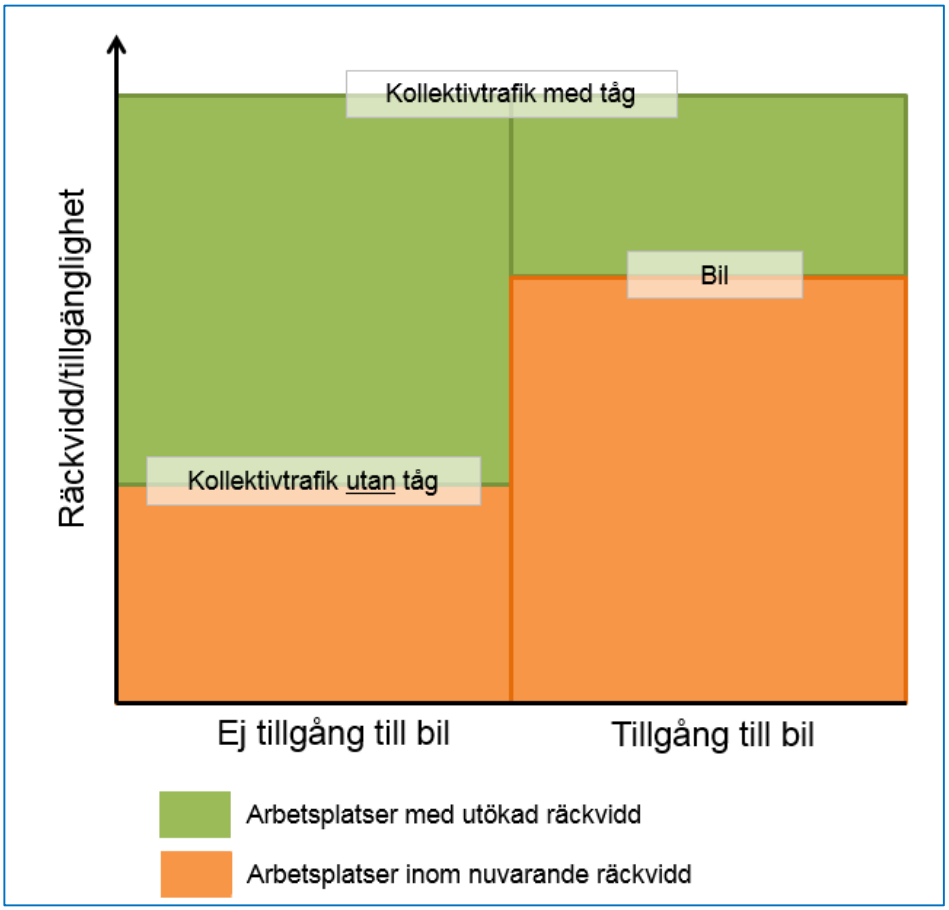
5.12 Sollefteå kommun

De totala bostadsnyttorna i Sollefteå kommun är marginella och då underlag saknas på markvärden är inga beräkningar genomförda.

6 Arbetsmarknadseffekter av en utbyggd Ostkustbana

6.1 Teori arbetsmarknad

Grunden för de förväntade effekterna på arbetsmarknaden utgår i denna rapport från de tillgänglighetsförbättringar som den nya kollektivtrafiken sannolikt ger upphov till. Den förbättrade kollektivtrafiken ger delvis olika påverkan på arbetstagare som har tillgång till bil respektive de som inte har det. Därmed skapas en ökad tillgänglighet till arbetstillfällen som framgår av Figur 41. Med förbättrad kollektivtrafik ökar tillgängligheten till arbetstillfällen.



Figur 41. Med förbättrad kollektivtrafik ökar tillgängligheten till arbetstillfällen.

Forskning tyder på att lägre transportkostnader kan minska arbetslösheten genom att förbättra *matchningen* och reducera en arbetssökandes reservationslön, det vill säga inkomsten minus pendlingskostnaden i form av både pengar och tid. Mekanismen bakom en bättre matchning är en ökad sökintensitet hos de arbetslösa när reskostnaderna minskar, vilket bidrar till en högre sannolikhet att hitta ett arbete. Individer kommer vidare att kompensera en hög reskostnad med en högre reservationslön. En minskning av

reskostnaderna kan därför innebära att reservationslönen sjunker och att antalet möjliga arbetsgivare ökar.

När invånarna kan nå nya områden inom samma tid som tidigare leder det till att sökområdet för att hitta ett nytt arbete också förstoras. Med hjälp av den förbättrade kollektivtrafiken kan små lokala arbetsmarknader utökas och invånarna få tillgång till betydligt fler arbetstillfällen. En stor fördel med detta är att individer har större möjligheter att bo kvar där de vill och hitta ett arbete som på ett bättre sätt är anpassat efter deras utbildningsbakgrund, vilket är positivt för både arbetstagaren och företagen. Denna *matchningsprocess* möjliggör att mängden lediga jobb och antalet arbetslösa kan minska vilket ger stora nyttor för en kommun och dess invånare. Sammantaget innebär den ökade tillgängligheten dels att fler människor kan få jobb, dels att fler människor kan hitta *rätt* jobb, där de trivs och är mer produktiva.

Forskning visar bland annat att en fördubbling av tillgängligheten, alltså att arbetstagarna i en region kan nå dubbelt så många arbetsplatser inom samma restid, leder till att lönesumman ökar med upp till fyra, fem procent. Lönesummans ökning sjunker ju längre från kärnan som man kommer i takt med pendlingsviljan (Tabell 15. Förändring av lönesumman i en region när tillgängligheten fördubblas.).

Tabell 15. Förändring av lönesumman i en region när tillgängligheten fördubblas.[76]

Restid	**Effekter på regionens samlade lönesumma av en fördubblad befolkningstäthet**
0-40 minuter	4-5 procent
40-80 minuter	1-2 procent
Över 80 minuter	Mycket svag eller statistiskt osäker

Det tar dock ett antal år innan lönesumman har ökat till den nya nivån. Det är naturligt, eftersom det tar tid både för invånare och företag att anpassa sina strukturer och verksamhet efter den nya tillgängligheten. I detta arbete har det antagits att anpassningen inleds år 2030, det vill säga fem år före bedömd trafikeringsstart år 2035 och att effekten har realiserats år 2040. Detta är sannolikt ett relativt snabbt realiserande, men det har bedömts vara nödvändigt för att kunna påvisa nyttan inom en rimlig tidsrymd. I analysen beräknas följande nyttor:

- Ökad lönesumma per år när den nya sysselsättningsjämvikten har ställt in sig.
- Antal nya jobb genom att lönesumman delas med den bedömda medellönen vid det aktuella året. Detta är ett förenklat antagande som bygger på att hela ökningen av lönesumman resulterar i nya jobb.
- Kommunala skatteintäkter genom att den ökade lönesumman multipliceras med den schabloniserade skattesatsen 30 procent. Ingen hänsyn tas till det kommunala skatteutjämningssystemet.

De resultat som utgör underlag för respektive kommun baseras dels på egna beräkningar, dels på forskningsresultat från jämförbara infrastruktursatsningar. Rimligheten av resultaten vägs mot kommunernas potentiella utveckling utifrån de satsningar som förväntas genomföras i form av ökad och effektivare kollektivtrafik, ökat bostadsbyggande och annan planerad stadsutveckling.

[76] Andersson M: *”Närhet ger jobb. Produktivitetseffekter på arbetsmarknaden av förbättrade kommunikationer”, Sydsvenska Industri- och Handelskammaren, 2013*

Vid en utbyggnad av Ostkustbanan kommer invånarna i kommunerna att öka sina möjligheter att hitta nya arbetstillfällen kraftfullt jämfört med dagens läge. Idag fungerar många av de berörda kommunerna som enskilda öar vad gäller möjligheterna att utbyta arbetskraft. Efter utbyggnaden kommer alla arbetstagare i en kommun ha klart större möjlighet att välja mellan ett betydligt större antal *potentiella* arbetsplatser. Detta skapar agglomerationseffekter, en bättre fungerande arbetsmarknad, exempelvis via matchning och på så sätt kan tillväxten i kommunerna och i hela regionen förbättras.

Den forskning[77] som beräkningarna relateras till i resultatredovisningen visar bland annat att de effekter som uppstår om tillgängligheten förbättras, yttrar sig i ökad produktivitet, ökade lönesummor eller ger positiva effekter på sysselsättningen. Exempelvis ökar lönesumman i en kommun eller region med 1-4,5 procent om tillgängligheten, det vill säga tillgången till antalet arbetsplatser inom samma restid, fördubblas. Annan forskning visar att sysselsättningen ökar med 1,8–3,5 procent i influensområdet när tillgängligheten förbättras på samma sätt.

Oavsett vilken parameter som studeras avspeglas effekterna i fler arbetstillfällen vilket kan räknas om till nyttoeffekter på arbetsmarknaden eller i näringslivet. Exempelvis kommer en del av produktivitetsförbättringen skapa både fler arbetstillfällen, högre lönesummor och större avkastning för företagen.

Med tillgänglighetsaspekten som utgångspunkt har olika beräkningar genomförts. Dessa beräkningar är behäftade med osäkerheter, både vad gäller effekternas magnitud, risken för dubbelräkningar när kommunerna i samma region jämförs samt hur invånarnas resebeteende påverkas i framtiden. Beräkningarna har därför underbyggts med kvalitativa resonemang som visar hur kommunerna och regionen avser att agera för att effekterna ska få så stort genomslag som möjligt. Detta är viktiga åtgärder som kommunerna måste göra. En ny järnväg skapar inte tillväxt av sig självt. Ökat bostadsbyggande och ett aktivt näringsliv är exempel på andra områden som måste fungera för att regionens tillväxt ska öka.

6.2 Beräkningsunderlag för arbetsmarknadsnyttan

Effekterna på arbetsmarknaden utgår från de tillgänglighetsförbättringar som den nya kollektivtrafiken ger upphov till.

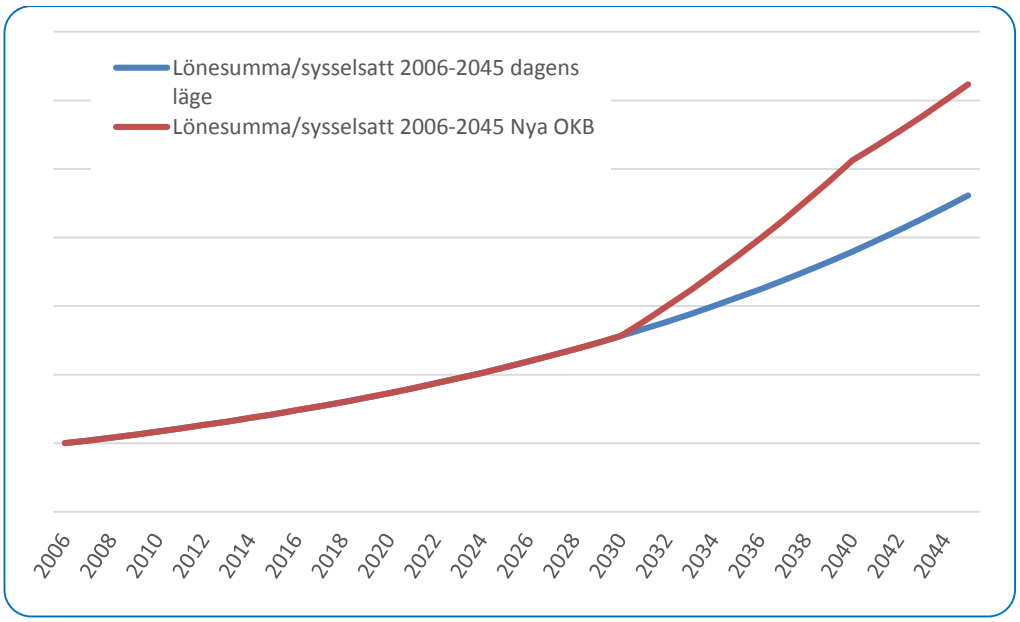
I beräkningarna har dagens förutsättningar i kommunerna med avseende på befolkning, sysselsättningsutveckling och lönesummor utgjort grundunderlag. Dessa har för enkelhets skull räknats fram till år 2040 då vi har antagit att effekterna av den nya järnvägen har uppnått en ny jämviktsnivå.

Utvecklingen i kommunen har i beräkningarna utgått från att kommunens tillväxt ökar från år 2030 (vi antar att effekterna av att Nya Ostkustbanan byggs ger påtagliga effekter från och med detta år). Kommunens tillväxt ökar därefter årligen under tio år fram till år 2040. Dessa värden nuvärdesberäknas sedan till år 2015 med en nuvärdesränta på två procent[78].

[77] Andersson m.fl, De Rus
[78] Vi har antagit en ränta i nuvärdesberäkningarna som följer Riksbankens långsiktiga inflationsmål.

Figur 42 visar hur en potentiell utveckling antas se ut efter år 2030. De kommuner som får en ökad tillgänglighet när Nya Ostkustbanan eller annan infrastruktur byggs antas få en högre utvecklingstakt under cirka tio år. Det innebär att år 2040 har kommunen nått en högre jämviktsnivå tack vare utbygganden av kollektivtrafiken.

Perioden är satt till tio år och för åren 2030-2040 i syfte att få konsistens i beräkningarna. De positiva effekterna kan naturligtvis fortgå även efter 2040 och påbörjas före 2030. Om sådana bedömningar ska göras krävs ytterligare beräkningar. Vårt förslag är att dessa effekter kan utgöra en grund för kommunernas effekter av Nya Ostkustbanan eller andra infrastruktursatsningar.



Figur 42 Principskiss av utvecklingen före och efter 2030 när effekterna av Nya Ostkustbanan förväntas realiseras.

6.3 Gävle kommun

Gävle har goda förutsättningar att dra nytta av den förbättrade tillgängligheten, eftersom näringslivet har en relativt stor andel som arbetar inom kunskapsintensiv tjänstesektor, något högre än genomsnittet i riket. Ungefär 40 procent av de sysselsatta arbetar i branscher som bedöms ha stor nytta av trafiken på Nya Ostkustbanan. Kommunens största privata arbetsgivare är BillerudKorsnäs Skog och Industri AB med drygt 925 anställda och med Gävle kommun som största offentliga arbetsgivare med över 8 100 anställda.[79]

Gävle har ett positivt pendlingsnetto, vilket innebär att cirka tio procent fler pendlar in än ut. Med en utbyggd Ostkustbana kommer ett antal relationer att stärkas betydligt med snabbare tågförbindelser. Restiden till och från Uppsala minskas till 45 minuter vilket ytterligare stärker relationen mellan dessa kommuner. Även norrut etableras områden som idag inte är attraktiva för dagspendlare. Inom regionen för Nya Ostkustbanan till Sundsvall blir maxtiden så bra som 60 minuter med snabbtåg. Det innebär att hela området kommer hamna inom ramen för det som idag räknas som maxgränsen för pendling. Det betyder att det skapas mycket goda förutsättningar att integrera arbetsmarknaderna, vilket borgar för en högre tillväxt av både befolkning och sysselsättning.

[79] http://www.ekonomifakta.se/

Effekter av Nya Ostkustbanan

År 2014 hade kommunen drygt 46 000 förvärvsarbetande. De senaste tio åren har sysselsättningen ökat med 0,4 procent per år i genomsnitt. Tillgänglighetsförbättringen gör att arbetskraften kan nå cirka 82 000 arbetstillfällen inom 60 minuter, vilket är 25 000, eller 43 procent fler, än i den grundprognos som gäller till år 2030. Baserat på en ökad befolkningsutveckling efter år 2030, samt vilken potential kommunen har, bedöms Nya Ostkustbanan öka tillväxten i arbetskraften med 50 procent över det tidigare genomsnittet. Det innebär att sysselsättningen kan komma att öka med 0,7 procent under en omställningsperiod som uppkommer som en effekt av förbättrad kollektivtrafik.

Som tidigare konstaterats ökar lönesumman med 1-4,5 procent när tillgängligheten ökar med 100 procent. Nya Ostkustbanan är ingen höghastighetsjärnväg men effekterna blir sannolikt goda av tillgänglighetsförbättringen. Vår bedömning är att Gävles 43-procentiga ökning av produktivitet motsvarar en ökad lönesumma på 2,5 procent vilket ger cirka 17 miljoner (2015 års penningvärde) mer per år. Om hela produktivitetsökningen omsätts i fler jobb blir resultatet en ökning med cirka 45 fler arbetstillfällen per år netto, som växer fram successivt efter att trafiken har tagits i bruk kring 2030.

I denna analys har det antagits att de nya arbetstillfällena växer fram under en tioårsperiod mellan år 2030 och år 2040. Omkring 45 fler arbetstillfällen stämmer förhållandevis väl överens med internationell forskning om sysselsättning kring nya stationer, vilken skulle ge en ökning på cirka 70 jobb.

I Gävle kommer det således finnas potential att skapa mellan 40 och 70 fler arbetstillfällen per år vilket motsvarar ungefär tre till fyra års tillväxt av arbetstillfällen utifrån de senaste årens tillväxttakt (cirka 220 jobb per år).

Den ökade sysselsättningen ger ökade skatteintäkter som för år 2040 motsvarar cirka 30 miljoner och skatteintäkten för hela perioden 2031-2040 blir cirka 170 miljoner (2015 års penningvärde). Oavsett hur stor del av den ökade lönesumman som omsätts i fler jobb så är skatteintäkterna oförändrade.

Tabell 16. Dagens utveckling samt effekter av Nya Ostkustbanan.

Gävle	2014 - 2030	2031 - 2040	Ny jämvikt 2040	Ackumulerat 2031-2040
Scenario: Ingen Ny OKB (utv. följer dagens utveckling)				
Tillväxt befolkning (baserat på historiska värden)	0,7%	0,7%		
Antal fler sysselsatta per år i antal, snitt (baserat på historiska värden)	213	226		
Lönesummeutv. per person/år i % (baserat på historiska värden)	2,3%	2,3%		
Scenario: Nya OKB (förbättrade möjligheter)		**Årlig tillväxt**		
Tillgänglighetsförbättring (antal fler arbetsplatser som nås på < 60 min)		43%		
Antal fler sysselsatta, netto (om 100 % av lönesummaökn. ger nyanställning)		45	449	
Nettoökn lönesumma/år i % (beräkn. på forskningsunderlag), MSEK		10	101	
Ökade skatteintäkter som resultat av Nya OKB, dels år 2040, dels 2031-2040, MSEK		17	30	171

Anm: Egna beräkningar baserat på historisk utveckling och forskningsunderlag.

6.4 Söderhamns kommun

I Söderhamn arbetar ungefär en tredjedel av arbetskraften inom kunskapsintensiv tjänstesektor, jämfört med riksgenomsnittets 36 procent. Kommunens största arbetsgivare är Söderhamns kommun respektive Vallviks bruk AB på den privata sidan.[80]

Jämfört med exempelvis Gävle (som har bra läge till Uppsala) har arbetskraften i Söderhamn inte haft samma möjligheter att pendla till andra större städer med kollektivtrafik inom en timme. Det innebär att möjligheterna för utbyte av tjänster är mindre och således är matchningen av regionens arbetstagare något sämre. Pendlingsnettot visar dock att inpendlingen är lägre än utpendlingen vilket tyder på att kommunens invånare har en benägenhet att pendla till och från arbetet trots att förutsättningarna inte är optimala.

Med en utbyggd Ostkustbana kommer ett antal relationer att stärkas betydligt med snabbare tågförbindelser. Restiden till och från Gävle minskas till cirka 30 minuter vilket stärker relationen mellan dessa kommuner avsevärt. Även norrut etableras områden som idag inte är attraktiva för dagspendlare. Inom Ostkustbanan-området till Sundsvall blir maxtiden så bra som 45 minuter med snabbtåg. Det innebär att hela regionen kommer hamna inom ramen för det som idag räknas som maxgränsen för pendling. Det betyder att det skapas mycket goda förutsättningar att integrera arbetsmarknaderna, vilket ger förutsättningar för en högre tillväxt av både befolkning och sysselsättning.

Effekter av Nya Ostkustbanan

Tillgänglighetsförbättringen i Söderhamn blir väldigt hög när Nya Ostkustbanan tas i bruk. Restidsförbättringen gör att cirka 17 000 arbetstillfällen nås inom 60 minuter, vilket är cirka 7 000 fler än i den grundprognos som gäller till år 2030. Det motsvarar en förbättring på hela 70 procent.

Som tidigare konstaterats ökar lönesumman med omkring 1-4,5 procent när tillgängligheten ökar med 100 procent. För Söderhamns arbetskraft, med dess läge och tidigare utveckling, innebär denna teoretiska ansats en ökning av produktiviteten med cirka två procent vilket motsvarar en ökad lönesumma på 3 miljoner (2015 års penningvärde) per år. Om hela produktivitetsökningen omsätts i fler jobb blir resultatet en ökning med cirka 13 arbetstillfällen per år, som växer fram successivt efter att trafiken har tagits i bruk kring 2030.

Summan av 13 arbetstillfällen är ett bra tillskott till de omkring 30 arbetstillfällen som tillkommer idag. Jämförs utvecklingen i stället med den internationella forskningen om sysselsättning kring höghastighetsstation skulle det ge en ökning på cirka 20 jobb. I Söderhamn kommer det således finnas potential att skapa mellan 10 och 20 extra arbetstillfällen vilket motsvarar ungefär ett till två års extra tillväxt av jobb utifrån de senaste årens tillväxttakt. Söderhamns negativa befolkningsutveckling det senaste decenniet bidrar till att bedömningen blir svårare att genomföra och spannet blir därmed relativt stort, d.v.s. 10-20 fler arbetstillfällen per år. Utöver det bidrar de senaste årens positiva befolkningsutveckling samt den extremt förbättrade tillgänglighetsförbättringen att det framöver ser betydligt ljusare ut i Söderhamn. Det ökar sannolikheten att det är antalet arbetstillfällen ligger kring den övre delen i spannet.

Den ökade skatteintäkten för året 2040 blir cirka 5 miljoner och skatteintäkten för perioden 2031-2040 blir cirka 46 miljoner (2015 års penningvärde). Oavsett hur stor del av den ökade lönesumman som omsätts i fler jobb så är skatteintäkterna oförändrade.

[80] http://www.ekonomifakta.se/

Tabell 17. Dagens utveckling samt effekter av Nya Ostkustbanan.

Söderhamn	2014 - 2030	2031 - 2040	Ny jämvikt 2040	Ackumulerat 2031-2040
Scenario: Ingen Ny OKB (utv. följer dagens utveckling)				
Tillväxt befolkning (baserat på historiska värden)	-0,5%	-0,5%		
Antal fler sysselsatta per år i antal, snitt (baserat på historiska värden)	31	32		
Lönesummeutv. per person/år i % (baserat på historiska värden)	2,0%	2,0%		
Scenario: Nya OKB (förbättrade möjligheter)		**Årlig tillväxt**		
Tillgänglighetsförbättring (antal fler arbetsplatser som nås på < 60 min)		70%		
Antal fler sysselsatta, netto (om 100 % av lönesummaökn. ger nyanställning)		13	133	
Nettoökn. lönesumma/år i % (beräkn. på forskningsunderlag), MSEK		3	27	
Ökade skatteintäkter som resultat av Nya OKB, dels år 2040, dels 2031-2040, MSEK		5	8	46

Anm: Egna beräkningar baserat på historisk utveckling och forskningsunderlag.

6.5 Hudiksvalls kommun

Hudiksvalls invånare arbetar i stor utsträckning inom brancher som inte har så stor pendlingsbenägehet. De stora grupperna är tillverkning samt vård och omsorg som ligger betydligt högre än riksgenomsnittet. En orsak till detta kan vara att möjligheterna att pendla till andra kommuner och arbetsplatser är begränsade. Det innebär att arbetskraften successivt kan öka denna andel när Nya Ostkustbanan trafikerar kommunen i större utsträckning. Arbetspendling är inget självändamål för att förbättra kommunens ekonomi, men en ökad pendling innebär ett ökat utbyte och således bättre matchning vilket gynnar kommunens invånare och företag. Det innebär att företagens produktivitet kan öka och en del av av produktivitetsökningen kan omsättas i fler arbetstillfällen. Kommunens största privata arbetsgivare är Iggesund Paperboard AB med drygt 925 anställda och med Hudiksvall kommun som största offentliga arbetsgivare med över 3 775 anställda.[81]

Hudiksvall har ett något positivt pendlingsnetto, vilket innebär att runt sex procent fler pendlar in än ut. Med en utbyggd Ostkustbana kommer ett antal relationer att stärkas betydligt med snabbare tågförbindelser. Restiden till och från Sundsvall kommer att minskas till cirka 15-20 minuter vilket stärker relationen mellan dessa kommuner ytterligare. Gävle kommer kunna nås inom 45 minuter jämfört med dagens 70 min vilket innebär att Gävle kan komma att bli en ny stark arbetsmarknad. Det innebär att hela regionen kommer hamna inom ramen för det som idag räknas som maxgränsen för pendling. Det betyder att det skapas mycket goda förutsättningar att integrera arbetsmarknaderna, vilket borgar för en högre tillväxt av både befolkning och sysselsättning.

Effekter av Nya Ostkustbanan

Tillgänglighetsförbättringen gör att cirka 31 000 arbetstillfällen nås inom 60 minuter, vilket är nästan 12 000 fler än i den grundprognos som gäller till år 2030. Detta innebär att arbetskraften i Hudiksvall ökar sitt sökområde av nya arbetstillfällen med hela 63 procent. Om antagande gäller att lönesumman ökar med omkring 1-4,5 procent när

[81] http://www.ekonomifakta.se/

tillgängligheten ökar med 100 procent kommer produktiviteten innebära en ökad lönesumma som motsvarar över 51 miljoner efter år 2040. Om all produktivitetsökning omsätts i fler jobb blir resultatet en ökning med cirka 25 arbetstillfällen som växer fram successivt efter att trafiken har tagits i bruk kring 2030.

Summan av 25 extra nya jobb är hög jämfört med dagens tillväxt av 25-30 jobb per år. Den internationella forskningen om sysselsättning kring höghastighetsstation skulle också ge en ökning på cirka 25 arbetstillfällen vilket stärker analysresultaten.

Utifrån dessa ansatser kommer Hudiksvall således ha en potential att skapa omkring 25 nya arbetstillfällen per år tack vare Nya Ostkustbanan.

Den ökade skatteintäkten för året 2040 blir cirka 15 miljoner per år och skatteintäkten för perioden 2031-2040 blir mellan 87 miljoner (2015 års penningvärde). Oavsett hur stor del av den ökade lönesumman som omsätts i fler jobb så är skatteintäkterna oförändrade.

Tabell 18. Dagens utveckling samt effekter av Nya Ostkustbanan.

Hudiksvall	2014 - 2030	2031 - 2040	Ny jämvikt 2040	Ackumulerat 2031-2040
Scenario: Ingen Ny OKB (utv. följer dagens utveckling)				
Tillväxt befolkning (baserat på historiska värden)	-0,1%	-0,1%		
Antal fler sysselsatta per år i antal, snitt (baserat på historiska värden)	29	30		
Lönesummeutv. per person/år i % (baserat på historiska värden)	2,3%	2,3%		
Scenario: Nya OKB (förbättrade möjligheter)		**Årlig tillväxt**		
Tillgänglighetsförbättring (antal fler arbetsplatser som nås på < 60 min)		63%		
Antal fler sysselsatta, netto (om 100 % av lönesummaökn. ger nyanställning)		24	241	
Nettoökn. lönesumma/år i % (beräkn. på forskningsunderlag)		5	51	
Ökade skatteintäkter som resultat av Nya OKB, dels år 2040, dels 2031-2040, MSEK		9	15	87

Anm: Egna beräkningar baserat på historisk utveckling och forskningsunderlag.

6.6 Nordanstigs kommun

Invånarna i Nordanstigs kommun arbetar i stor utsträckning inom brancher där arbetstagarna inte har så stor pendlingsbenägehet. De stora grupperna är tillverkning, vård och omsorg samt inom jordbruke och sysselsättninggsgraden inom dessa branscher ligger betydligt högre än riksgenomsnittet. Nordanstig har ett kraftigt negativt pendlingsnetto; två tredjedelar är utpendlare och en tredjedel är inpendlare. Orsaken till detta är sannolikt att de verksamheter som finns i orterna i kommunen består av tillverkning, vård och omsorg eller jordbruk. Övriga områden finns inte i tillräckligt stor utsträckning och denna arbetskraft behöver pendla till andra kommuner eller driva eget företag inom kommunen.

Arbetspendling är inget självändamål för att förbättra kommunens ekonomi, men en ökad pendling innebär ett ökat utbyte och således bättre matchning vilket gynnar kommunens invånare och företag. Det behövs dock även en inpendling för att kommunens företag ska gynnas. Kommunen behöver därmed försöka satsa på verksamheter som lockar till sig arbetskraft, vilket en utbyggd Ostkustbana kan bidra till. Kommunens största privata arbetsgivare är Iggesund Paperboard AB med omkring 125 anställda och med Nordanstigs kommun som största offentliga arbetsgivare med över 1 025 anställda. [82]

[82] http://www.ekonomifakta.se/ (anm: Iggesund Paperboard AB har runt 1 500 anställda. Sannolikt betyder statistiken att 125 personer är knutna till Nordanstigs kommun)

Med en utbyggd Ostkustbana kommer ett antal relationer att stärkas betydligt med snabbare tågförbindelser från stationen i Gnarp. Restiden till och från Sundsvall kommer att minskas avsevärt vilket stärker relationen mellan dessa kommuner ytterligare. Gävle kommer kunna nås inom 50-55 minuter jämfört med dagens 65-70 minuter, främst med bil, vilket innebär att Gävle kan komma att bli en ny stark arbetsmarknad. Även resor till och från andra delar i regionen hamnar inom ramen för det som idag räknas som maxgränsen för pendling. Det betyder att det skapas betydligt bättre förutsättningar att integrera arbetsmarknaderna, vilket borgar för en högre tillväxt av både befolkning och sysselsättning.

Effekter av Nya Ostkustbanan

Nordanstigs kommun har de senaste tio åren haft en befolkningsminskning med cirka 0,5 procent per år. En ny utbyggd Ostkustbana kommer innebära att förutsättningarna att bo kvar i kommunen förbättras. Det finns god potential att utflyttningen kan minska och vår bedömning är att befolkningsminskningen avtar. För att bedöma effekten av Nya Ostkustbanan kan den isolerat bromsa den negativa trenden till omkring hälften av dagens läge. Men befolkningsutvecklingens negativa trend kan bromsas ännu mer om kommunens satsningar inom kompletterande områden intensifieras med exempelvis ännu mer kompletterande kollektivtrafik till andra kommuner utanför stambanans sträckning.

När det gäller antalet förvärvsarbetande har dessa ökat med 0,6 procent per år i genomsnitt mellan 2008 och 2014. Utifrån de förbättrade förutsättningarna som Nya Ostkustbanan kan ge, bedöms antalet sysselsatta 2030-2040 öka med 0,9 procent per år för att sedan stabiliseras på en högre nivå än tidigare.

I modellskattningarna utgår man från de olika stationslägena. Då Nordanstigs huvudort, Bergsjö inte får ett stationsläge kommer modellen inte heller visa på några tillgänglighetsförbättringar. Det vill säga, invånarna i Bergsjö når inga fler arbetsplatser inom 60 minuter tack vare Nya Ostkustbanan.

Detta till trots kommer Bergsjö med flera orter få en ökad potential att skapa fler jobb än den svaga tillväxt som kommunen haft de senaste åren. Det beror på att Nya Ostkustbanan ger bättre förutsättningar för hela regionen

Tabell 19. Dagens utveckling samt effekter av Nya Ostkustbanan.

Nordanstig (Bergsjö)	2014 - 2030	2031 - 2040	Ny jämvikt 2040	Ackumulerat 2031-2040
Scenario: Ingen Ny OKB (utv. följer dagens utveckling)				
Tillväxt befolkning (baserat på historiska värden)	-0,5%	-0,5%		
Antal fler sysselsatta per år i antal, snitt (baserat på historiska värden)	20	22		
Lönesummeutv. per person/år i % (baserat på historiska värden)	1,1%	1,1%		
Scenario: Nya OKB (förbättrade möjligheter)		**Årlig tillväxt**		
Tillgänglighetsförbättring (antal fler arbetsplatser som nås på < 60 min)		0%		
Antal fler sysselsatta, netto (om 100 % av lönesummaökn. ger nyanställning)		0	0	
Nettoökn. lönesumma/år i % (beräkn. på forskningsunderlag), MSEK		0	0	
Ökade skatteintäkter som resultat av Nya OKB, dels år 2040, dels 2031-2040, MSEK		0	0	0

Anm: Egna beräkningar baserat på historisk utveckling och forskningsunderlag.

6.7 Sundsvalls kommun

Sundsvall har goda förutsättningar att dra nytta av den förbättrade tillgängligheten, eftersom näringslivet har en relativt stor andel som arbetar inom kunskapsintensiv tjänstesektor, något högre än genomsnittet i riket. Ungefär 40 procent av de sysselsatta arbetar i branscher som bedöms ha stor nytta av trafiken på Nya Ostkustbanan. Kommunens största privata arbetsgivare är SCA Graphic Sundsvall med drygt 775 anställda och med Sundsvalls kommun som största offentliga arbetsgivare med omkring 7 825 anställda.[83]

Med en utbyggd Ostkustbana kommer ett antal pendlingsrelationer att stärkas betydligt med snabbare tågförbindelser. Restiden till och från Gävle minskas till 60 minuter med snabbtåg vilket bidrar till att dessa kommuner kan öka sitt utbyte av arbetskraft, vilket idag är begränsat. Även norrut etableras områden som idag inte är attraktiva för dagspendlare. Det innebär att hela regionen kommer hamna inom ramen för det som idag räknas som maxgränsen för pendling. Det betyder att det skapas mycket goda förutsättningar att integrera arbetsmarknaderna, vilket borgar för en högre tillväxt av både befolkning och sysselsättning.

Effekter av Nya Ostkustbanan

År 2014 hade kommunen närmare 50 000 förvärvsarbetande. De senaste tio åren har sysselsättningen ökat med 0,3 procent per år i genomsnitt. Tillgänglighetsförbättringen gör att arbetskraften kan nå cirka 65 000 arbetstillfällen inom 60 minuter, vilket 28 procent fler än i den grundprognos som gäller till år 2030. Baserat på en ökad befolkningsutveckling efter år 2030, samt vilken potential kommunen har bedöms Nya Ostkustbanan öka tillväxten i arbetskraften med 50 procent över det tidigare genomsnittet. Det innebär att sysselsättningen kan komma att öka med 0,4 procent under en omställningsperiod som uppkommer som en effekt av förbättrad kollektivtrafik.

Ökningen av produktivitet motsvarar en ökad lönesumma på 7 miljoner (2015 års penningvärde). Om all produktivitetsökning omsätts i fler jobb blir resultatet en ökning med cirka 30 arbetstillfällen som växer fram successivt efter att trafiken har tagits i bruk kring 2030. I denna analys har det antagits att de nya arbetstillfällena växer fram under en tioårsperiod mellan år 2030 och år 2040. Ungefär 30 jobb stämmer väl överens med internationell forskning om sysselsättning kring nya stationer, vilken skulle ge en ökning på cirka 70 nya jobb. I Sundsvall kommer det således finnas potential att skapa mellan 30 och 70 arbetstillfällen vilket motsvarar ungefär tre till fyra års tillväxt av jobb utifrån de senaste årens tillväxttakt (cirka 140 jobb per år).

Den ökade sysselsättningen ger ökade skatteintäkter som för år 2040 motsvarar drygt 22 miljoner och skatteintäkten för hela perioden 2031-2040 blir cirka 123 miljoner (2015 års penningvärde). Oavsett hur stor del av den ökade lönesumman som omsätts i fler jobb så är skatteintäkterna oförändrade eftersom den lönesumman ökar antingen i fler jobb eller i högre löner.

[83] http://www.ekonomifakta.se/

Tabell 20. Dagens utveckling samt effekter av Nya Ostkustbanan.

Sundsvall	2014 - 2030	2031 - 2040	Ny jämvikt 2040	Ackumulerat 2031-2040
Scenario: Ingen Ny OKB (utv. följer dagens utveckling)				
Tillväxt befolkning (baserat på historiska värden)	0,1%	0,1%		
Antal fler sysselsatta per år i antal, snitt (baserat på historiska värden)	138	143		
Lönesummeutv. per person/år i % (baserat på historiska värden)	2,4%	2,4%		
Scenario: Nya OKB (förbättrade möjligheter)		**Årlig tillväxt**		
Tillgänglighetsförbättring (antal fler arbetsplatser som nås på < 60 min)		28%		
Antal fler sysselsatta, netto (om 100 % av lönesummaökn. ger nyanställning)		31	311	
Nettoökn. lönesumma/år i % (beräkn. på forskningsunderlag)		7	73	
Ökade skatteintäkter som resultat av Nya OKB, dels år 2040, dels 2031-2040, MSEK		12	22	123

Anm: Egna beräkningar baserat på historisk utveckling och forskningsunderlag.

6.8 Timrå kommun

Invånarna i Timrå kommun arbetar i stor utsträckning inom brancher där arbetstagarna inte har så stor pendlingsbenägenhet. De stora grupperna är tillverkning samt vård och omsorg, som ligger betydligt högre än riksgenomsnittet. Timrå är trots det en utpräglad boende- och pendlingskommun även om pendlingen är kort då Timrå ligger enbart 13 kilometer från Sundsvall. Drygt hälften av befolkningen i åldern 18-65 år (cirka 4 500 personer) arbetar utanför kommunen, varav cirka 90 procent i Sundsvall. Timrå har också en betydande inpendling från Sundsvall, cirka 1 500 personer per dygn. Arbetspendling är inget självändamål för att förbättra kommunens ekonomi, men en ökad pendling innebär ett ökat utbyte och således bättre matchning vilket gynnar kommunens invånare och företag. Kommunens största privata arbetsgivare är SCA Graphic Sundsvall med drygt 325 anställda och med Timrå kommun som största offentliga arbetsgivare med omkring 1 725 anställda.[84]

Med en utbyggd Ostkustbana kommer ett antal relationer att stärkas betydligt med snabbare tågförbindelser från stationen i Timrå. Eftersom avståndet mellan Timrå och Sundsvalls centrum är så pass kort är buss och bil det vanligaste färdsättet. Nya Ostkustbanan kommer troligtvis inte att medföra att tågpendlingen mellan Sundsvall och Timrå blir särskilt omfattande även om kapaciteten blir klart förbättrad. Däremot på längre avstånd kommer Nya Ostkustbanan att bli värdefull. Gävle kommer kunna nås inom en dryg timme, vilket kan innebära att Gävle kan komma att bli ett nytt upptagningsområde. Även resor till och från andra delar i regionen hamnar inom ramen för det som idag räknas som maxgränsen för pendling. Det betyder att det skapas betydligt bättre förutsättningar att integrera arbetsmarknaderna, vilket borgar för en högre tillväxt av både befolkning och sysselsättning.

[84] http://www.ekonomifakta.se/ (anm: SCA Graphic Sundsvall har runt 775 anställda. Sannolikt betyder statistiken att 325 personer är knutna till Timrå kommun)

Effekter av Nya Ostkustbanan

Timrå kommun har de senaste tio åren haft en befolkningsökning på cirka 0,2 procent per år. En ny utbyggd Ostkustbana kommer innebära att förutsättningarna att bo kvar i kommunen förbättras ytterligare. Det finns god potential att befolkningsmängden kan fortsätta öka något och vår bedömning är att befolkningen ökar ytterligare. För att bedöma effekten av Nya Ostkustbanan kan den isolerat öka med ungefär 0,3 procent per år.

När det gäller antalet förvärvsarbetande har dessa ökat med 0,5 procent per år i genomsnitt mellan 2008 och 2014. Utifrån de förbättrade förutsättningarna som Nya Ostkustbanan kan ge bedöms antalet sysselsatta 2030-2040 öka med 0,7 procent per år för att sedan stabiliseras på en högre nivå än tidigare.

Tillgänglighetsförbättringen till och från Timrå gör att cirka 63 000 arbetstillfällen nås inom 60 minuter, vilket är cirka 13 500 fler än i den grundprognos som gäller till år 2030. Som tidigare konstaterats ökar lönesumman med omkring 1-4,5 procent när tillgängligheten ökar med 100 procent. Ökningen av produktivitet motsvarar en ökad lönesumma på drygt en miljon per år (2015 års penningvärde). Om hela produktivitetsökningen omsätts i fler jobb blir resultatet en ökning med cirka 2-8 nya jobb, som växer fram successivt efter att trafiken har tagits i bruk kring 2030.

I Timrå kommer det således finnas potential att skapa 2-8 fler arbetstillfällen utöver de 28-30 jobb som kommunen ökat med de senaste åren. Den ökade skatteintäkten för året 2040 blir cirka 1 miljon och skatteintäkten för perioden 2031-2040 blir cirka 7 miljoner extra (2015 års penningvärde). Oavsett hur stor del av den ökade lönesumman som omsätts i fler jobb så är skatteintäkterna oförändrade eftersom den lönesumman ökar antingen i fler jobb eller i högre löner.

Tabell 21. Dagens utveckling samt effekter av Nya Ostkustbanan.

Timrå	2014 - 2030	2031 - 2040	Ny jämvikt 2040	Ackumulerat 2031-2040
Scenario: Ingen Ny OKB (utv. följer dagens utveckling)				
Tillväxt befolkning (baserat på historiska värden)	0,2%	0,2%		
Antal fler sysselsatta per år i antal, snitt (baserat på historiska värden)	28	30		
Lönesummeutv. per person/år i % (baserat på historiska värden)	1,7%	1,7%		
Scenario: Nya OKB (förbättrade möjligheter)		**Årlig tillväxt**		
Tillgänglighetsförbättring (antal fler arbetsplatser som nås på < 60 min)		27%		
Antal fler sysselsatta, netto (om 100 % av lönesummaökn. ger nyanställning)		2	21	
Nettoökn. lönesumma/år i % (beräkn. på forskningsunderlag)		0	4	
Ökade skatteintäkter som resultat av Nya OKB, dels år 2040, dels 2031-2040, MSEK		1	1	7

Anm: Egna beräkningar baserat på historisk utveckling och forskningsunderlag.

6.9 Härnösands kommun

Nästan hälften av invånarna i Härnösand kommun arbetar inom brancher där arbetstagarna har en större pendlingsbenägehet än inom de andra branscherna. Hela 18 procent av de de förvärvsarbetande arbetar inom offentlig förvaltning. Det är tre gånger fler än riksgenomsnittet och de flesta andra kommunerna längs Ostkustbanan. Kommunens största privata arbetsgivare är Com Hem AB med drygt 325 anställda och med Härnösand kommun som största offentliga arbetsgivare med omkring 2 575 anställda.[85]

[85] http://www.ekonomifakta.se/

Med en utbyggd Ostkustbana kommer ett antal relationer att stärkas betydligt med snabbare tågförbindelser från stationen i Härnösand. Tågresor mellan Sundsvall och Härnösand kommer att förbättras avsevärt och ta cirka 20 minuter. Även längre resor kommer möjliggöras för arbetspendling och arbetskraften kommer få ökade möjligheter att pendla både till och från Härnösand. Det betyder att det skapas betydligt bättre förutsättningar att integrera arbetsmarknaderna, vilket borgar för en högre tillväxt av både befolkning och sysselsättning.

Effekter av Nya Ostkustbanan

Härnösand kommun har de senaste tio åren haft en befolkningsminskning på cirka 0,4 procent per år. En ny utbyggd Ostkustbana kommer innebära att förutsättningarna att bo kvar i kommunen förbättras. För att bedöma effekten av Nya Ostkustbanan kan den isolerat bromsa upp så att minskningen stannar på 0,2 procent per år. Det finns dock god potential att befolkningsminskningen kan bromsas upp helt och med hjälp av andra insatser leda till att det kan vända något.

När det gäller antalet förvärvsarbetande har dessa också minskat med 0,4 procent per år i genomsnitt mellan 2008 och 2014. Utifrån de förbättrade förutsättningarna som Nya Ostkustbanan kan ge bedöms antalet sysselsatta 2030-2040 minska med 0,2 procent per år. Tillgänglighetsförbättringen till och från Härnösand gör att omkring 59 000 arbetstillfällen nås inom 60 minuter, vilket är cirka 25 000 fler än i den grundprognos som gäller till år 2030. Som tidigare konstaterats ökar lönesumman med omkring 1-4,5 procent när tillgängligheten ökar med 100 procent. I Härnösand ökar tillgängligheten med 49 procent och utifrån befolkningsförändringen som legat still och en negativ sysselsättningsutveckling kommer effekterna bli något mer begränsade.

Ökningen av produktivitet motsvarar en ökad lönesumma om tre till fem miljoner (2015 års penningvärde) per år. Om hela produktivitetsökningen omsätts i fler jobb blir resultatet en ökning med cirka 16 nya jobb som växer fram successivt efter att trafiken har tagits i bruk kring 2030.

Summan av 16 nya arbetstillfällen stämmer väl överens med internationell forskning om sysselsättning kring höghastighetsstation, vilken skulle ge en ökning på cirka 15 jobb. I Härnösand kommer det således finnas potential att skapa nya arbetstillfällen och sannolikt minska eller vända den negativa trenden som det senaste decenniet inneburit.

Den ökade skatteintäkten för året 2040 blir cirka 10 miljoner och skatteintäkten för perioden 2031-2040 blir 57 miljoner (2015 års penningvärde). Oavsett hur stor del av den ökade lönesumman som omsätts i fler jobb så är skatteintäkterna oförändrade eftersom den lönesumman ökar antingen i fler jobb eller i högre löner.

Tabell 22. Dagens utveckling samt effekter av Nya Ostkustbanan.

Härnösand	2014 - 2030	2031 - 2040	Ny jämvikt 2040	Ackumulerat 2031-2040
Scenario: Ingen Ny OKB (utv. följer dagens utveckling)				
Tillväxt befolkning (baserat på historiska värden)	0,0%	0,0%		
Antal fler sysselsatta per år i antal, snitt (baserat på historiska värden)	-45	-43		
Lönesummeutv. per person/år i % (baserat på historiska värden)	1,7%	1,7%		
Scenario: Nya OKB (förbättrade möjligheter)		**Årlig tillväxt**		
Tillgänglighetsförbättring (antal fler arbetsplatser som nås på < 60 min)		49%		
Antal fler sysselsatta, netto (om 100 % av lönesummaökn. ger nyanställning)		16	163	
Nettoökn. lönesumma/år i % (beräkn. på forskningsunderlag)		3	34	
Ökade skatteintäkter som resultat av Nya OKB, dels år 2040, dels 2031-2040, MSEK		6	10	57

Anm: Egna beräkningar baserat på historisk utveckling och forskningsunderlag.

6.10 Kramfors kommun

Kramfors kommun har de senaste åren byggt ett nytt resecentrum och fått en ny järnväg med ökad trafik mellan Sundsvall och Umeå. Än så länge är sträckan Sundsvall-Härnösand bristfällig men nya Ådalsbanan från Härnösand har inneburit att Kramforsborna kan nå Örnsköldsvik på drygt en halvtimme. När Nya Ostkustbanan blir klar till Härnösand ökar möjligheterna till arbetspendling även söderut kraftfullt. Resan till Sundsvall minskar till 30 minuter vilket innebär att en helt ny arbetsmarknad öppnar sig för Kramforsborna.

De senaste tio åren har befolkningen i kommunen minskat kraftigt, med över en procent per år i snitt. Men med den förbättrade kollektivtrafiken är bedömningen att minskningen bromsas upp kraftfullt. Järnvägens betydelse kommer inte ensamt att vända till ett positivt värde men minskningen halveras sannolikt efter 2030 och med hjälp av andra åtgärder kan Kramfors till och med öka sin befolkning på sikt.

Sysselsättningen har inte minskat lika kraftfullt men då dagerns arbetskraft visar på ett beroende av tillverkning samt vård och omsorg samt befolkningsutvecklingen med en hög medelålder är en försiktig bedömning att sysselsättningsminskningen stannar av något. För att vända uppåt krävs sannolikt dock mer offensiva åtgärder, något som i nuläget är svårbedömt. Tillgänglighetsförbättringen till och från Kramfors gör att nästan 23 000 fler arbetstillfällen nås inom 60 minuter vilket är över 120 %.fler än i dag Det innebär att omkring 20 000 arbetstagare kan nå olika arbetsplatser i Kramfors eller dess omnejd och öka sina möjligheter att hitta arbetsplatser som passar fler arbetstagare. Detta skulle kunna innebära att den negativa sysselsättningsutvecklingen kan vända uppåt igen.

Kommunens största privata arbetsgivare är Folksam Ömsesidig Sakförsäkring med drygt 375 anställda och med Kramfors kommun som största offentliga arbetsgivare med omkring 2 525 anställda.[86]

Effekter av Nya Ostkustbanan

Om tillgängligheten förbättras med 100 procent kan lönesumman öka med omkring 1-4,5 procent. I Kramfors ökar tillgängligheten alltså med 126 procent. Trots att Kramfors inte ligger längs Nya Ostkustbanan skapas positiva effekter tack vare goda förbindelser främst till Härnösand och Sundsvall.

Tack vare förbättringen av tillgängligheten ökar produktivitet något vilket motsvarar en ökad lönesumma av 6 miljoner kronor per år (2015 års penningvärde). Om hela

[86] http://www.ekonomifakta.se/

produktivitetsökningen omsätts i fler jobb blir resultatet en ökning med cirka 30 extra arbetstillfällen som växer fram successivt varje år efter att trafiken har tagits i bruk kring 2030. I Kramfors kommer det således finnas en klart bättre potential att skapa fler jobb och med hjälp av andra åtgärder kan den svaga utveckling som kommunen haft de senaste åren minskas och kanske vända uppåt. Den ökade skatteintäkten för året 2040 blir cirka 19 miljoner och för perioden 2031-2040 105 miljoner ackumulerat (2015 års penningvärde). Oavsett hur stor del av den ökade lönesumman som omsätts i fler jobb så är skatteintäkterna oförändrade eftersom den lönesumman ökar antingen i fler jobb eller i högre löner.

Tabell 23. Dagens utveckling samt effekter av Nya Ostkustbanan.

Kramfors	2014 - 2030	2031 - 2040	Ny jämvikt 2040	Ackumulerat 2031-2040
Scenario: Ingen Ny OKB (utv. följer dagens utveckling)				
Tillväxt befolkning (baserat på historiska värden)	-1,1%	-1,1%		
Antal fler sysselsatta per år i antal, snitt (baserat på historiska värden)	-24	-23		
Lönesummeutv. per person/år i % (baserat på historiska värden)	2,0%	2,0%		
Scenario: Nya OKB (förbättrade möjligheter)		**Årlig tillväxt**		
Tillgänglighetsförbättring (antal fler arbetsplatser som nås på < 60 min)		126%		
Antal fler sysselsatta, netto (om 100 % av lönesummaökn. ger nyanställning)		31	307	
Nettoökn. lönesumma/år i % (beräkn. på forskningsunderlag)		6	62	
Ökade skatteintäkter som resultat av Nya OKB, dels år 2040, dels 2031-2040, MSEK		11	19	105

Anm: Egna beräkningar baserat på historisk utveckling och forskningsunderlag.

6.11 Örnsköldsviks kommun

Åren 2008 och 2009 tappade Örnsköldsvik nära 1 300 förvärsarbetare sannolikt på grund av lågkonjunkturen. Därefter har tappet nästan återtagits och kommunen har drygt 25 000 förvärvsarbetare. Enbart 27 procent av invånarna i Örnsköldsvik kommun arbetar inom branscher där arbetstagarna har en större pendlingsbenägenhet än inom de andra branscherna. Tillverkningsindustrin samt vård och omsorg är stora branscher i kommunen.

Med en utbyggd Ostkustbana kommer ett antal relationer att stärkas betydligt med snabbare tågförbindelser från stationen i Örnsköldsvik. Tågresor mellan Sundsvall och Örnsköldsvik kommer att förbättras avsevärt och ta cirka 80 minuter. Även längre resor kommer möjliggöras för arbetspendling och arbetskraften kommer få ökade möjligheter att pendla både till och från Örnsköldsvik. Det betyder att det skapas betydligt bättre förutsättningar att integrera arbetsmarknaderna, vilket borgar för en högre tillväxt av både befolkning och sysselsättning.

Örnsköldsvik kommun har de senaste tio åren legat stilla i sin befolkningsutveckling. En ny utbyggd Ostkustbana kommer innebära att förutsättningarna att bo kvar i kommunen förbättras något även om de har fått en lyft av Botniabanan på senare tid. Möjligheterna att pendla söderut kommer dock att förbättras och man når Sundsvall inom en timma vilket är attraktivt för dagspendling.

När det gäller antalet förvärvsarbetande har dessa ökat något de senaste åren, med 0,2 procent per år i genomsnitt mellan 2008 och 2014. Utifrån de förbättrade förutsättningarna som Nya Ostkustbanan kan ge bedöms antalet sysselsatta 2030-2040 öka ytterligare till omkring 0,3 procent per år efter år 2030 och stabiliseras på en högre nivå efter det. Kommunens största privata arbetsgivare är Metsä board AB med drygt 925 anställda och med Örnsköldsvik kommun som största offentliga arbetsgivare med omkring 5 925 anställda.[87]

Effekter av Nya Ostkustbanan

Tillgänglighetsförbättringen till och från Örnsköldsvik blir 13 procent vilket innebär att 1 600 fler arbetstillfällen nås inom 60 minuter jämfört med den grundprognos som gäller till år 2030. Detta skulle kunna innebära att sysselsättningen kan ta fart och mer kraftfullt stiga uppåt.

Örnsköldsvik ligger inte längs Nya Ostkustbanan men tillgänglighetsförbättringen innebär trots det att produktiviteten kan öka tack vare en förbättrad tillgänglighet. Denna ökning motsvarar en ökad lönesumma på drygt en miljon per år (2015 års penningvärde). Om hela produktivitetsökningen omsätts i fler jobb blir resultatet en ökning med cirka 5 fler arbetstillfällen som växer fram successivt per år efter att trafiken har tagits i bruk kring 2030.

Örnsköldsvik har således potential att skapa fler jobb än de 50 per år som skapats i kommunen de senaste åren. Omkring 50 arbetstillfällen extra mellan 2030-2040 motsvarar ungefär ett till två års tillväxt av jobb utifrån de senaste årens tillväxttakt. Den ökade skatteintäkten för året 2040 blir omkring 3 miljoner och skatteintäkten för perioden 2031-2040 blir 17 miljoner kronor (2015 års penningvärde). Oavsett hur stor del av den ökade lönesumman som omsätts i fler jobb så är skatteintäkterna oförändrade eftersom den lönesumman ökar antingen i fler jobb eller i högre löner.

Tabell 24. Dagens utveckling samt effekter av Nya Ostkustbanan.

Örnsköldsvik	2014 - 2030	2031 - 2040	Ny jämvikt 2040	Ackumulerat 2031-2040
Scenario: Ingen Ny OKB (utv. följer dagens utveckling)				
Tillväxt befolkning (baserat på historiska värden)	0,0%	0,0%		
Antal fler sysselsatta per år i antal, snitt (baserat på historiska värden)	52	53		
Lönesummeutv. per person/år i % (baserat på historiska värden)	2,1%	2,1%		
Scenario: Nya OKB (förbättrade möjligheter)		**Årlig tillväxt**		
Tillgänglighetsförbättring (antal fler arbetsplatser som nås på < 60 min)		13%		
Antal fler sysselsatta, netto (om 100 % av lönesummaökn. ger nyanställning)		5	46	
Nettoökn. lönesumma/år i % (beräkn. på forskningsunderlag)		1	10	
Ökade skatteintäkter som resultat av Nya OKB, dels år 2040, dels 2031-2040, MSEK		2	3	17

Anm: Egna beräkningar baserat på historisk utveckling och forskningsunderlag.

6.12 Sollefteå kommun

Sollefteå kommun har en stor andel som arbetar med vård och omsorg, nästan 30 procent Utöver det är det en väldigt diversifierad arbetsmarknad med enbart fem procent inom tillverkningsindustrin. Sollefteå ligger inte längs Nya Ostkustbanan och de skattningar som gjorts ger inte några tillgänglighetsförbättringar för kommunen med hjälp av utbyggnaden. De senaste tio åren har befolkningen i kommunen minskat med 0,8 procent per år i snitt. De tre senast åren finns dock tendenser som bromsar upp denna

[87] http://www.ekonomifakta.se/

utveckling. Det är osäkert vad denna förbättring beror på och därmed svårt att dra långtgående slutsatser. Men en förbättrad kollektivtrafik i hela regionen kan innebära att minskningen bromsas upp ytterligare.

Sysselsättningen har också minskat men inte lika kraftfullt. För att vända uppåt krävs sannolikt dock mer offensiva åtgärder, något som i nuläget är svårbedömt. Tillgänglighetsförbättringen till och från Sollefteå visar inga effekter men då andra transportsätt till närliggande kommuner som får goda effekter inte är med i skattningen kan effekterna trots det bli positiva.

Kommunens största privata arbetsgivare är E.ON Kundsupport med drygt 125 anställda och med Sollefteå kommun som största offentliga arbetsgivare med omkring 1 975 anställda.[88]

Effekter av Nya Ostkustbanan

Sollefteå får inga direkta tillgänglighetsförbättringar av Nya Ostkustbanan vilket innebär att arbetsmarknadseffekterna av själva järnvägsinvesteringen uteblir. Det är dock klart sannolikt att hela regionen, inklusive Sollefteå, kommer gynnas av det ökade utbytet på arbetsmarknaden som tillgängligheten medför även om just denna nytta inte visas i beräkningarna.

Tabell 25. Dagens utveckling samt effekter av Nya Ostkustbanan.

Sollefteå	2014 - 2030	2031 - 2040	Ny jämvikt 2040	Ackumulerat 2031-2040
Scenario: Ingen Ny OKB (utv. följer dagens utveckling)				
Tillväxt befolkning (baserat på historiska värden)	-0,8%	-0,8%		
Antal fler sysselsatta per år i antal, snitt (baserat på historiska värden)	-38	-36		
Lönesummeutv. per person/år i % (baserat på historiska värden)	2,0%	2,0%		
Scenario: Nya OKB (förbättrade möjligheter)		**Årlig tillväxt**		
Tillgänglighetsförbättring (antal fler arbetsplatser som nås på > 60 min)		0%		
Antal fler sysselsatta, netto (om 100 % av lönesummaökn. ger nyanställning)		0	0	
Nettoökn. lönesumma/år i % (beräkn. på forskningsunderlag)		0	0	
Ökade skatteintäkter som resultat av Nya OKB, dels år 2040, dels 2031-2040		0	0	0

Anm: Egna beräkningar baserat på historisk utveckling och forskningsunderlag

[88] http://www.ekonomifakta.se/

7 Studienyttor av utbyggd Nya Ostkustbanan

Studienyttor av Nya Ostkustbanan beskrivs genom tre dimensioner eller perspektiv som har tydliga samband (se Figur 43). Den första dimensionen är *studentperspektivet* som fokuserar på studenternas olika behov. Den andra är *verksamhetsperspektivet*, där Mittuniversitetet och Högskolan i Gävle kan betraktas som högt specialiserade och internationellt inriktade kunskapsorganisationer med precis samma behov för att kunna utvecklas som motsvarande delar av näringslivet. Den tredje dimensionen är *samhällsperspektivet*, som beskriver hur regionen drar nytta av den högre utbildningen och forskningen.

De tre dimensionerna hänger nära samman. Åtgärder som stärker verksamheten har positiva effekter både för studenterna och för det omgivande samhället. På motsvarande sätt drar Mittuniversitetet och Högskolan i Gävle och dess studenter nytta av insatser som stärker den regionala miljön, som till exempel utbyggnaden av transportsystemet.

I detta avsnitt kombineras de tre perspektiven med den tillgänglighetsförbättring som Nya Ostkustbanan adderar för att på så sätt generera studienyttor.

Figur 43. Studienyttor som en kombination av tre samverkans perspektiv.

Studentperspektivet

Studentperspektivet behandlar ett antal faktorer eller behov som studenter bedöms ha eller gynnas av.

- *Utbud av utbildning*. Ju större utbud av utbildning, desto bättre för studenter. Nya Ostkustbanan vidgar utbudet för de studenter som bor i regionen och medger till exempel att studenter läser kurser både på Mittuniversitetet och på Högskolan i Gävle. Detta är en särskilt viktig aspekt för blivande studenter från så kallade studieovana hem.
- *Regional attraktivitet*. Regionens utbud av kultur, natur och service är viktigt för studenter, precis som för alla människor. Utbudet ökar med Nya Ostkustbanan och dessutom med tåg, vilket underlättar för studenter som kanske inte har tillgång till bil.

- *Distansutbildning.* Både Mittuniversitetet och Högskolan i Gävle har väl utvecklad distansutbildning.[89] Inte desto mindre underlättas en kombination av e-learning och fysiska möten när tillgängligheten vidgas. Detta är primärt en effekt för studenter utanför den egna regionen. För studenter som inte behöver resa dagligen, bör även lärosätena i Stockholm, Uppsala och Umeå räknas in bland dem som bli mer tillgängliga, exempelvis för distansstudier.
- *Vidareutbildning av yrkesverksamma*. Studenter som läser vidare mer eller mindre direkt efter gymnasiet har en hög rörlighet. Situationen kan vara annorlunda för studenter som är äldre, har bildat familj och är etablerade i arbetslivet. Den förbättrade tillgängligheten av Nya Ostkustbanan förbättrar deras möjligheter till akademisk fortbildning och ger förutsättningar för ett livslångt lärande.
- *Samverkan med arbetslivet*. Studenter har ett stort behov av att utbildningen sker i samverkan med arbetslivet, dels för att höja kvaliteten i utbildningen, dels för att skapa nätverk som kan vara användbara vid etableringen på arbetsmarknaden. Nya Ostkustbanan dubblerar i princip antalet tillgängliga arbetsplatser med vilka samverkan kan ske.
- *Internationella (inresande) studenter*. Internationella studenter berikar utbildningen genom att tillföra nya perspektiv och erfarenheter. I riket var andelen inresande studenter drygt sju procent av alla studenter höstterminen 2014, medan den var drygt fyra procent för Mittuniversitetet och tre procent för Högskolan i Gävle.[90] Mindre lärosäten och län kan ha svårare att hävda sig i konkurrensen om internationella studenter jämfört med platser som får hög exponering på andra sätt, som exempelvis Stockholm. Internationella studenter har samma behov som alla studenter, men gynnas dessutom av tillgänglighet till en stor, internationell flygplats och har (möjligen) ett större intresse eller behov av att kunna besöka Stockholm. Nya Ostkustbanan förbättrar båda dessa möjligheter.

Verksamhetsperspektivet

- *Rekrytering av personal.* Tillgängligheten i regionen utvecklas betydligt med Nya Ostkustbanan och rekryteringsbasen för personal vidgas. Detta är särskilt viktigt för specialiserad arbetskraft, som särskilt finns vid universitet och högskolor..
- *Rekrytering av studenter*. Även för lärosäten vidgas rekryteringsområdet när trafiken utvecklas, även om studenter kanske sällan pendlar längre sträckor.
- *Samverkan med svenska och internationella lärosäten.* Betydelsen av samverkan med andra lärosäten inom och utom landet samt med näringslivet och för den delen offentlig sektor. Den akademiska världen präglas av samma internationalisering och specialisering som näringslivet och får därför ett växande

[89] Se respektive lärosätes hemsida.
[90] Universitetskanslersämbetet (2015). Årsrapport 2015.

behov av att samverka med andra lärosäten.[91] Detta är inte minst relevant då nya forskningsfält och tillämpningar av forskning växer fram i gränsytan mellan discipliner. Eftersom inget lärosäte kan täcka alla kompetensområden krävs samverkan med andra aktörer.

- *Samverkan med näringsliv, offentlig* och *ideell sektor.* Samverkan med övriga samhället är en viktig uppgift för akademin.[92] Förutom att det ingår i det formella uppdraget för lärosätena så är det angeläget för att säkerställa ett funktionellt utbyte inom såväl utbildning som forskning. Nya Ostkustbanan underlättar detta längs hela Norrlandskusten och med Stockholmsregionen.

Samhällsperspektivet

Ökad utbildningsnivå i regionen. Utbyggnaden av det svenska högskolesystemet hade som tydlig målsättning att få fler att läsa en högre utbildning. Den geografiska närheten minskar tröskeln för att börja läsa på högskola eller universitet, inte minst bland ungdomar från familjer utan vana av högre studier. Utvärderingar visar också att detta syfte till delar har uppnåtts och korta avstånd till högskola eller universitet samvarierar med en högre utbildningsnivå bland befolkningen.[93] Detta ger i sin tur betydande nyttor för regionen. Utbildningsnivån i kommunerna längs Ostkustbanan framgår av Tabell 26.Tabell 26

Tabell 26. Andelen av befolkningen mellan 25-64 år med eftergymnasial utbildning 2014. Källa: SCB.

Kommun	**Andel av befolkningen 25-64 år med eftergymnasial utbildning (2014)**		
	Män	Kvinnor	Totalt
Gävle	33%	45%	39%
Söderhamn	19%	31%	25%
Hudiksvall	24%	39%	32%
Nordanstig	16%	31%	23%
Sundsvall	34%	44%	39%
Timrå	22%	34%	28%
Härnösand	32%	43%	38%
Riket	36%	47%	41%

Det kan konstateras att ingen kommun når upp till rikssnittet avseende utbildningsnivå. Nya Ostkustbanan ökar tillgängligheten till högre utbildning och torde underlätta en fortsatt höjning av utbildningsnivån. Det är dock svårbedömt hur stor effekten blir. Pokarzhevskaya P. och Regnér H. (2015) refererar till ett antal studier som sammantaget visar att det finns ett svagt samband mellan avstånd till närmaste högskola och sannolikheten att börja i högskola och att det har större betydelse för personer med

[91] För en utförlig och belysande beskrivning av akademins internationalisering, se till exempel Andersson Å.E, Andersson D.E, Wichmann Matthiessen C. (2013). Öresundsregionen. Den dynamiska metropolen. Daidalos förlag
[92] Se till exempel Universitetskanslersämbetets hemsida under rubriken ”Bättre utbildning genom samverkan”: http://www.uka.se/fakta-om-hogskolan/universiteten-och-hogskolorna.html. Hämtad 160410.
[93] Se t.e.x Andersson T. (2008): Globaliseringen och den högre utbildningen, Underlagsrapport 10 till Globaliseringsrådet

föräldrar utan akademisk utbildning. Sannolikheten är också högre att män som bor nära en högskola vid 16 års ålder studerar vidare på högre nivå. Samtidigt visar analyser att i län med ett litet eller medelstort lärosäte flyttar en stor eller mycket stor andel av gymnasieeleverna på högskoleförberedande program till ett annat län för att studera vidare.94 Närheten till högskola verkar stimulera fortsatta studier, men inte nödvändigtvis på ”det egna” lärosätet. Mittuniversitetet konstaterar till exempel att andelen högskolenybörjare från regionen (definierat som Jämtlands och Västernorrlands län) som väljer Mittuniversitetet har sjunkit under flera år från cirka 45 procent till cirka 32 procent läsåret 2014/2015.[95]

Kompetensförsörjning av näringsliv, offentlig och ideell sektor

Statistik visar att regionen har svårt att behålla studenter som har flyttat till Västernorrland eller Gävleborgs län för att studera. Detta är ett problem regionen delar med många regioner i landet och det är i princip bara storstadsregionerna som lyckas behålla en majoritet av studenterna. Det är också storstadsregionerna som i hög grad attraherar nyexaminerade studenter från övriga landet.[96] Med Nya Ostkustbanan ökar den regionala attraktiviteten och utbudet av arbetsplatser, vilket ökar chansen till en snabb etablering på arbetsmarknaden. Vidare underlättas fortbildning av yrkesverksamma och andra former av samverkan mellan akademin och övriga samhället för ett ofta ömsesidigt kunskapsutbyte.

Innovationer och nyföretagande

Nya Ostkustbanan möjliggör alltså en ökning av olika typer av samverkan mellan forskning och företag. Det finns samtidigt stabila samband som visar att nyföretagandet ökar med regionstorleken. Anledningen är enkel, cirka åtta av tio nystartade företag är tjänsteföretag. Dessa behöver i ännu högre grad tillgång till kompetens i form av arbetskraft och till kunder inom en relativ närhet. Båda dessa faktorer finns det fler av i en större region. Under 2013 var nyföretagandet i riket 11,5 nya företag per tusen invånare, medan Västernorrland och Gävleborg hade ett nyföretagande på 9,2 nya företag per tusen invånare.[97] Sammantaget skapar Nya Ostkustbanan en dubbel dynamik som bör stärka innovationskraften och nyföretagandet i regionen.

Studienyttorna av Nya Ostkustbanan värderas i Tabell 27 nedan. Det skall återigen konstateras att tillgänglighetsförbättring inte verkar i ett vakuum, utan i samverkan med insatser på en mängd olika områden. Detta gäller i lika hög grad studienyttor som andra nyttor. Inte desto mindre har Nya Ostkustbanan en positiv påverkan på samtliga de parametrar som beskrivits ovan, även om den positiva effekten kan vara större eller mindre. Just bredden i påverkan och effekt är det stora värdet av bättre tillgänglighet. Här innebär de radikala restidsförbättringarna längs Nya Ostkustbanan nya och spännande möjligheter.

[94] Pokarzhevskaya G. och Regnér H (2015). Val av högskoleort. Regionala mönster bland kvinnor och män. SACO
[95] Mittuniversitetet (2016). Årsrapport 2015.
[96] Studenters val av studieort och benägenhet att flytta till utbildning respektive efter färdig utbildning analyseras utförligt av Pokarzhevskaya G. och Regnér H (2015). Val av högskoleort. Regionala mönster bland kvinnor och män. SACO
[97] Ekonomifakta. http://www.ekonomifakta.se/Fakta/Regional-statistik/Ditt-lan-i-siffror/?compare=1&region=2200. Hämtad 160410. Skånes nyföretagande var 12,4 företag per tusen invånare och Stockholms nyföretagande 15,4 per tusen invånare.

Tabell 27. Studienyttor av *Nya Ostkustbanan*, Sweco bedömning av betydelse med kort motivering. Skala: ++: stor positiv påverkan, +: positiv påverkan, (+): svagt positiv påverkan

	Faktor	Påverkan av Nya Ostkustbanan	Påverkan
Studentperspektiv	Utbud utbildning	I princip fördubblat utbud inom pendlingsavstånd ökar studenternas valmöjligheter. Studenter väljer dock studieort utifrån fler parametrar.	+
	Regional attraktivitet	Större utbud av kultur, natur och service. Attraherar studenter och ger livskvalitet.	++
	Vidareutbildning av yrkesverksamma	I princip fördubblat utbud inom pendlingsavstånd. Möjliggör livslångt lärande av personer med mindre möjlighet att flytta.	++
	Samverkan med arbetslivet	Kontaktytan vidgas, kvaliteten i utbildningen ökar och nätverk underlättar etablering på arbetsmarknaden.	+
	Distansutbildning	Enklare att kombinera e-learning med fysiska möten, även om e-learning skall vara (delvis) oberoende av fysiska möten	(+).
	Internationella studenter	Bättre tillgänglighet till Stockholmsregionen och Arlanda kan underlätta rekrytering av internationella studenter. Finns dock viktigare faktorer bakom deras beslut.	(+)
Verksamhetsperspektiv	Rekrytering av personal	Större arbetsmarknad och ökad regional attraktivitet är särskilt viktigt för specialiserad arbetskraft.	++
	Rekrytering av studenter	Större upptagningsområde och ökad regional attraktivitet, men inte minst lärosätena själva måste fortsätta utvecklas för att bibehålla och stärka söktrycket.	+
	Samverkan med svenska lärosäten	Ökad tillgänglighet längs Norrlandskusten men också till flera av landets ledande lärosäten i Uppsala och Stockholm. Ger möjlighet att enklare kombinera discipliner, men också att dela på kritiska resurser.	+
	Samverkan internationellt	Ökad tillgänglighet till Arlanda. Internationell samverkan påverkas dock mer av andra faktorer.	(+)
	Samverkan företag, offentlig och ideell sektor	Fördubblad kontaktyta inom pendlingsavstånd. Viktigt för kvaliteten och utvecklingen inom hela lärosätet. Löses dock inte endast genom bättre tillgänglighet.	+
Samhällsperspektiv	Ökad utbildningsnivå i regionen	Ökad attraktionskraft för blivande studenter, dels de som bor i regionen, dels de som kan flytta till regionen. Lättare övergång till högre studier för elever från studieovana hem.	(+)

	Kompetensförsörjning av företag, offentlig och ideell sektor	Ökad attraktionskraft för färdiga studenter att stanna kvar i regionen, enklare samverkan med forskning och utbildning, ökade möjligheter till och utbud av fortbildning för yrkesverksamma.	(+)
	Innovationer och nyföretagande	Innovationskraften stärks med regionstorlek, ökad tillgänglighet och bättre möjligheter till samverkan med akademin. Breddat underlag för nya företag och deras behov av både specifik och generell kompetens.	(+)

Mittuniversitetet

Mittuniversitetet har campus i Sundsvall och Östersund med cirka 13 000 studenter. Antalet helårsstudenter var cirka 6 800 år 2014.[98] Mittuniversitetet har drygt 1 000 anställda, varav cirka 80 professorer och 165 forskarstuderande.[99] Mittuniversitetet erbjuder å ena sidan program som är vanliga för regionala högskolor och universitet som lärarutbildning, vårdutbildningar, socionomprogram och ingenjörsutbildning med ofta en i huvudsak regional rekryteringsbas. Å andra sidan erbjuder Mittuniversitetet specifika program med nationell och även internationell rekryteringsbas som till exempel civilingenjörsutbildningar och andra mer specialiserade program som risk- och krishantering och sportteknologi. Läsåret 2014/15 hade Mittuniversitetet drygt 500 internationella inresande studenter.[100]

Mittuniversitetet har länge legat långt framme när det gäller distansutbildning.

Högskolan i Gävle

Högskolan i Gävle har sitt campus i Gävle med cirka 700 medarbetare, cirka 14 500 studenter och knappt 30 doktorander.[101] Antalet helårsstudenter var cirka 5 500 år 2014.[102] Högskolan fyller samma regionala kompetensförsörjningsbehov som Mittuniversitetet med lärarutbildning, sjuksköterskeprogram, socionomutbildning och olika ingenjörsutbildningar. Högskolan i Gävle har också mer specifika program med inriktning bland annat mot arbetshälsovetenskap, hållbart samhällsbyggande och lantmäteri.

Även Högskolan i Gävle lyfter fram att den har en omfattande distansutbildning.

Den regionförstoring som Nya Ostkustbanan leder till, innebär också att lärosätena i Uppsala, Stockholm och Umeå blir tillgängliga för studenter och forskare. Dessa har dock inte beskrivits närmare i denna rapport.

[98] Universitetskanslersämbetet: Högskoleöversikt, hämtad 160330
[99] Mittuniversitetet: www.miun.se, hämtad 160329
[100] Universitetskanslersämbetet: www.uka.se/statistik--uppfoljning/statistikdatabas-om-hogskolan/internationell-mobilitet.html, hämtad 160330
[101] Högskolan i Gävle: www.hig.se, hämtad 160330
[102] Universitetskanslerämbetet: Högskoleöversikt http://www.uka.se/statistik--uppfoljning/statistikdatabas-om-hogskolan/hogskoleoversikt.html , hämtad 160330

8 Näringslivseffekter av utbyggd Ostkustbana

Företagen i Västernorrland och Gävleborgs län gynnas på olika sätt av bättre infrastruktur och utvecklade trafiksystem. I grunden handlar effekterna om tillgången till kunder, kompetens och kapital, det vill säga de parametrar som definierar ett företags konkurrenskraft. Med hjälp av ett effektivt transportsystem kan företag samla kompetens för att producera en vara eller tjänst, förädla den och distribuera till kunder.

När det gäller kapital så är rörligheten mycket stor, men kompetensen att förvalta kapitalet är mer platsbunden. Det som gynnar kompetensförsörjningen i allmänhet är därför fördelaktigt även för företagens kapitalförsörjning, med tillägget att den svenska kapitalmarknaden i hög grad är koncentrerad till Stockholmsregionen. Detta accentuerar ett generellt behov hos företagen i Västernorrland och Gävleborgs län, att komma närmare Stockholmsregionen med dess specialiserade utbud av kompetens.

I samhällsekonomiska kalkyler fångas primärt tidsbesparingen för företagens resor och transporter. Ett grundantagande för de traditionella samhällsekonomiska kalkylerna är att övriga marknader för varor och tjänster fungerar optimalt, det vill säga att det inte finns några effektivitetsvinster att göra inom dessa tack vare att man förbättrar infrastrukturen. Om detta resonemang är giltigt så räcker det med att man fångar tidsvinsten inom transportmarknaden. Om konsumtionen av en vara eller tjänst antas öka tack vare kortare restider så är det endast en omfördelning mellan marknader, att restidsnyttan realiseras på till exempel bostadsmarknaden. När tjänsteresor och godstransporter går snabbare ökar produktiviteten hos företagen. På motsvarande sätt fångas tidsvinster för arbetspendlare, vilka antas realiseras i till exempel ökad sysselsättning.

Det finns dock goda skäl att anta att alla marknader inte fungerar optimalt, utan att de kan fungera bättre tack vare att transporterna blir mer effektiva, som vid en utbyggnad av Nya Ostkustbanan. Forskningen brukar tala om tre typer av så kallade *wider economic benefits* som inte fångas i kalkylerna:

- Bättre fungerande arbetsmarknad
- Bättre fungerande marknader för varor och tjänster
- Agglomerationsfördelar

Bättre fungerande arbetsmarknad innebär dels att fler kan få arbete, dels att fler kan hitta *rätt* arbete. När arbetsmarknadsregionen vidgas tack vare bättre kommunikationer blir det enklare att nå matchning mellan efterfrågan på och utbud av arbetskraft. Människor som står utanför arbetsmarknaden kan hitta anställning, samtidigt som de som har ett arbete kan hitta ett annat arbete de trivs med och som sannolikt ökar deras produktivitet. Arbetsmarknadsnyttan behandlas mer utförligt i Kapitel 6.

Bättre fungerande marknader är delvis kopplat till agglomerationseffekter och har en stark koppling dels till regionstorlek, dels till mer effektiva godstransporter. När transaktionskostnaden för att genomföra affärer reducerar, fungerar marknaderna bättre. Det kan handla om framväxten av nya branscher i regionen eller om att kostnaderna för varutransporter reduceras. Bättre fungerande marknader innebär att konkurrensen ökar och att produktiviteten stiger, vilket också är en effekt av agglomerationsfördelar.

Agglomerationsfördelar handlar om att företagen drar nytta av att tillhöra en större region. Det innebär att de kan utnyttja gemensam infrastruktur som universitet, hamnar och flygplatser och att regionens samlade utbud av kvaliteter gör den attraktiv för människor och företag. Agglomerationsfördelar innebär också att företag inom olika branscher kan dra nytta av att arbetskraften i en region är specialiserad mot den egna näringen, att det finns utvecklade värdekedjor med leverantörer i olika led och ofta en stabil och utvecklingsinriktad kundbas.

Bättre fungerande marknad och agglomerationsfördelar behandlas i avsnitt 8.1 om regionförstoring och i avsnitt 8.3 analyseras effekterna på godstransporter.

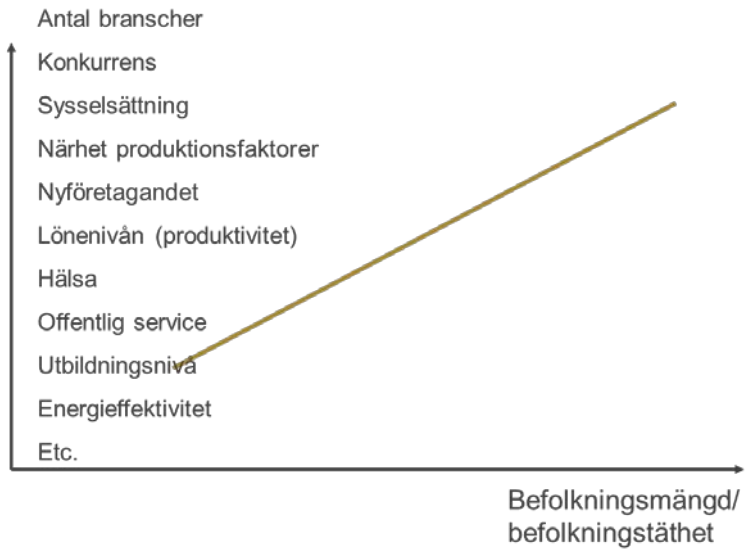
Tabell 28 sammanfattar de primära effekterna av ökad tillgänglighet för branscher med olika inriktning. Det är viktigt att betona att också varuproducerande företag har funktioner med stort behov av spetskompetens i form av både egna specialister, nischade underleverantörer och nära samverkan med universitet och högskolor. Det finns också fler effekter av generell karaktär, framför allt kopplat till regionförstoring. Dessa beskrivs senare i kapitlet.

Tabell 28. De primära effekterna av ökad tillgänglighet för olika branscher. Källa: Sweco.

	Arbetsmarknad	**Agglomerations-fördelar**	**Bättre fungerande marknader**
Varuproducerande (basindustri, förädlingsindustri)	• Vidgad rekrytering, • rekrytering till specialist-funktioner	• Större utbud av godstransporter och infrastruktur med högre kvalitet, • samverkan med universitet och högskolor	• Lägre logistikkostnader • (Något) större kundmarknad • Större leverantörs-marknad • (Något) ökad konkurrens
Tjänste-producerande - kunskapsintensiv	• Rekrytering specialiserad personal, • ökad attraktivitet för inflyttning	• Större utbud av persontransporter och infrastruktur med högre kvalitet, • samverkan med universitet och högskolor	• Bättre tillgång till kunder • Större leverantörsmarknad • Ökad konkurrens
Tjänste-producerande - serviceintensiv	• Vidgad rekrytering	• Ökad regional attraktivitet, • bredare näringsliv	• (Något) större kundmarknad • (Något) ökad konkurrens

8.1 Ökad tillgänglighet och regionförstoring

I en större region finns det en samlad efterfrågan på också mer nischade produkter, vilka tillgodoses av företag eller offentlig sektor och som därmed bidrar till ökad branschbredd. I de branscher som har tillräckligt underlag även i mindre regioner ökar konkurrensen när regionen växer, vilket påverkar produktiviteten och lönenivån positivt. Utbudet av privat och offentlig service ökar, vilket attraherar fler människor. På så sätt skapas en självförstärkande utvecklingsspiral. Det är denna som ligger bakom urbaniseringens framväxt under 1900-talet, en trend som ser ut att fortsätta. I princip alla parametrar som är viktiga för regional utveckling gynnas av att fler människor kan träffas och interagera med varandra (se Figur 44).



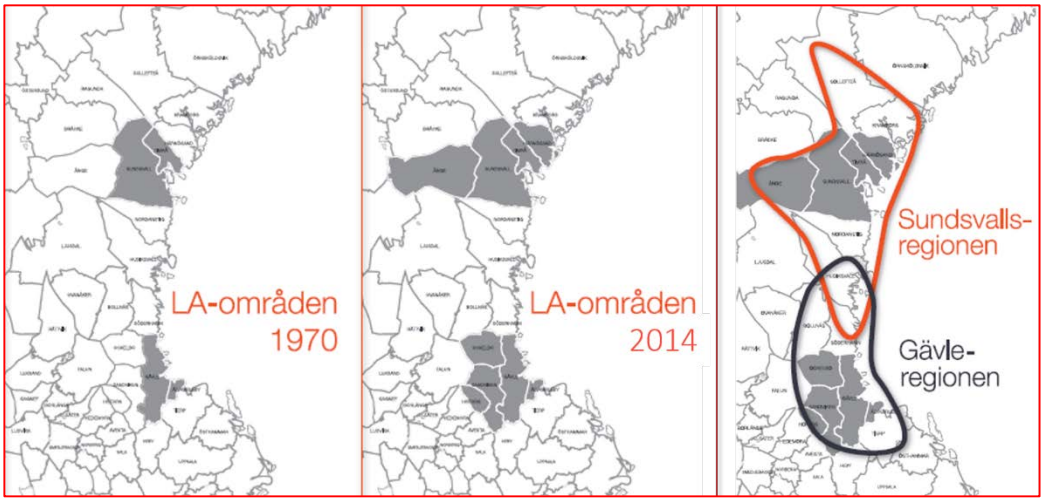
Figur 44. I princip samtliga parametrar som främjar regional utveckling gynnas ju fler människor som finns i regionen. (Stiliserat samband.) Källa: Sweco.

Den större regionens fördelar speglas också i hur befolkningsmängden och sysselsättningen har utvecklats i Sveriges arbetsmarknadsregioner baserat på deras storlek (se Tabell 29).

Tabell 29. Ju större arbetsmarknadsregion, desto mer positiv utveckling 1992-2011. Källa: Boverket (2013).

Antal invånare i LA-regionen	**Förändring 1992-2011**	
	Befolkningsmängd	Sysselsättning (dagbefolkning)
< 10 000	- 18 %	- 9 %
10 000 – 50 000	- 10 %	- 5 %
50 000 – 100 000	- 1 %	3,7 %
100 000 – 500 000	3 %	3,8 %
> 500 000	21 %	23 %

Tabellen antyder potentialen i Nya Ostkustbanan. Av Figur 45 framgår att de lokala arbetsmarknadsregionerna längs Ostkustbanan inte har vuxit i nord-sydlig riktning under nära fem decennier. Vidare illustreras potentialen i att Nya Ostkustbanan kan vidga Sundsvalls- och Gävleregionen och därmed öka deras attraktivitet och konkurrensförmåga till gagn för både näringsliv och invånare. Samtidigt minskar sårbarheten i regionen när branschbredden i arbetsmarknaderna ökar.



Figur 45. Nya Ostkustbanan kan bidra till en radikal vidgning av de lokala arbetsmarknadsregionerna i stråket. Källor: SCB respektive Affärsplan Nya Ostkustbanan.

Med en utbyggd och förbättrad Ostkustbana och bra anslutande trafik kan Sundsvallsregionen växa från dagens cirka 150 000 invånare till cirka 230 000 invånare. Gävleregionen kan vidgas från cirka 160 000 invånare i dag till uppskattningsvis 270 000 invånare i framtiden.[103]

Sundsvalls arbetsmarknadsregion omfattar i dag Sundsvall, Härnösand och Timrå kommuner. Med förbättrade kommunikationer kan regionen vidgas med Kramfors, Sollefteå, Nordanstig och Hudiksvalls kommuner. Gävle arbetsmarknadsregion omfattar för närvarande Gävle, Hofors, Sandviken och Älvkarleby. Regionen kan vidgas med Söderhamn, Bollnäs, Tierp och Hudiksvalls kommuner. Den stora vinnaren kan alltså bli Hudiksvall, strategiskt placerad mellan och inom de båda regionerna.

Inom många branscher pågår en förändring av hur vi arbetar, och vi har en betydligt mer flexibel syn på vad en *arbetsplats* är. Den utvecklingen förväntas fortsätta. I dag kan vi arbeta från flera kontor på flera orter inklusive från hemmet, vi kan jobba på tåg och bussar tack vare bra uppkopplingsmöjligheter och vi kan delta i möten utan att behöva resa dit. Informationsteknologin gör oss mindre beroende av att vara fysiskt på plats. Detta innebär att det är betydligt lättare i dag och i framtiden att bo i Sundsvall eller Gävle och arbeta i Mälarregionen, än vad det var för bara några år sedan då arbetslivet förutsatte daglig pendling. Tillsammans bildar kortare restider, ökad turtäthet och våra

[103] Uppskattningen tar ingen hänsyn till framtida befolkningstillväxt, utan adderar nuvarande befolkningsmängd i stråket.

förändrade arbetsrutiner, att Nya Ostkustbanan har stora möjligheter att avlasta den överhettade Mälarregionen, samt även Umeåregionen.

Nyttorna varierar mellan branscherna

Olika branscher påverkas på olika sätt av ökad tillgänglighet. Förenklat kan man säga att kunskapsintensiv tjänstesektor har större nytta av en ökad tillgänglighet för personer, medan varuproducerande företag inte oväntat gynnas mest av satsningar på godstransporter. Godstransporter behandlas senare i kapitlet. Anledningen att kunskapsintensiv tjänstesektor har stor nytta av ökad tillgänglighet för personer är att dessa branscher är kontakttäta och samtidigt har ett förädlingsvärde som motiverar att man förflyttar sig längre sträckor. Vidare anställer de personal som är specialiserad och välbetald, vilket gör att de dels behöver söka jobb i ett större område, dels har ekonomiska incitament att göra det. Till dessa branscher hör även olika huvudkontorsfunktioner oavsett bransch samt också viktiga delar av offentlig sektor som nationella/storregionala kunskapscenter, universitet och högskolor och specialiserad sjukvård.

Som konstaterats tidigare har även varuproducerande företag stor nytta av att trafiksystemet för persontransporter utvecklas, eftersom det underlättar rekrytering till olika specialistfunktioner och dessutom främjar kompetensförsörjning genom ökad tillgänglighet till tjänsteleverantörer och partners som till exempel universitet och högskolor. Av Tabell 30. Elasticitetstal för olika branscher i olika studier. Talen skall tolkas ”om antalet människor eller arbetstillfällen i en region fördubblas ökar produktiviteten i branschen med X.” Sammanställning: Andersson H (2016). framgår hur elasticiteten mellan produktivitetsvinst och regionstorlek ser ut för olika branscher. Typiskt ökar produktiviteten i en region med tre till fem procent när antalet människor fördubblas genom förtätning eller geografisk förstoring.

Tabell 30. Elasticitetstal för olika branscher i olika studier. Talen skall tolkas ”om antalet människor eller arbetstillfällen i en region fördubblas ökar produktiviteten i branschen med X.” Sammanställning: Andersson H (2016).

Elasticiteter produktivitet/regionstorlek	**Källa**
0,05 – 0,11	Rosenthal & Strange (2004)
0,04	Rice, Venables och Pattachini (2006)
0,043 o Tillverkning: 0,021 o Service: 0,024 o Företagstjänster: 0,083	Graham m fl (2009)
0,058 o Intervall merparten: -0,09 – 0,292 o Intervall ändpunkter: -0,8 – 0,658 o Sverige: 0,017 o Industri: 0,040 o Service: 0,148	Melo (2009)
0,045	Ciccone (2002)
Inom 40 min restid: 0,04-0,05 40 – 80 min restid: 0,01-0,02	Andersson (2013)

Eftersom olika branscher har olika nytta av tillgänglighet i form av regionförstoring finns det anledning att studera näringslivsstrukturen i korridoren. Detta kan göras genom olika metoder, men här redovisas ett antal analyser som fokuserar på dagbefolkningen i de olika kommunerna. Följande parametrar belyses:[104]

- Antalet sysselsatta i absoluta tal år 2014. Ju fler sysselsatta, desto större betydelse för kommunen/regionen.
- Specialiseringskvoten, andelen sysselsatta i branschen i kommunen relativt andelen sysselsatta i branschen i riket. En kvot över 1,20 betyder att branschen har över 20 procent fler sysselsatta i kommunen än genomsnittet för Sverige och indikerar att näringen har gynnsamma förutsättningar i kommunen/regionen.
- Tillväxtkvoten, tillväxten i antal sysselsatta i branschen i kommunen 2008-2014 delas med motsvarande tillväxt på riksnivå.[105] En kvot över 1,2 visar att branschen har vuxit mer än 20 procent snabbare än i riket och sannolikt har gynnsamma förutsättningar att fortsätta utvecklas och till exempel dra nytta av bättre tillgänglighet.[106]

Det skall understrykas att en kvantitativ beskrivning bör kompletteras med en kvalitativ analys för att få en mer fullständig bild av näringslivets utveckling och även för att fånga mindre branscher inom respektive näringsgren så som den definieras av Statistiska Centralbyrån.

Om vi betraktar alla kommuner längs Ostkustbanan respektive Ådalsbanan från Gävle till Härnösand tillsammans är det få näringsgrenar enligt SCB:s övergripande branschindelning som har någon högre koncentration än vad vi kan förvänta oss utifrån ett Sverigesnitt. Inte heller är det någon bransch som har en anmärkningsvärt högre tillväxt än riket i stort. Det är inte så förvånande, eftersom det är ett stort geografiskt tvärsnitt som rymmer både regioncentra och mindre kommuner av olika karaktär. Analysen blir mer intressant när den görs per kommun, även om det samtidigt bortser lite från värdet av just en regionförstoring som går över administrativa gränser.

En övergripande branschanalys ger inte en fullständig bild av vilka näringsgrenar som dominerar regionen, eftersom dessa dels kan ingå som delar i övergripande näringar, dels kan bestå av företag från exempelvis såväl tillverkande industri som tjänsteföretag. Analysen är dock användbar för att visa hur olika delar av kommunens och regionens näringsliv påverkas av Nya Ostkustbanan och dess förbättringar av tillgängligheten för personresande och godstransporter. Efter kommungenomgången kompletteras analysen med en kortfattad redogörelse för andra betydande näringar med koppling till regionen.

[104] En näringslivsanalys kan göras mer avancerad och med beaktande av aspekter som förädlingsvärde och exportintensitet, men i denna rapport bedöms denna metod vara tillräcklig för det kvantitativa momentet, vilket dock bör kompletteras med kvalitativa beskrivningar.
[105] Anledningen att perioden från 2008 studeras är att SCB då ändrade branschindelningen.
[106] I den tillverkande industrin är det lite vanskligt att analysera utvecklingen enbart utifrån sysselsättning, eftersom ett av de viktigaste konkurrensmedlen för varuproducerande företag är graden av automation. Likaså har många industriföretag lagt ut tjänsteproduktion som tidigare skedde inom företaget på underleverantörer, vilket ger en lite missvisande bild över hur antalet sysselsatta utvecklats.

Gävle kommun

I Tabell 31 presenteras de branscher som har en hög grad av specialisering respektive tillväxttakt inom Gävle kommun.

Tabell 31. Branscher i Gävle kommun med hög närvaro respektive hög tillväxt relativt riket i stort. Data: SCB. Bearbetning: Sweco.

	Gävle			Nytta av Nya OKB		
	Antal anställda 2014	Specialiserings-kvot	Tillväxttakt 2008-2014	Arbetsmarknad	Agglomerationsfördelar	Bättre fungerande marknader
Jordbruk, skogsbruk och fiske	620	0,62	1,04	* Vidgad rekrytering * rekrytering till specialistfunktioner	* Större utbud av godstransporter och infrastruktur med högre kvalitet * samverkan med universitet och högskolor	* Lägre logistikkostnader * (Något) större kundmarknad * Större leverantörsmarknad "(Något) ökad konkurrens
Tillverkning och utvinning	3496	0,62	Negativ i kommun & SE			
Energiförsörjning; miljöverksamhet	630	1,29	1,91			
Byggverksamhet	4010	1,24	0,26			
Handel	4766	0,84	0,34			
Transport och magasinering	2775	1,23	++ (Negativ i SE)			
Hotell- och restaurangverksamhet	1948	1,22	0,87	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Information och kommunikation	1164	0,65	1,24	* Rekrytering specialiserad personal * ökad attraktivitet för inflyttning	* Större utbud av persontransporter och infrastruktur med högre kvalitet * samverkan med universitet och högskolor	* Bättre tillgång till kunder * större leverantörsmarknad * ökad konkurrens
Finans- och försäkringsverksamhet	528	0,57				
Fastighetsverksamhet	1002	1,35	3,11	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Företagstjänster	5311	0,99	0,31	* Rekrytering specialiserad personal * ökad attraktivitet för inflyttning	* Större utbud av persontransporter och infrastruktur med högre kvalitet * samverkan med universitet och högskolor	* Bättre tillgång till kunder * större leverantörsmarknad * ökad konkurrens
Offentlig förvaltning och försvar	4632	1,73	1,92			
Utbildning	4738	0,97	1,14			
Vård och omsorg; sociala tjänster	8065	1,05	0,55	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Kulturella och personliga tjänster m.m.	2047	0,98	0,47			

Tillväxten inom energi och miljö är svår att värdera och branschen utgör i dagsläget en liten del av ekonomin i Gävle. Inte desto mindre är både koncentrationen och tillväxten hög och olika delar av branschen kan gynnas av såväl mer effektiva godstransporter som bättre persontrafik.

Transportföretagen sysselsätter fler och befinner sig i stark tillväxt relativt riket, där branschen hade minskad sysselsättning. Bakom siffrorna döljs sannolikt bland annat en god tillväxt i Gävle hamn med ca 34 procent mellan 2004 och 2014. Under samma period ökade godshanteringen i svenska hamnar med drygt två procent.[107] Gävle hamn förutspås dessutom en stark utveckling framöver. Kompletterande initiativ som *MellanSveriges LogistikNav* [108] bidrar till att öka attraktiviteten och konkurrenskraften.

Värt att notera är dock att Gävle reducerade antalet sysselsatta inom tillverknings- och återvinningsföretag med drygt 30 procent mellan 2008 och 2014 och andelen sysselsatta uppgår för närvarande till knappt åtta procent. Även om antalet sysselsatta är ett trubbigt mått för att beskriva utveckling och potential i tillverkningsindustrin, där en stor del av konkonkurrenskraften byggs genom automation, verkar inte framväxten av logistiknäringen ännu ha haft så stor betydelse för kommunens industri. Detta torde dock kunna utvecklas framöver och även sprida sig ytterligare i regionen. Naturligtvis gynnas både industri och transportnäring av en utvecklad Ostkustbana, vilket beskrivs senare i detta kapitel.

Hotell och restaurang gynnas av en ökad regional attraktivitet, men effekten av ökad tillgänglighet är primärt indirekt, eftersom branschen i huvudsak rekryterar lokalt och har

[107] Sveriges hamnar: Hamnstatistik 2004 och 2014.
[108] MellanSveriges LogistikNav: http://www.mellansverigeslogistiknav.se/

en lokal eller möjligen regional kundbas. Tillväxten är samtidigt ett tecken på Gävles roll som regionalt centrum med även omfattande handel.
Fastighetsbolagen utgör en relativt liten del av näringslivet, men deras tillväxt indikerar en ökande dynamik på fastighetsmarknaden. Även fastighetsbolagen gynnas primärt av den ökade tillgängligheten genom att attraktiviteten ökar och därmed att fastighetspriserna stiger.

I egenskap av centralort i Gävleborgs län och med en befolkningsmängd som närmar sig 100 000 invånare har näringslivet som helhet ett relativt stort inslag av kunskapsintensiv tjänstesektor som gynnas av ökad tillgänglighet för persontrafiken. Detta syns också när det gäller civila myndigheter, som svarar för cirka tio procent av de sysselsatta. Inom utbildningsområdet är tillväxten god och här ingår till exempel Högskolan i Gävle, som behandlats närmare i kapitlet om studienyttor.

Söderhamn

I Tabell 32 presenteras de branscher som har en hög närvaro respektive hög tillväxttakt inom Söderhamns kommun.

Tabell 32. Branscher i Söderhamns kommun med hög närvaro respektive hög tillväxt relativt riket i stort. Data: SCB. Bearbetning: Sweco.

	Söderhamn			Nytta av Nya OKB		
	Antal anställda 2014	Specialiserings-kvot	Tillväxttakt 2008-2014	Arbetsmarknad	Agglomerationsfördelar	Bättre fungerande marknader
Jordbruk, skogsbruk och fiske	283	1,25	1,00	* Vidgad rekrytering * rekrytering till specialistfunktioner	* Större utbud av godstransporter och infrastruktur med högre kvalitet * samverkan med universitet och högskolor	* Lägre logistikkostnader * (Något) större kundmarknad * Större leverantörsmarknad "(Något) ökad konkurrens
Tillverkning och utvinning	1291	1,02	Negativ i kommun & SE			
Energiförsörjning; miljöverksamhet	127	1,16	2,06			
Byggverksamhet	962	1,32	0,76			
Handel	1097	0,86	Negativ i kommun			
Transport och magasinering	580	1,15	++ (Negativ i SE)			
Hotell- och restaurangverksamhet	313	0,87	0,77	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Information och kommunikation	137	0,34	Negativ i kommun	* Rekrytering specialiserad personal * ökad attraktivitet för	* Större utbud av persontransporter och infrastruktur med högre	* Bättre tillgång till kunder * större leverantörsmarknad * ökad konkurrens
Finans- och försäkringsverksamhet	137	0,66	24,84			
Fastighetsverksamhet	154	0,92	Negativ i kommun	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Företagstjänster	1094	0,91	Negativ i kommun	* Rekrytering specialiserad personal * ökad attraktivitet för inflyttning	* Större utbud av persontransporter och infrastruktur med högre kvalitet * samverkan med universitet	* Bättre tillgång till kunder * större leverantörsmarknad * ökad konkurrens
Offentlig förvaltning och försvar	810	1,34	0,35			
Utbildning	1021	0,93	Negativ i kommun			
Vård och omsorg; sociala tjänster	1828	1,06	0,30	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Kulturella och personliga tjänster m.m.	404	0,86	0,87			

Söderhamn har en överrepresentation av sysselsatta inom jordbruk och skogsbruk. Det är dock en ganska liten bransch i kommunen med knappt 300 anställda.

På samma sätt som i många andra kommuner och i Sverige i stort har tillverkningsindustrin i Söderhamn gått bakåt i termer av anställda.

Byggsektorn sysselsätter knappt tusen anställda och utgör en profilnäring med proportionerligt sett 30 procent fler anställda än riket. Utvecklingen har dock varit svagare än Sverige i stort.

Det har den däremot inte varit inom transportbranschen, som har gått emot strömmen i landet och tvärtom vuxit i Söderhamn. Om branschen fortsätter utvecklas kan den bli en profilnäring.

Finans- och försäkringsverksamheten har gått framåt, medan den har legat still i riket i stort. Det är dock en liten bransch i Söderhamn.

Hudiksvall

I Tabell 33 presenteras de branscher som har en hög grad av specialisering respektive tillväxttakt inom Hudiksvalls kommun.

Tabell 33. Branscher i Hudiksvalls kommun med hög närvaro respektive hög tillväxt relativt riket i stort. Data: SCB. Bearbetning: Sweco.

	Hudiksvall			Nytta av Nya OKB		
	Antal anställda 2014	Specialiserings-kvot	Tillväxttakt 2008-2014	Arbetsmarknad	Agglomerationsfördelar	Bättre fungerande marknader
Jordbruk, skogsbruk och fiske	801	2,19	1,10			
Tillverkning och utvinning	2843	1,38	Negativ i kommun & SE	* Vidgad rekrytering * rekrytering till specialistfunktioner	* Större utbud av godstransporter och infrastruktur med högre kvalitet * samverkan med universitet och högskolor	* Lägre logistikkostnader * (Något) större kundmarknad * Större leverantörsmarknad "(Något) ökad konkurrens
Energiförsörjning; miljöverksamhet	95	0,54	-2,36			
Byggverksamhet	1571	1,34	1,87			
Handel	1679	0,81	-0,96			
Transport och magasinering	541	0,66	Negativ i kommun & SE			
Hotell- och restaurangverksamhet	491	0,84	1,62	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Information och kommunikation	473	0,73	2,07	* Rekrytering specialiserad personal	* Större utbud av persontransporter och	* Bättre tillgång till kunder * större leverantörsmarknad
Finans- och försäkringsverksamhet	143	0,43	-24,44			
Fastighetsverksamhet	252	0,93	0,98	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Företagstjänster	989	0,51	-0,59	* Rekrytering specialiserad personal * ökad attraktivitet för	* Större utbud av persontransporter och infrastruktur med högre	* Bättre tillgång till kunder * större leverantörsmarknad * ökad konkurrens
Offentlig förvaltning och försvar	758	0,78	2,64			
Utbildning	1677	0,94	-0,62			
Vård och omsorg; sociala tjänster	3828	1,38	0,06	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Kulturella och personliga tjänster m.m.	670	0,88	0,04			

Jordbruk, skogsbruk och fiske är en bransch som är relativt stor i kommunen med cirka 800 anställda och en koncentration som är mer än dubbelt så hög som i riket. Tillväxttakten är också stabil under senare år.

Hudiksvall är beroende av tillverknings och utvinningsindustri, som sysselsätter cirka 2 800 personer och med en nästan 40 procent högre närvaro än vad som motsvarar av ett genomsnitt för Sverige. Antalet anställda har dock minskat med en femtedel under perioden 2008-2014.

Byggverksamhet har tvärtom ökat med cirka en femtedel och är en tydlig specialiseringsbransch för kommunen som sysselsätter drygt 1 500 människor.

Hotell- och restaurangverksamhet har haft dubbelt så stor tillväxt som byggverksamheten och cirka 60 procent högre tillväxt än riket. Med risk för att överanalysera kan detta ses i samband med tillväxten inom information och kommunikation, som har varit dubbelt så hög som i landet i stort. Det skulle kunna indikera att Hudiksvalls goda livsmiljöer attraherar både en besöksnäring och en tjänstesektor som inte är så platsberoende.[109]

Den analysen styrks emellertid inte av den negativa utvecklingen av företagstjänster, som har haft en svag negativ utveckling. Offentlig förvaltning har däremot ökat antalet sysselsatta med över 30 procent under perioden.

Vård och omsorg och sociala tjänster är den dominerande branschen i Hudiksvalls kommun med cirka 3 800 anställda, dock utan någon tillväxt under perioden.

[109] God livsmiljö är en tillgång som är starkt förekommande längs Norrlandskusten. Få mindre kommuner har dock lyckats etablera ett så starkt varumärke som Glada Hudik.

Nordanstig

I Tabell 34 presenteras de branscher som har en hög grad av specialisering respektive tillväxttakt inom Nordanstig kommun.

Tabell 34. Branscher i Nordanstig kommun med hög närvaro respektive hög tillväxt relativt riket i stort. Data: SCB. Bearbetning: Sweco.

	Nordanstig			Nytta av Nya OKB		
	Antal anställda 2014	Specialiserings-kvot	Tillväxttakt 2008-2014	Arbetsmarknad	Agglomerationsfördelar	Bättre fungerande marknader
Jordbruk, skogsbruk och fiske	351	4,94	1,79	* Vidgad rekrytering * rekrytering till specialistfunktioner	* Större utbud av godstransporter och infrastruktur med högre kvalitet * samverkan med universitet och högskolor	* Lägre logistikkostnader * (Något) större kundmarknad * Större leverantörsmarknad "(Något) ökad konkurrens
Tillverkning och utvinning	576	1,44	Negativ i kommun & SE			
Energiförsörjning; miljöverksamhet	37	1,08	-1,65			
Byggverksamhet	270	1,18	0,60			
Handel	234	0,58	0,70			
Transport och magasinering	154	0,97	++ (Negativ i SE)			
Hotell- och restaurangverksamhet	100	0,88	0,78	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Information och kommunikation	9	0,07	-10,82	* Rekrytering specialiserad personal	* Större utbud av persontransporter och	* Bättre tillgång till kunder * större leverantörsmarknad
Finans- och försäkringsverksamhet	13	0,20	-21,89			
Fastighetsverksamhet	46	0,88	0,55	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Företagstjänster	103	0,27	0,72	* Rekrytering specialiserad personal * ökad attraktivitet för	* Större utbud av persontransporter och infrastruktur med högre	* Bättre tillgång till kunder * större leverantörsmarknad * ökad konkurrens
Offentlig förvaltning och försvar	121	0,64	-0,07			
Utbildning	387	1,12	1,13			
Vård och omsorg; sociala tjänster	683	1,26	-0,05	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Kulturella och personliga tjänster m.m.	129	0,88	1,62			

Två av de största branscherna i Nordanstigs kommun är jordbruk, skogsbruk och fiske samt tillverkning och utvinning. I synnerhet den förstnämnda har en mycket stor koncentration relativt riket och dessutom en stark tillväxt med cirka 60 procent fler sysselsatta sedan 2008. Tillverkningsindustrin har inte heller i Nordanstig ökat antalet anställda, men som tidigare konstaterats är detta i det närmaste en framgångsfaktor för svensk industri i konkurrens med omvärlden.

Transport och magasinering har ökat antalet anställda med över 30 procent under perioden 2008-2014, då branschen tvärtom har minskat i landet i stort. Det är dock en liten bransch i kommunen med cirka 150 anställda.

Utbildning har en tillväxt som är 13 procent högre än landet i stort och med en viss ”överrepresentation” i kommunen. Även kulturella och personliga tjänster har en god tillväxt, medan vård och omsorg i princip står still.

Sundsvalls kommun

I
Tabell 35 presenteras de branscher som har en hög grad av specialisering respektive tillväxttakt inom kommunen.

Tabell 35. Branscher i Sundsvalls kommun med hög närvaro respektive hög tillväxt relativt riket i stort. Data: SCB. Bearbetning: Sweco.

	Sundsvall			Nytta av Nya OKB		
	Antal anställda 2014	Specialiserings-kvot	Tillväxttakt 2008-2014	Arbetsmarknad	Agglomerationsfördelar	Bättre fungerande marknader
Jordbruk, skogsbruk och fiske	1100	1,02	1,97			
Tillverkning och utvinning	4418	0,73	Negativ i kommun & SE	* Vidgad rekrytering * rekrytering till specialistfunktioner	* Större utbud av godstransporter och infrastruktur med högre kvalitet * samverkan med universitet och högskolor	* Lägre logistikkostnader * (Något) större kundmarknad * Större leverantörsmarknad "(Något) ökad konkurrens
Energiförsörjning; miljöverksamhet	623	1,19	0,07			
Byggverksamhet	3399	0,98	-0,57			
Handel	5699	0,93	-2,27			
Transport och magasinering	2457	1,02	Negativ i kommun & SE			
Hotell- och restaurangverksamhet	1599	0,93	0,34	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Information och kommunikation	2659	1,39	-0,26	* Rekrytering specialiserad personal	* Större utbud av persontransporter och	* Bättre tillgång till kunder * större leverantörsmarknad
Finans- och försäkringsverksamhet	2114	2,14	19,75			
Fastighetsverksamhet	940	1,18	1,99	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Företagstjänster	4677	0,82	1,23	* Rekrytering specialiserad personal * ökad attraktivitet för	* Större utbud av persontransporter och infrastruktur med högre	* Bättre tillgång till kunder * större leverantörsmarknad * ökad konkurrens
Offentlig förvaltning och försvar	3893	1,35	-0,06			
Utbildning	4973	0,95	1,45			
Vård och omsorg; sociala tjänster	8626	1,05	0,59	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Kulturella och personliga tjänster m.m.	2163	0,98	0,47			

Sundsvall har få branscher som både har en större andel inom kommunen än i riket och som dessutom har haft en starkare utveckling än branschen i Sverige som helhet. Informations- och kommunikationsföretag har cirka 2 700 sysselsatta och en specialiseringskvot på cirka 1,4. Tillväxten under det senaste decenniet har dock varit negativ i kommunen, medan riket har ökat sin andel. Branschen har fortfarande ett starkt fäste i Sundsvallsregionen men kan behöva kompletterande satsningar för att dra nytta av detta. En förbättrad Ostkustbana kan vara en viktig del för att stödja en sådan utveckling, inte minst för att stödja kunskapsintensiva delar och enheter i branschen.

Kreditinstitut och försäkringsbolag har en stark närvaro i Sundsvall med en specialiseringskvot om 2,14 och dessutom en tillväxt i sysselsättningen som har varit många gånger större än i riket som helhet. Branschen är ett bra exempel på kunskapsintensiv sektor som gynnas av bättre fungerande persontransporter för bland annat kompetensförsörjning. Även den förbättrade närheten till Stockholm har betydelse, då huvudstaden spelar en stor roll för landets kapitalmarknad.

Fastighetsbolag har haft en god tillväxt relativt Sverige i stort, men utgör knappt två procent av de sysselsatta i Sundsvall. Man är dock på gränsen till att utgöra en profilnäring med en specialiseringskvot på 1,18. Branschen gynnas av ökad tillgänglighet som kan ha en positiv utveckling på fastighetsmarknaden och i Sundsvall sker ju också stora satsningar på bland annat *Sundsvall logistikpark*.[110]

Något förvånande har Sundsvall en relativt låg specialiseringskvot avseende företagstjänster (0,82). Bidragande orsaker är möjligen att Västernorrland län är mindre koncentrerat än flera andra län med Härnösand som residensstad och Örnsköldsvik som en stor kommun med cirka 55 000 invånare. Desto mer intressant är dock att branschen har haft en god tillväxt under det senaste decenniet (23 procent mer än riket i genomsnitt). Företagstjänster är en av de branscher som har tydligast effekter av förbättrad tillgänglighet för persontrafiken, eftersom kompetensförsörjning underlättas samtidigt som kundbasen vidgas.

Sundsvall uppvisar dessutom en betydande tillväxt inom jordbruk, skogsbruk och fiske. Branschen är dock relativt liten med cirka 1 100 sysselsatta 2014 och utgör inte en profilnäring relativt rikets struktur. Tillverknings- och återvinningsindustrin har minskat antalet sysselsatta i kommunen med nästan 30 procent under perioden 2004-2014.

Timrå

I Tabell 36 presenteras de branscher som har en hög grad av specialisering respektive tillväxttakt inom Timrå kommun.

[110] Sundsvall Logistikpark: http://sundsvalllogistikpark.se/

Tabell 36. Branscher i Timrå kommun med hög närvaro respektive hög tillväxt relativt riket i stort. Data: SCB. Bearbetning: Sweco.

	Timrå			Nytta av Nya OKB		
	Antal anställda 2014	Specialiserings-kvot	Tillväxttakt 2008-2014	Arbetsmarknad	Agglomerationsfördelar	Bättre fungerande marknader
Jordbruk, skogsbruk och fiske	263	2,22	1,74			
Tillverkning och utvinning	1089	1,64	++ (Negativ i SE)	* Vidgad rekrytering * rekrytering till specialistfunktioner	* Större utbud av godstransporter och infrastruktur med högre kvalitet * samverkan med universitet och högskolor	* Lägre logistikkostnader * (Något) större kundmarknad * Större leverantörsmarknad "(Något) ökad konkurrens
Energiförsörjning; miljöverksamhet	73	1,27	6,46			
Byggverksamhet	485	1,27	-0,81			
Handel	507	0,76	0,76			
Transport och magasinering	470	1,77	++ (Negativ i SE)			
Hotell- och restaurangverksamhet	77	0,41	-0,38	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Information och kommunikation	56	0,27	1,04	* Rekrytering specialiserad personal	* Större utbud av persontransporter och	* Bättre tillgång till kunder * större leverantörsmarknad
Finans- och försäkringsverksamhet	17	0,16	-82,10			
Fastighetsverksamhet	43	0,49	-0,96	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Företagstjänster	341	0,54	1,35	* Rekrytering specialiserad personal * ökad attraktivitet för	* Större utbud av persontransporter och infrastruktur med högre	* Bättre tillgång till kunder * större leverantörsmarknad * ökad konkurrens
Offentlig förvaltning och försvar	228	0,72	0,27			
Utbildning	698	1,21	-0,85			
Vård och omsorg; sociala tjänster	914	1,01	0,40	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Kulturella och personliga tjänster m.m.	273	1,11	0,39			

Timrå utmärker sig genom att ha en svag men positiv tillväxt av antalet sysselsatta inom tillverkning och utvinning. Det är också kommunens viktigaste bransch med cirka 1 100 anställda och en närvaro som är drygt 60 procent större än genomsnittet för riket. Den varuproducerande industrin har stor nytta av ökad tillgänglighet för godstransporter, men även för rekrytering av specialiserad personal och kompetensförsörjning i form av underleverantörer. Att branschen växer tyder på goda förutsättningar som definitivt kan realiseras i fortsatt utveckling genom Nya Ostkustbanan och andra satsningar.

Även jordbruk, skogsbruk och fiske har en hög närvaro i kommunen men med relativt få anställda. Tillväxten är betydligt högre än i riket.

Byggverksamhet har knappt 500 anställda och en högre närvaro i Timrå än i landet i stort. Antalet anställda har dock sjunkit sedan 2008.

Transport och magasinering har en stor närvaro, vilket sannolikt har kopplingar till tillverkningsindustrin. Även transport och magasinering lyckas öka antalet anställda i Timrå medan branschen minskar i Sverige.

Att företagstjänster är en relativt liten bransch i Timrå är i nivå med förväntningarna, men den starka tillväxten skulle kunna betyda att den välmående varuproducerande industrin stödjer en utveckling av tjänsteleverantörer med lokal närvaro. Även information och kommunikation har en bättre utveckling än riket i stort. Det skall understrykas att Timrås utveckling är nära sammankopplad med Sundsvall.

Härnösand

I Tabell 37 presenteras de branscher som har en hög grad av specialisering respektive tillväxttakt inom Härnösands kommun.

Tabell 37. Branscher i Härnösands kommun med hög närvaro respektive hög tillväxt relativt riket i stort. Data: SCB. Bearbetning: Sweco.

	Härnösand			Nytta av Nya OKB		
	Antal anställda 2014	Specialiserings-kvot	Tillväxttakt 2008-2014	Arbetsmarknad	Agglomerationsfördelar	Bättre fungerande marknader
Jordbruk, skogsbruk och fiske	344	1,51	1,72			
Tillverkning och utvinning	371	0,29	Negativ i kommun & SE	* Vidgad rekrytering * rekrytering till specialistfunktioner	* Större utbud av godstransporter och infrastruktur med högre kvalitet * samverkan med universitet och högskolor	* Lägre logistikkostnader * (Något) större kundmarknad * Större leverantörsmarknad "(Något) ökad konkurrens
Energiförsörjning; miljöverksamhet	149	1,35				
Byggverksamhet	743	1,02	Negativ i kommun			
Handel	828	0,65				
Transport och magasinering	268	0,53				
Hotell- och restaurangverksamhet	278	0,77	1,45	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Information och kommunikation	438	1,09	0,92	* Rekrytering specialiserad personal * ökad attraktivitet för	* Större utbud av persontransporter och infrastruktur med högre	* Bättre tillgång till kunder * större leverantörsmarknad * ökad konkurrens
Finans- och försäkringsverksamhet	120	0,58				
Fastighetsverksamhet	140	0,83	Negativ i kommun	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Företagstjänster	866	0,72		* Rekrytering specialiserad personal * ökad attraktivitet för	* Större utbud av persontransporter och infrastruktur med högre	* Bättre tillgång till kunder * större leverantörsmarknad * ökad konkurrens
Offentlig förvaltning och försvar	1818	3,00				
Utbildning	1409	1,28				
Vård och omsorg; sociala tjänster	1945	1,13		* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Kulturella och personliga tjänster m.m.	602	1,28				

Härnösand utmärker sig genom att ha negativ sysselsättningsutveckling i många branscher. Under perioden har antalet sysselsatta minskat med cirka fyra procent i kommunen som helhet. Det är en svag utveckling, om än inte den svagaste bland de studerade kommunerna.

En bransch som går mot strömmen är jordbruk, skogsbruk och fiske, som har en hög koncentration och god tillväxt. Antalet anställda är dock relativt få.

Härnösand har många sysselsatta inom branscher med traditionellt sett hög andel offentliga arbetsgivare. Detta hänger naturligtvis samman med kommunens roll som residensstad och närvaron av myndigheter som länsstyrelse, men även Mittuniversitetets campus. Det sistnämnda avvecklas dock och följer därmed samma tradition som till exempel Försvarsmakten och Härnösands sjukhus[111]. Sida finns fortsatt kvar i kommunen med bland annat kursverksamhet.

Sammantaget tecknar siffrorna över antalet sysselsatta en bild av en kommun som inte riktigt har lyckats dra nytta av en stark offentlig närvaro genom att utveckla stödjande branscher som till exempel företagstjänster. Ett embryo finns inom information och kommunikation, som har nästan tio procent högre koncentration än i landet i stort. Likaså är tillväxten inom hotell och restaurang god.

Det kan självfallet finnas branscher med stark utveckling som inte fångas i den övergripande branschanalysen. Härnösands kommun skulle med all sannolikhet vinna på en ökad tillgänglighet som gör det möjligt för både privata och offentliga verksamheter att vara kvar i kommunen.

Kramfors

I Tabell 38 presenteras de branscher som har en hög grad av specialisering respektive tillväxttakt inom Kramfors kommun.

Tabell 38. Branscher i Kramfors kommun med hög närvaro respektive hög tillväxt relativt riket i stort. Data: SCB. Bearbetning: Sweco.

[111] Som dock delvis finns kvar som Hälsocentral Södra Sundet.

	Kramfors			Nytta av Nya OKB		
	Antal anställda 2014	Specialiserings-kvot	Tillväxttakt 2008-2014	Arbetsmarknad	Agglomerationsfördelar	Bättre fungerande marknader
Jordbruk, skogsbruk och fiske	517	3,09	0,63			
Tillverkning och utvinning	1570	1,67	Negativ i kommun & SE	* Vidgad rekrytering * rekrytering till specialistfunktioner	* Större utbud av godstransporter och infrastruktur med högre kvalitet * samverkan med universitet och högskolor	* Lägre logistikkostnader * (Något) större kundmarknad * Större leverantörsmarknad "(Något) ökad konkurrens
Energiförsörjning; miljöverksamhet	68	0,84	24,91			
Byggverksamhet	460	0,86	-2,44			
Handel	596	0,63	-2,55			
Transport och magasinering	341	0,91	Negativ i kommun & SE			
Hotell- och restaurangverksamhet	218	0,82	0,58	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Information och kommunikation	60	0,20	-4,75	* Rekrytering specialiserad personal	* Större utbud av persontransporter och	* Bättre tillgång till kunder * större leverantörsmarknad
Finans- och försäkringsverksamhet	431	2,82	42,13			
Fastighetsverksamhet	142	1,15	-0,52	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Företagstjänster	417	0,47	0,07	* Rekrytering specialiserad personal * ökad attraktivitet för	* Större utbud av persontransporter och infrastruktur med högre	* Bättre tillgång till kunder * större leverantörsmarknad * ökad konkurrens
Offentlig förvaltning och försvar	550	1,23	1,57			
Utbildning	727	0,89	-1,98			
Vård och omsorg; sociala tjänster	1547	1,22	-0,72	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Kulturella och personliga tjänster m.m.	298	0,86	-0,16			

Kramfors har en stor koncentration av jordbruk, skogsbruk och fiske samt av tillverkningsindustri. I den förstnämnda har tillväxten varit svagare än i landet i stort, men tillverkningsindustrin har i princip haft oförändrad sysselsättning under 2008-2014 medan branschen har minskat med drygt 15 procent i riket. Båda branscherna har god nytta av ökad tillgänglighet för att motverka långa transportavstånd för både gods och specialiserad arbetskraft.

Finans- och försäkringsverksamhet har en närmast exceptionellt hög närvaro i Kramfors, vilket hänger samman med Folksams nationella kundservice som finns i kommunen. Generellt har branschen stor nytta av ökad tillgänglighet för personer, men det är delvis beroende på karaktären på arbetstillfällena.

I övrigt är offentlig förvaltning samt vård och omsorg betydande branscher i Kramfors.

Örnsköldsvik

Tabell 39 presenteras de branscher som har en hög grad av specialisering respektive tillväxttakt inom Örnsköldsviks kommun.

Tabell 39. Branscher i Örnsköldsviks kommun med hög närvaro respektive hög tillväxt relativt riket i stort. Data: SCB. Bearbetning: Sweco.

	Örnsköldsvik			Nytta av Nya OKB		
	Antal anställda 2014	Specialiserings-kvot	Tillväxttakt 2008-2014	Arbetsmarknad	Agglomerationsfördelar	Bättre fungerande marknader
Jordbruk, skogsbruk och fiske	1162	2,08	1,85			
Tillverkning och utvinning	5480	1,75	Negativ i kommun & SE	* Vidgad rekrytering * rekrytering till specialistfunktioner	* Större utbud av godstransporter och infrastruktur med högre kvalitet * samverkan med universitet och högskolor	* Lägre logistikkostnader * (Något) större kundmarknad * Större leverantörsmarknad "(Något) ökad konkurrens
Energiförsörjning; miljöverksamhet	274	1,01	2,09			
Byggverksamhet	2221	1,24	-0,15			
Handel	2712	0,86	-0,31			
Transport och magasinering	1105	0,88	Negativ i kommun & SE			
Hotell- och restaurangverksamhet	595	0,67	1,16	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Information och kommunikation	597	0,60	14,71	* Rekrytering specialiserad personal	* Större utbud av persontransporter och	* Bättre tillgång till kunder * större leverantörsmarknad
Finans- och försäkringsverksamhet	201	0,39	17,14			
Fastighetsverksamhet	305	0,74	0,21	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Företagstjänster	2332	0,79	0,71	* Rekrytering specialiserad personal * ökad attraktivitet för	* Större utbud av persontransporter och infrastruktur med högre	* Bättre tillgång till kunder * större leverantörsmarknad * ökad konkurrens
Offentlig förvaltning och försvar	941	0,63	-0,56			
Utbildning	2465	0,91	0,53			
Vård och omsorg; sociala tjänster	4729	1,11	0,72	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Kulturella och personliga tjänster m.m.	1014	0,88	0,71			

Örnsköldsvik är en stark industrikommun med flera världsledande företag. Hela 5 500 personer är anställda i branschen, vilket är en 75 procent högre koncentration än i riket i stort. Antalet anställda har dock minskat med tolv procent sedan 2008, vilket är ungefär i nivå med riket. Kommunen är ett typiskt exempel på en kommun med hög kompetens inom tillverkande industri som ständigt arbetar med att upprätthålla konkurrenskraften trots långa transportavstånd. Ökad tillgänglighet för persontransporter är avgörande för att företagen skall kunna fortsätta behålla strategiska funktioner i kommunen. Dessutom måste godstransporterna vara så kostnadseffektiva som möjligt för att på så sätt öka marginalerna och skapa utrymme för investeringar.

Företagstjänster har en generellt låg närvaro i kommunen och även om de växer är det inte i nivå med riket. Det går att resonera att globala företag har behov av specialiserade underleverantörer med nischad kompetens. Sådana företag är i sin tur beroende av tillgång till en stor marknad, där Örnsköldsvik ensamt är för litet. Kommunen och dess företag är därför beroende av förbättrade kommunikationer och får stora fördelar av Botniabanan och även av Nya Ostkustbanan, dock primärt för tillgången till underleverantörer snarare än för pendling.

Sollefteå

I Tabell 40 presenteras de branscher som har en hög grad av specialisering respektive tillväxttakt inom Sollefteå kommun.

Tabell 40. Branscher i Sollefteå kommun med hög närvaro respektive hög tillväxt relativt riket i stort. Data: SCB. Bearbetning: Sweco.

	Sollefteå			Nytta av Nya OKB		
	Antal anställda 2014	Specialiserings-kvot	Tillväxttakt 2008-2014	Arbetsmarknad	Agglomerationsfördelar	Bättre fungerande marknader
Jordbruk, skogsbruk och fiske	640	3,65	1,53			
Tillverkning och utvinning	395	0,40	Negativ i kommun & SE	* Vidgad rekrytering * rekrytering till specialistfunktioner	* Större utbud av godstransporter och infrastruktur med högre kvalitet * samverkan med universitet och högskolor	* Lägre logistikkostnader * (Något) större kundmarknad * Större leverantörsmarknad "(Något) ökad konkurrens
Energiförsörjning; miljöverksamhet	206	2,42	3,78			
Byggverksamhet	733	1,30	0,57			
Handel	718	0,73	-0,65			
Transport och magasinering	470	1,20	++ (Negativ i SE)			
Hotell- och restaurangverksamhet	190	0,68	1,09	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Information och kommunikation	93	0,30	-2,69	* Rekrytering specialiserad personal	* Större utbud av persontransporter och	* Bättre tillgång till kunder * större leverantörsmarknad
Finans- och försäkringsverksamhet	40	0,25	-27,37			
Fastighetsverksamhet	119	0,92	-1,13	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Företagstjänster	802	0,86	-0,66	* Rekrytering specialiserad personal * ökad attraktivitet för	* Större utbud av persontransporter och infrastruktur med högre	* Bättre tillgång till kunder * större leverantörsmarknad * ökad konkurrens
Offentlig förvaltning och försvar	458	0,98	-0,90			
Utbildning	788	0,93	-0,80			
Vård och omsorg; sociala tjänster	2272	1,70	-1,06	* Vidgad rekrytering	* Ökad regional attraktivitet * bredare näringsliv	* (Något) större kundmarknad * (Något) ökad konkurrens
Kulturella och personliga tjänster m.m.	458	1,26	-0,62			

Sollefteå har många sysselsatta inom jordbruk, skogsbruk och fiske. Både koncentrationen och tillväxten är höga relativt riket i stort.

Energiförsörjning och miljöverksamhet visar på starka siffror, men sysselsätter än så länge cirka 200 personer.

Byggverksamheten är betydligt större med drygt 700 anställda och en relativt hög koncentration relativt genomsnittet för Sverige. Däremot är tillväxten bara lite mer än hälften så stor som i riket.

Transport och magasinering har en viss överrepresentation i kommunen och en svag tillväxt, i motsats till riket där branschen minskar i antal sysselsatta.

I övrigt är vård och omsorg den största branschen i kommunen, dock med cirka nio procent färre sysselsatta år 2014 jämfört med sex år tidigare.

8.2 Profilnäringar

Det finns naturligtvis många företag och branscher i Ostkustbanekorridoren som har nytta av förbättrad tillgänglighet. Här beskrivs två branscher med mycket stor betydelse för godstransporterna i landet, skogsindustrin samt malm- och metallindustrin. Tillsammans svarar skogsprodukter, malm och metaller för nästan 90 procent av den transporterade volymen på järnvägen.[112]

Skogsindustrin

Skogen och dess näringar spelar stor roll för Sverige. Cirka 69 000 personer är sysselsatta i skogsnäringarna.[113] Skogen förädlas till massa, papper, sågade och hyvlade trävaror till ett exportvärde av ungefär 120 miljarder kronor, vilket är över en tiondel av landets totala export. Drygt hälften av exporten av skogsindustriprodukter är papper och papp. Under de senaste åren har skogsindustrin investerat cirka åtta till tio miljarder kronor varje år i Sverige.[114]

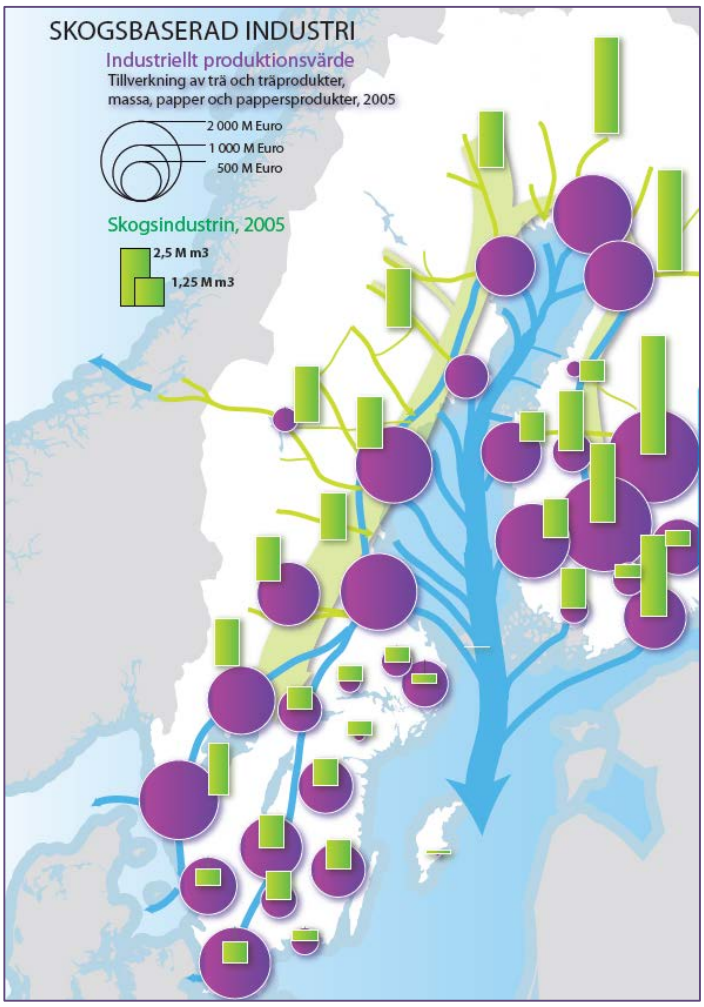
Av Figur 46 framgår tydligt skogsindustrins starka roll i Ostkustbanekorridoren med viktiga och världsledande företag som många olika SCA-bolag och anläggningar, däribland Ortvikens pappersbruk som är världens sjätte största tryckpappersbruk[115] och Tunadals sågverk, företag i Holmenkoncernen som Iggesund Paperboard (största privata arbetsgivaren i Hudiksvalls kommun), BillerudKorsnäs i Gävle, Metsä Board i Örnsköldsvik, Valmet i Sundsvall med flera.

[112] Skogsindustrierna (2015). Branschstatistik. Transporter. http://www.skogsindustrierna.org/branschen_1/branschstatistik/transporter Hämtad 160412.

[113] Skogsindustrierna (2015). Skogsindustrin - En faktasamling. Branschstatistik 2014

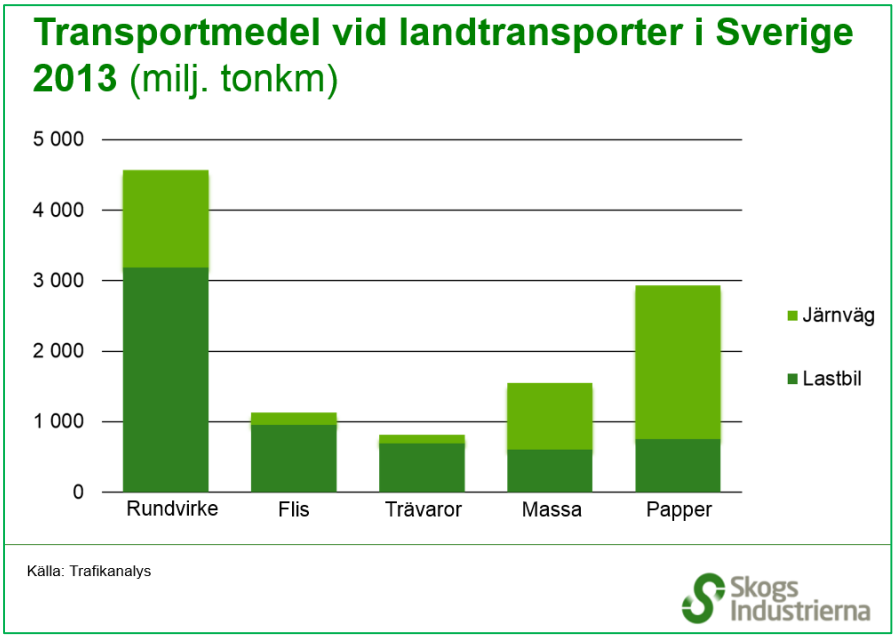
[114] Skogsindustrierna (2015). Skogsindustrin - En faktasamling. Branschstatistik 2014

[115] Sundsvalls kommun (odaterad): Sundsvalls näringsliv. Presentation.



Figur 46. Den skogsbaserade industrin spelar en stor roll i Ostkustbanekorridoren. Källa: Botniska korridoren (2011). Råvaror för Europa. Bild: ÅF Infraplan.

Som konstaterades ovan svarar skogsindustrin för en stor del av transportarbetet i Sverige. I Figur 47 framgår fördelningen mellan transportslagen.



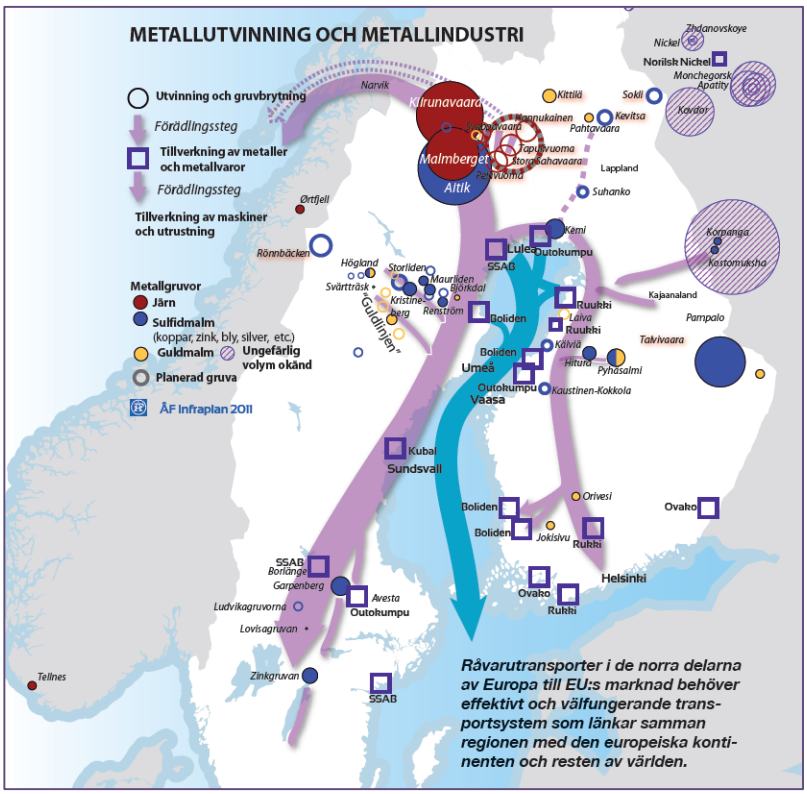
Figur 47. Skogsindustriernas transportarbete uppgår till cirka elva miljarder tonkilometer per år. Källa: Skogsindustrierna, Trafikanalys.

Malm- och metallindustrin

Sverige har lång tradition av metallproduktion, baserat på en kombination av rikliga malmtillgångar och högt specialiserad kompetens. Bara stålindustrin sysselsätter cirka 16 000 personer och indirekt ytterligare 26 000 människor.[116] Stålindustrin exporterade för ett värde av cirka 40 miljarder kronor till ungefär 140 länder, ett tydligt mått på den svenska industrins konkurrenskraft. Under 2014 investerade stålindustrin 2,6 miljarder kronor.[117]

Exempel på företag inom eller i direkt anslutning till Ostkustbanekorridoren är Kubikenborg Aluminium AB i Sundsvall, som är Sveriges enda tillverkare av primäraluminium[118], Ovako Sweden i Hofors, Sandvik Materials Technology och SSAB:s stålverk i Borlänge.

[116] Jernkontoret: Fakta och nyckeltal. http://www.jernkontoret.se/sv/stalindustrin/branschfakta-och-statistik/fakta-och-nyckeltal/ Hämtad 160412.
[117] Jernkontoret: Investeringar. http://www.jernkontoret.se/sv/stalindustrin/branschfakta-och-statistik/investeringar/ Hämtad 160412.
[118] Sundsvalls kommun (odaterad): Sundsvalls näringsliv. Presentation.



Figur 48. Metallindustrin präglar stora delar av transportflödena i Botniska korridoren. Nya Ostkustbanans potential för dessa flöden är tydlig. Källa: Botniska korridoren (2011). Råvaror för Europa. Bild: ÅF Infraplan.

En förenklad bild över SSAB:s godsflöden ger en bild av transporterna: från södra Sverige transporteras insatsvaror i form av bland annat skrot och tegel på järnväg. I SSAB i Luleå produceras stålplattor som transporteras med järnväg till Borlänge för vidare förädling. Därefter exporteras den förädlade stålprodukten via hamnarna i Oxelösund, Gävle, Trelleborg, Helsingborg och via Öresundsbron till exempelvis bilindustrin och annan producerande industri över hela Europa.

8.3 Kvantifiering av den ökade produktiviteten

Ökad tillgänglighet i transportsystemet leder till en ökad produktivitet i näringslivet. Detta har beskrivits närmare i kapitlet om arbetsmarknadsnyttor, där en ökad relativ tillgänglighet till arbetstillfällen inom pendlingsavstånd har översatts till en ökning av lönesumman, baserat på forskning om sambandet mellan regionstorlek och produktivitet.

Det mest använda mått som används för att beskriva ekonomisk aktivitet är den så kallade bruttoregionprodukten (BRP). BRP är en direkt motsvarighet till bruttonationalprodukten på nationell nivå och definieras som ersättning till löntagare (lönesumman) plus avkastning till företagens ägare plus avkastning till företagenslångivare.

Baserat på definitionen av BRP är det både möjligt och logiskt att definiera och beräkna näringslivsnytta som summan av avkastning till företagens ägare och dess långivare. Om man antar att maktförhållandet mellan arbetstagare och arbetsgivare är relativt konstant kan näringslivsnyttan av en förbättrad Ostkustbana beräknas utifrån hur stor del som lönesumman utgör av dagens BRP och att denna andel är oförändrad. Detta är en viss förenkling, framför allt beroende på att relationen mellan lönesumma och avkastning till

näringslivet varierar något mellan branscher. Synsättet och metoden bedöms dock ge en rimlig och tillika transparent bedömning av näringslivsnyttan.

Näringslivsnyttan har beräknats på kommunnivå enligt Tabell 41.

Tabell 41. Näringslivsnytta i kommunerna i Ostkustbanekorridoren. Nuvärdesberäknade summor i 2016 års prisnivå.

	Lönesummans andel av BRP (2013)	Ökning av lönesumman år 2040 med Nya OKB (Mkr)	Ökad näringslivsnytta år 2040 med Nya OKB (Mkr)	Ackumulerad näringslivsnytta 2031-2040 (Mkr)
Gävle	43 %	101	134	760
Söderhamn	45 %	27	33	190
Hudiksvall	40 %	51	76	430
Nordanstig	42 %	~	~	~
Sundsvall	41 %	73	107	610
Timrå	37 %	4	7	40
Härnösand	41 %	34	49	280
Kramfors	40 %	5	7	40
Örnsköldsvik	39 %	6	9	50
Sollefteå	31 %	~	~	~
Summa		*Ca 300 Mkr*	*Ca 420 Mkr*	*Ca 2,4 Mdr kr*

Det skall understrykas att siffrorna i tabellen dels skall tolkas med försiktighet eftersom de är modellberäknade, dels indikerar att det finns en potential och inte ska ses som en prognos. Detta innebär bland annat att summan av näringslivsnyttor för samtliga kommuner är ett mer relevant mått än den exakta geografiska fördelningen. Vilka kommuner som blir vinnare beror på andra faktorer än enbart tillgänglighetsförbättringen.

Inte desto mindre pekar beräkningen på en ökad näringslivsnytta med cirka 420 miljoner kronor år 2040, då den nya jämvikten i ekonomin har etablerats. Tillsammans med ökningen av lönesummeökningen innebär detta en ökning av bruttoregionprodukten med drygt 700 miljoner kronor. Under perioden 2031-2040 blir den ackumulerade näringslivsnyttan 2,4 miljarder kronor och tillskottet till bruttoregionprodukten drygt fyra miljarder kronor. Dessa medel har mycket stor betydelse för utvecklingen av regionen, då de kan investeras eller konsumeras och på så sätt stimulera den regionala ekonomin.

9 Sociala effekter av en utbyggd Ostkustbana

9.1 Teori sociala nyttor

Det saknas i dagsläget en etablerad metodik för att identifiera, mäta, kvantifiera och kostnadsberäkna sociala nyttor. Sverigeförhandlingen introducerade begreppet under 2015 i ett försök att bredda diskussionen om vilka samhälleliga nyttor som kan uppstå i och med byggandet av höghastighetsbanor i Sverige. Totalt lämnades 59 nyttoberäkningar in till Sverigeförhandlingen hösten 2015 och av dem innehöll 35 stycken avsnitt med rubriken *Sociala nyttor.*[119]

Begreppet *social nytta* är således relativt nytt och det finns ingen direkt tillämpbar forskning om hur sociala nyttor kan och bör kvantifieras i pengar. Att sätta kronor och ören på alla sociala nyttor låter sig inte göras med dagens kunskap. Det är ämne för det nya forskningsfält som börjar växa fram.

I nyttoanalysen beskrivs bland annat bostadsnyttor, arbetsmarknadsnyttor och resenärsnyttor. Sociala nyttor har tydliga kopplingar till dessa, men ska också beskriva andra positiva effekter.

Många av de sociala nyttor som kan uppstå som en följd av Nya Ostkustbanan, genereras inte med automatik. Det kommer att krävas bättre kunskap om sociala nyttor och social hållbarhet hos kommuner och regioner, samt uttalade strategier för att nå mål om social hållbarhet. Denna utveckling har pågått under några år och alltfler kommuner för in resonemang om sociala effekter i sina olika planeringsunderlag.

Mellanmänskliga relationer och tillit

Sociala nyttor handlar om mellanmänskliga relationer, livskvalitet, gemenskap, inflytande, jämlikhet, jämställdhet och rättvisa. Det handlar också om individers sociala nätverk, trygghet och hälsa. Social nytta bör belysas ur individ-, grupp- och samhällsperspektiv.

Ibland är det lättare att förstå ett begrepp genom att beskriva dess motsats. Här tar vi hjälp av *social hållbarhet,* som ofta benämns som en av tre dimensioner i *hållbarhet* (tillsammans med ekonomisk och miljömässig hållbarhet). Ett grundläggande mål i all samhällsutveckling är att den ska vara socialt hållbar.

Ett samhälle som inte är socialt hållbart är ett samhälle i förfall. Där har människor förlorat tilliten till varandra och till samhälleliga institutioner. Var och en försöker överleva på sitt sätt, inte sällan på bekostnad av andra. Lagar och regler följs inte och staten har förlorat kontrollen över invånarna och utvecklingen. Solidaritet, samverkan och dialog förekommer inte i några grundläggande sammanhang. Stabiliteten i samhället har gått förlorat.

I motsatsen, ett socialt hållbart samhälle, är däremot tilliten hög. Människor litar på varandra och samarbetar. Statliga, regionala och kommunala myndigheter och förvaltningar har högt förtroende och lagar och regler följs. Människor känner gemenskap och trygghet, vilket visar sig ibland annat i delaktighet, ansvarstagande och solidaritetsyttringar.

Beslut, exempelvis rörande infrastrukturinvesteringar, skapar sociala nyttor som kommer många människor till del och bygger vidare på en positiv och uppåtgående spiral. Besluten är inkluderande och inte exkluderande.

[119] Winter, Karin. Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen. KTH, november 2015

9.2 Socialt kapital och demokrati

Socialt kapital är ett begrepp som ofta används för att beskriva och mäta sociala nyttor. Dock har begreppet olika definitioner[120]. Begreppet skapades av en nationalekonom men har sedan dess kommit att mer och mer få en betydelse som handlar om mänskliga nätverk som bland annat motverkar utanförskap.

- Begreppet myntades av den brittiske nationalekonomen Alfred Marschall som gav det följande definition: *Socialt kapital är det kapital som är gemensamt för, eller delas av, en grupp människor i ett samhälle, det vill säga det kapital som underlättar affärsverksamhet mellan individer".* Här ingår exempelvis infrastruktur som ett gemensamt kapital.
- Den franske sociologen Pierre Bourdieu definierar socialt kapital så här: "Socialt kapital är summan av de resurser, aktuella eller potentiella, som finns tillgängliga för en individ eller grupp genom att ha tillgång till ett bestående nätverk av mer eller mindre institutionaliserade relationer av ömsesidigt erkännande eller igenkännande" I Bourdieus definition ingår släktband, vänskapsförbindelser och kontakter med gamla skolkamrater som en viktig del av det sociala kapitalet.
- Den amerikanske sociologen James S Coleman definierar socialt kapital enligt följande: "Socialt kapital är en uppsättning enheter med två egenskaper gemensamt: De består av någon aspekt [nätverk] av den sociala strukturen [samhället], och de underlättar ett visst handlande hos aktörer – antingen som individer eller som "organisationer" – inom denna struktur."
- Den kubansk-amerikanske sociologen Alejandro Portes definition är: "Socialt kapital refererar till individers förmåga att ta knappa resurser i anspråk på grund av att de är medlemmar i nätverk eller större sociala strukturer"
- Den svenske statsvetaren Bo Rothstein har gjort följande definition: "Socialt kapital är antalet kontakt*er* multiplicerat med graden av förtroende i dessa kontakter."

Den amerikanske statsvetaren Robert Putnam är en av dem som formulerat en definition på socialt kapital. Enligt Putnam består socialt kapital av deltagande i föreningsliv, normer att ömsesidigt hjälpa varandra och mellanmänsklig tillit. Umgänge som leder till tillit och förtroende är avgörande för demokratin, hävdar Putnam. Han anser att sociala engagemang föder politiskt engagemang, vilket ger större insikt och förtroende för det politiska livet och samhällets organisering. Putnams huvudtes är att det är aktiviteter inom föreningsliv som gynnar demokratin och det sociala kapitalet. Den stora demokratin beror på den lilla.

Putnam hävdar också att det sociala kapitalet har minskat i USA sedan 1950-talet, och en viktig faktor är tevens intrång i vardagslivet som lett till minskat socialt umgänge. På senare år har Putnam bedrivit forskning om socialt kapital och etnisk mångfald. Hans

[120] Samtliga definitioner hämtade från Wikipedia, uttag 2016-03-16

forskning har visat att desto mer etnisk mångfald, desto mindre socialt kapital. Förlusten av socialt kapital manifesterar sig både inom och mellan de etniska grupperna.

Svårigheter med socialt kapital som mått

I Stockholmsförhandlingen 2013 användes begreppet *socialt kapital* som mått för att försöka beskriva sociala nyttor. Exakt vilken definition som användes enligt ovan, är oklart. Stockholmsförhandlingen beskrev socialt kapital som *graden av tillit i ett samhälle.* Det handlar om tilliten mellan människor och om människors tillit till offentliga institutioner. I ett demokratiskt samhälle måste tilliten vara hög. Det skapas bland annat av god kvalitet och opartiskhet inom den offentliga servicen.

Utanförskap har ibland setts som motsatsen till tillit. Utanförskap skapas bland annat av arbetslöshet, långtidssjukskrivning, ensamhet, fattigdom, bristande språkförståelse, kriminalitet, psykisk sjukdom och missbruk. Utanförskap kostar samhället stora summor och stort lidande för de drabbade individerna.

Utanförskap kan också vara självvalt – ett sätt att markera självständighet, egen vilja, stärka den egna gruppen genom att ha gemensam ”fiende”. I det fallet skapar den egna gruppen en trygghet och gemenskap, som normalt ses som en *social nytta*. Exempel på självvalt utanförskap kan vara politiska, etniska och religiösa grupper som väljer att ställa sig utanför samhället i stort.

Att mäta socialt kapital

I Stockholmsförhandlingens dokument *Tunnelbana som investering i socialt kapital* (2013) har det sociala kapitalet mätts genom följande parametrar:

- Medborgarnas deltagande i föreningsliv
- Valdeltagande
- Trygghetstal hämtade från trygghetsmätningar och medborgarundersökningar
- Ohälsotal (summan av antalet dagar med sjukpenning, förtidspension/sjukbidrag, rehabiliteringsersättning samt förebyggande sjukpenning)

Ambitionen i Stockholmsförhandlingen var att visa hur en ny tunnelbana kan höja det sociala kapitalet.

Det finns en del invändningar mot dessa mått, vilket kortfattat redovisas nedan. Framtida forskning inom området bör leda fram till en säkrare metod att mäta socialt kapital, liksom att mäta sociala nyttor.

Deltagande i föreningsliv

Medborgarnas delaktighet i föreningsliv mäts genom medlemmar i föreningar, men säger inte mycket om hur aktiva medlemmarna är. Vissa föreningar har ett stort antal stödmedlemmar eller familjemedlemmar, som inte egentligen är engagerade i föreningens verksamhet. Därutöver förekommer ofta felaktiga uppgifter om föreningarnas storlek och verksamhet, i syfte att få mer i bidrag.

Viss föreningsmedverkan kan också stärka utanförskapet. Det finns exempelvis religiösa, kulturella och etniska föreningar som syftar till att stärka den egna gruppen gentemot samhället i stort. Olika sekter är exempel på denna företeelse.

Ett mått på delaktighet kan även vara brukarmedverkan i kommunal och regional verksamhet (förskola, skola, omsorg) samt brukarkooperativ i sådana verksamheter. Höga tal kan då ses som ett bevis på medborgarnas engagemang i *föreningslivet*. Men

höga tal kan också tolkas som ett tecken på bristande tillit till offentliga institutioner, genom att medborgarna tar över skolor och vårdhem som annars hotas av nedläggning eller för att de vill rädda kvar arbetstillfällen i glesbygd.

Valdeltagande

Valdeltagandet ger en bild av medborgarnas engagemang för demokratin. Högt valdeltagande är önskvärt, bland annat eftersom det visar att medborgarna tycker det är meningsfullt att rösta och på så sätt vara med och forma landets utveckling.
Det är dock viktigt att notera vad medborgarna *röstar på.* Fler röster på ytterlighetspartier långt ut på vänster- och högerkanten, tolkas allmänt som tecken på en större misstro i samhället.

Trygghetsmätningar

Trygghetstal från trygghetsmätningar kan också vara svåra värden för att mäta det sociala kapitalet. Olika kommunala trygghetsmätningar kan sällan ställas mot varandra. Resultat i trygghetsmätningar kan påverkas starkt av när de genomförs och vilka respondenter som svarar eller inte svarar (bortfallsanalyser är viktiga verktyg här). Exempelvis kan en lokal och tillfällig inbrottsvåg på en ort få stort genomslag i den trygghetsmätning som därefter görs, liksom nedläggning av poliskontor, rykten om ofredanden eller våldsverkare.

Ohälsotal

Ohälsotal definieras som summan av antalet dagar med sjukpenning, förtidspension/sjukbidrag, rehabiliteringsersättning samt förebyggande sjukpenning.

Ohälsa kan också mätas med andelen missbruk (läkemedel, alkohol, narkotika), självmord, sjukdomar, tandhälsa, utbildningsnivå, trångboddhet, hemlöshet.
Att göra bedömningar om ohälsan minskar eller ökar genom tillkomsten av en tunnelbanelinje eller regionalt snabbtåg, är mycket vanskligt.

Faktorer såsom förebyggande hälsoarbete, arbetsmiljöförbättringar, friskvårds- och motionskampanjer, uppsökande verksamhet, information och utbildning har mer direkt effekt på folkhälsan och ohälsotalen än förbättrad kollektivtrafik. Kollektivtrafikens betydelse i sammanhanget ligger i att fler kommuninvånare kan pendla till nya och mindre fysiskt slitsamma eller riskfyllda arbeten.

Effekter på det sociala kapitalet av Nya Ostkustbanan

Tabell 42 nedan ger exempel på osäkerheten och svårigheten som finns för att mäta socialt kapital utifrån förbättrade kommunikationer, enligt den de mått som användes av Stockholmsförhandlingen.

Tabell 42. En översiktlig bedömning av hur det sociala kapitalet kan påverkas av Nya Ostkustbanan.

	Faktor	Påverkan av Nya Ostkustbanan	Betydelse
Förenings-medverkan	Utbud föreningar	Möjlighet att inom rimliga restider nå fler föreningar och även föreningar för mer ovanliga intressen, kan leda till ökat föreningsengagemang	+
	Ökad aktivitet i föreningslivet	Troligen inget samband med bättre kommunikationer, fördelningen mellan aktiva och passiva medlemmar påverkas av andra faktorer	+/-
Valdeltagande	Andel röstande i samtliga val	Lättare att nå en vallokal med bättre kommunikationer med troligen ingen väsentlig betydelse för valdeltagandet	+/-
	Andel som röstar på ytterlighetspartier	Ytterlighetspartier kan lättare nå fler kommuner inom rimliga restider för att valtala och värva röster. (Etablerade partier finns redan representerade i alla kommuner)	-
Trygghetsmätningar	Ökad trygghet i kommunen	Tryggheten kan öka när kollektivtrafiken används mer eftersom stationerna blir mer befolkade under fler timmar på dygnet	+
	Kommunala trygghetsmätningar	Påverkas i högre utsträckning av andra faktorer än kommunikationerna (exvis vem som svarar, ålder och kön) samt händelser i närtid vid tidpunkten för undersökningen	-
Ohälsotal	Dagar med sjukpenning samt förebyggande sjukpenning	Med större arbetsmarknadsregion och fler arbetstillfällen ökar möjligheterna att få mindre fysiskt och psykiskt slitsamma jobb samt mindre riskabla arbetsuppgifter. Dessa arbeten återfinns dock vanligtvis i tillverkningsindustrin och inom vård och omsorg; branscher med lägre pendlingsgrad	+
	Dagar med förtidspension/sjukbidrag	Med större arbetsmarknadsregion och fler arbetstillfällen ökar möjligheterna att få mindre fysiskt och psykiskt slitsamma jobb samt mindre riskabla arbetsuppgifter, som kan skada och slita ut människor i förtid	+
	Dagar med rehabiliteringsersättning	Med mycket större arbetsmarknadsregion och fler arbetstillfällen ökar möjligheterna att få mindre riskabla jobb och därmed minskad risk att drabbas av arbetsskada	+

9.3 Sociala nyttor utifrån mänskliga behov

I stället för att försöka göra kostnadsberäkningar av sociala nyttor – samt för integrationsnyttor i kommande kapitel – för vi ett kvalitativt resonemang kring sociala

nyttor och integrationsnyttor med utgångspunkt i mänskliga behov. Mänskliga behov och flyktingars och invandrares behov får utslag på samhällsutvecklingen både nationellt, regionalt och lokalt. Analysen av sociala nyttor och integrationsnyttor för kommunerna längs Ostkustbanan måste av naturliga skäl begränsas och analysen göras på en övergripande nivå.

Utöver utgångspunkten i mänskliga behov, har vi fört in en rättviseaspekt. Alla människor har samma rätt till ett gott liv. Infrastruktursatsningar ska vara inkluderande för så många som möjligt, inte exkluderande. Rätten och möjligheterna till ett bra liv har delats upp i underrubriker såsom hälsa, jämlikhet och jämställdhet.

Vi har också några avsnitt om tillit mellan människor och till myndigheter och institutioner. Tillit ingår i vissa definitioner i socialt kapital. Därefter har vi också ett sammanfattande resonemang kring sociala nyttor kopplade till de transportpolitiska målen.

För att beskriva sociala nyttor och integrationsnyttor, behöver vi även diskutera sociala onyttor. Risken för sociala onyttor kan ibland vara större, och först genom att identifiera dessa och skapa medvetenhet för nödvändiga åtgärder, kan onyttorna omvandlas till nyttor. Därför finns här även resonemang kring vilka förutsättningar som bör vara uppfyllda för att den sociala nyttan eller integrationsnyttan ska uppstå och kopplingar till samhällsutvecklingen i stort.

Maslows behovshierarki

För att definiera en social nytta, har vi som nämnts ovan utgått från mänskliga behov definierade i Maslows[121] välkända behovshierarki. Här identifieras och rangordnas mänskliga behov på individnivå. Det ger en god möjlighet att begränsa nyttoanalysen till de sociala nyttor som har störst relevans i sammanhanget.

Maslows behovshierarkier har fått kritik för att den inte är heltäckande och omfattar alla mänskliga behov. Dess fördel är att den är välbekant och täcker in grundläggande behov som bedöms vara lika föra lika för alla människor oavsett var de bor. Enligt Maslows behovshierarki måste behoven på en lägre nivå vara tillfredsställda innan behoven på en högre nivå blir viktiga för individen. Behov finns dock på samtliga nivåer samtidigt.

En stad, kommun eller region kan inte ha behov enligt Maslows uppdelning. Men vi har ändå valt att behålla Maslows uppdelningen i nivåer och resonerat kring hur dessa kan ”överföras” på städer, kommuner och regioner. Detta för att metoden då omfattar en relativt heltäckande bild av sociala nyttor som kan uppstå för individer såväl som för samhället.

Nedan sammanfattas behovshierarkierna med de grundläggande behoven först.

[121] Abraham Maslow, en amerikansk psykolog som i sin teori om mänsklig motivation utgår från att mänskliga behov följer en hierarki, *"A Theory of Human Motivation"*

Fysiologi - Mat, vatten, tak över huvudet, kläder

De behov en människa först prioriterar att uppfylla är fysiologiska och består av basbehov så som mat, vatten och syre. Här finns också behov av bostad, kläder, att undvika smärta, sova, röra på sig och ha sex.

Trygghet - Säkerhet, stabilitet

Då de fysiologiska behoven är tillfredsställda börjar individen fokusera på saker som säkerhet och trygghet. Människor har ett behov av en stabil vardag, rutiner och enklare regler för att inte känna ångest och rädsla.

Gemenskap - Kärlek, vänskap

Om individen känner sig trygg börjar hon söka efter gemenskap med andra människor, vänner, barn och kärlek. Vi vill alla känna att vi är en del av något större än oss själva.

Självkänsla - Makt, uppskattning

Om vi känner att vi har en gemenskap med andra vaknar nästa behov inom oss, behovet av uppskattning. Enklare behov av uppskattning kan handla om makt, kändisskap eller respekt från andra. Mer komplicerade behov är självförtroende, kompetens och självrespekt.

Självförverkligande - Bli allt du kan vara

Behov av självförverkligande ligger på den femte och sista nivån i behovshierarkin. Här handlar det inte om ett behov som helt kan uppfyllas utan ett behov som ständigt förändras. Behovet av att vara den mest kompletta versionen av dig som du kan vara, att utnyttja alla dina resurser och potentialer. Bara en liten del av världens befolkning når denna nivå eftersom man först måste tillfredsställa underliggande behov för att kunna fokusera på att förverkliga sig själv.

Fysiska behov

Den grundläggande nivån för mänskliga behov är de fysiska behoven. Att ha tak över huvudet, en plats att sova på, tillgång till mat och att slippa känna smärta. Sociala nyttor som kan härledas till snabbare kommunikationer, handlar om att skapa förutsättningar för människor att bo så till, att de kan och vill utnyttja den nya kollektivtrafiken.

Om det inte finns tillräckligt med bostäder, eller de som finns utnyttjas fel[122], kommer tillväxten att utebli trots de förbättrade kommunikationerna. Bostadsbrist leder till högre boendetäthet. Boverket har i en marknadsanalys 2013 konstaterat att ökad boendetäthet kan begränsa/hämma tillväxten under högkonjunktur. Förklaringen är att företag inte kan rekrytera önskad personal på grund av svårigheterna att hitta bostäder.

Boverket konstaterade i samma marknadsrapport, att bristen på hyresrätter leder till minskad rörlighet på arbetsmarknaden. Den förbättrade kollektivtrafiken kan skapa sociala nyttor i form av förbättrat utbud på bostäder, men det sker inte med automatik. Kommunerna och regionen måste aktivt se till att bostäder med olika upplåtelseformer (hyresrätt, bostadsrätt, äganderätt) byggs, och inte enbart en eller ett par upplåtelseformer. Det är också viktigt att hantera prisnivåerna och den geografiska lokaliseringen på de nya bostäderna. Det finns risk för sociala onyttor, det vill säga att nya bostäder blir så dyra att många människor inte har råd att bo i dem. Staden och regionen riskerar då att bli segregerad. Angående lokaliseringen rekommenderas att bygga nya bostäder i kollektivtrafiknära lägen. Förtätning längs befintliga kollektivtrafikstråk bör vara ett förstahandsalternativ vid lokalisering av nya bostäder.

Kommuner har också ett ansvar att hjälpa medborgare att hitta nya bostäder, genom allmännyttan och bostadsförmedling. Ett ökat byggande och en aktiv bostadsförmedling underlättar för unga att flytta hemifrån och för svagare grupper att hitta bostäder. Rörlighet på bostadsmarknaden är en förutsättning för tillväxten.

Många av Sveriges bostadsförmedlingar har fått utstå kritik, och flera kommuner har lagt ner sin bostadskö och bostadsförmedling. I slutbetänkandet av Boutredningen 2007[123] konstateras att *”selektiva bostadspolitiska åtgärder är nödvändiga”.* En aktiv bostadsförmedling kan vara helt nödvändig för att så kallade svagare hushåll ska få ett boende. Bostadsmarknaden är segmenterad och rörligheten mellan olika segment är begränsad. Exklusiva nybyggda bostäder gynnar främst höginkomsthushåll, medan produktion av hyresrätter skapar en jämnare fördelning och effekt på trångboddheten, enligt slutbetänkandet, som också noterar att det inte är bevisat att exklusiv nyproduktion gynnar låginkomsthushåll genom att de startar långa flyttkedjor som i slutänden gör billigare, äldre lägenheter tillgängliga. Alltför många faktorer gör att flyttkedjorna bryts innan dess[124].

Trygghet

Människor behöver en stabil vardag, rutiner och regler för att inte känna ångest och rädsla. Trygghet, överblickbarhet och tillgänglighet till det nya kollektivtrafiksystemet är därför en förutsättning för att det ska bli utnyttjat. Enskilda människor behöver känna sig trygga i sitt dagliga pendlande och veta att de kommer fram och i rätt tid.

De som går, cyklar eller kör bil har ofta god kontroll över sina resor, medan den som åker kollektivt får sätta sin tillit till ett system som är mycket svårare att överblicka och näst intill omöjlig att påverka som enskild individ. Därför är det viktigt dubbelspåret leder till ett

[122] *Fel utnyttjande* av bostäder innebär exempelvis att åldrande föräldrar bor kvar i stora lägenheter även sedan barnen lämnat, eller att barnrika familjer bor i små lägenheter, allt beroende på svårigheterna att hitta nya bostäder. Fel utnyttjande av befintliga bostäder ingår i begreppet *bostadsbrist.*
[123] *Renovering av bostadsmarknad efterlyses!* Slutbetänkande av Boutredningen, SOU 2007:14
[124] Faktorer som bryter flyttkedjor är bland annat när en ungdom flyttare hemifrån, när en person avlider, när hushåll flyttar från kommunen eller till kommunen, allt enligt SOU 2007:14

robust kollektivtrafiksystem. Tågen ska komma i tid, restiderna ska vara givna och förutsägbara, tidtabeller, gestaltning av resecentra, hänvisningar med mera ska vara begripliga och överblickbara. Därutöver behöver resenärerna ha tydliga kommunikationsvägar till trafikhuvudmännen vid klagomål och synpunkter. Det ska finnas etablerade rutiner och informationskanaler vid driftstörningar, som säkerställer att resenärerna får den information de behöver och hjälp att fortsätta sina resor.
Den mest socialt hållbara utformningen av ett nytt kollektivtrafiksystem skapas när ansvariga planerare har barn och funktionshindrades bästa för ögonen. Det som är bra och hanterbart för så kallade svaga grupper, gynnar alla.

Ytterligare en social aspekt på denna behovsnivå handlar om barriäreffekter. Barriärer kan vara både fysiska, mentala och ekonomiska. Barriärer minskar tryggheten då de ofta medför en känsla av förlorad kontroll och förlorad handlingsfrihet.

- Fysiska barriärer handlar bland annat om att dubbelspåret tar fysisk plats och inte enkelt kan korsas i plan. Det kan leda till färre trygga passager.
- De mentala barriärerna handlar om spärrar för att våga utnyttja systemet; att veta hur man hittar, hur man köper biljetter, vad det kostar, hur man ska bete sig. De mentala barriärerna är påtagliga för många svagare grupper, exempelvis äldre, funktionshindrade, ej svensktalande eller ovana resenärer. Mentala barriärer är inte vanligt hos arbetspendlare som dagligen utnyttjar systemet, men kan hindra från att *börja använda systemet.* I sådana lägen väljer pendlarna oftast egen bil.
- Ekonomiska barriärer handlar om biljettavgifterna och risken för att de blir så höga att ekonomiskt svaga grupper inte har råd.

Även för denna behovsnivå uppstår inte de sociala nyttorna utan ett aktivt arbete och god planering. De sociala nyttorna kan lika gärna bli sociala onyttor som exkluderar stora grupper.

Gemenskap

Alla människor har behov av att tillhöra en grupp och känna gemenskap. Mellan förälskade, inom familj och släkt, är gemenskapen självklar. Vi människor behöver dock mer än så. Gemenskap på arbetsplatsen betyder oerhört mycket för oss. Den som inte har ett arbete, riskerar att hamna i socialt utanförskap. Det är speciellt tydligt för långtidsarbetslösa och långtidssjukskrivna.

Gemenskaper i skolor och utbildningar är också mycket viktiga. Här finns en gemenskap under själva utbildningstiden, och en gemenskap som kommer efteråt: att ha en eftergymnasial utbildning placerar individer högre upp i samhällets hierarki. Det handlar också om status och klasstillhörighet. Små orter utan utbud av högre utbildning drabbas ofta av en form av *brain drain*, vilket innebär att ungdomar som vill studera flyttar till en studieort och sedan stannar kvar på studieorten i stället för att flytta tillbaka till hemkommunen.

Ett mer utbyggt och snabbare kollektivtrafiksystem skapar förutsättningar för fler människor att få jobb och kunna utbilda sig. I och med detta skapas sociala nyttor. Men även i det här fallet finns anledning till reflektion; de sociala nyttorna kan bli sociala onyttor! Förbättrad kollektivtrafik som inte möts med fler arbetstillfällen och utbildningsmöjligheter, innebär att kommunmedborgarna kommer att pendla *ut* från orten, i stället för nya människor som pendlar *in.* När dagbefolkningen blir mycket lägre än nattbefolkningen, riskerar kommunen och regionen att bli en sovstad. Detta ger negativa verkningar på upplevelsen av staden och regionen. Handel och restauranger påverkas, då de behöver en konsumerande dagbefolkning för sin överlevnad.

Ett aktivt föreningsliv och aktiva idrottsföreningar på orten skapar också grund för gemenskap, och föreningslivet är därför en del av den sociala nyttan. Basen för medlemmar ökar när inflyttningen till orten ökar. Däremot är det knappast troligt att föreningar rekryterar medlemmar som pendlar, och därmed utnyttjar dubbelspåret på Ostkustbanan. Den förbättrade kollektivtrafiken kan däremot erbjuda föreningar bättre förutsättningar för föreningsgemensamma resor, studiebesök, träningsläger och matcher, och på så viss indirekt bidra till att skapa mer attraktiva föreningar med förbättrade aktiviteter.

Självkänsla och självförverkligande

Dessa två översta behovsnivåer i Maslows behovshierarkier handlar om människors behov av att bevisa för sig själv och omvärlden sin kapacitet och förmåga: att lyckas i arbetslivet och i det sociala livet, att nå framgång, status, god ekonomi med mera. För en kommun och en region handlar det om att vara en attraktiv magnet, där människor vill bo, jobba, vistas i och besöka. Det genererar sociala nyttor i en uppåtgående spiral, där förbättrat utbud och service ökar inflyttningen. Självkänsla och självförverkligande på regionnivå präglar storstadsregioner med inflyttning, tillväxt och positiv framtidstro.

På individnivå handlar dessa behovsnivåer även om att vara vacker, attraktiv, socialt kompetent och efterfrågad. Detta behov kan, något långsökt, överföras till en stads eller regions attraktivitet. Vackra miljöer, ett rikt djurliv, turist- och utflyktsmål m.m. ger mervärden åt regionen. Att bo i en bygd som lockar besökare är också trevligt för de boende. Även om storstäderna är de största magneterna i migrationsströmmarna, har vackra landskap och miljöer också en dragningskraft. När kommuner och regioner kan kombinera detta med förbättrade kommunikationer, skapas sociala nyttor. Fler vill besöka regionen, det får högre status att bo där, och fler flyttar dit.

9.4 Sociala nyttor kopplade till människors lika rätt till ett gott liv

Stora infrastrukturprojekt ska i slutänden innebära att fler människor får ökade möjligheter till ett gott liv. Infrastrukturprojekt ska gynna alla människor, oavsett ålder, kön, etnicitet eller annan grupptillhörighet. Investeringarna ska vara inkluderande och inte exkluderande.

Dubbelspår på Ostkustbanan kan skapa sociala nyttor genom att:

- Bidra till människors lika rätt till utveckling och livskvalitet
- Bidra till ökad hälsa, säkerhet och trygghet
- Bidra till ökad jämställdhet mellan könen
- Bidra till ökad jämlikhet mellan samhällsgrupper
- Bidra till minskad segregation och minskat utanförskap
- Bidra till ökad tillit mellan människor och till samhällsinstitutioner

Lika rätt till utveckling och livskvalitet

Utveckling på individuell nivå kan handla om att kunna utbilda sig och få ett kvalificerat och välavlönat arbete. Nya Ostkustbanans utbyggnad till dubbelspår ger högre robusthet, färre störningar och förseningar samt kortare restider vilket ger människor möjlighet att pendla till universitet och högskolor samt skapar tillgång till en större arbetsmarknad. Det ökar också möjligheterna för boende i regionen att nå kvalificerad vård, kultur, föreningsliv och annat som bidrar till att skapa livskvalitet för den enskilde.

Livskvalitet på individuell nivå kan handla om tid för familjen och för socialt umgänge, att känna gemenskap och delaktighet, att göra karriär och ha ett gott anseende. Nya Ostkustbanans utbyggnad till dubbelspår ger kraftigt minskade restider, vilket – förutsatt att hela restidsvinsten inte försvinner genom längre pendlingssträckor – frigör tid för familjen, sociala relationer, socialt engagemang, föreningsmedverkan och liknande.

Livskvalitet kan också handla om hög kvalitet på boendet. Nya Ostkustbanan utbyggnad till dubbelspår öppnar för nya arbetsmarknader inom rimliga pendlingsavstånd. Detta kan ge människor möjligheter till mer välavlönade arbeten; inkomster som bland annat kan läggas på kvaliteten i boendet. Detta förutsätter också att dubbelspårsutbyggnaden leder till ökat bostadsbyggande.

Ökad hälsa, säkerhet och trygghet

Hälsan förbättras generellt om det sker en stor överflyttning från bil- och flygtrafik till kollektivtrafik. I dag dör fler personer av cancer orsakat av bilavgaser, än av trafikolyckor. Med minskad bilanvändning, minskar bilavgaserna och färre personer drabbas av cancer orsakad av luftföroreningar. Särskilt barn är känsliga för luftföroreningar, och minskade avgaser från trafiken bör leda till att färre barn drabbas av astma, allergier och luftvägsproblem.

Med minskad bilism förväntas antalet bilolyckor minska. Dock finns en risk att färre bilar på våra större vägar leder till högre hastigheter och därmed betydligt värre skador och fler dödsfall när olyckor ändå inträffar. Hastighetsreglerande åtgärder kommer att bli nödvändiga.

När fler använder kollektivtrafik i stället för bil, blir befolkningen generellt något friskare. Den som arbetspendlar med kollektivtrafik rör sig ungefär 20 procent mer än den som arbetspendlar med bil. Förklaringen ligger i promenaderna eller cykelturerna till och från hållplatser och stationer. Alla åtgärder som kan minska våra välfärdssjukdomar är därmed positiva. En av de mest oroande trenderna är den ökande fetman. I dag är hälften av alla vuxna svenskar och vart femte barn överviktiga eller feta[125].
Dubbelspår och högre kvalitet på banorna ökar säkerheten genom att minska risken för mötesolyckor och urspårningar. Säkerheten längs dubbelspåret bör ses över för att förhindra olyckor vid passager och minska risken för suicidolyckor.

Om dubbelspåret leder till färre passager över spåren innebär det ökad barriäreffekt och omvägar – vilket ger en ökad risk för obehörigt spårspring över spåren för att slippa ”gå runt”. Det är viktigt att barriäreffekten inte ökar ”okontrollerat”, då det exempelvis kan begränsa människors rörlighet och friluftsliv. Speciellt betydelsefullt är detta för barn; med färre passager över järnvägen och större barriäreffekt ökar barns beroende av att bli skjutsade av sina föräldrar vilket har negativ effekt på barnens hälsa.

Ökad jämställdhet mellan könen

Mäns resvanor och mäns synsätt på mobilitet, pendling, färdmedel m.m. formar den kontext ur vilken samhället gör sina värderingar och fattar sina transportpolitiska beslut.

[125] Livsmedelsverket

Ana Gil Solá har forskat på jämställdhet och arbetsresor, och hon konstaterar att svensk transportpolitik bygger på ett traditionellt manligt synsätt snarare än ett kvinnligt synsätt. Kvinnor värderar i högre utsträckning än män den geografiska närhetens fördelar.[126]

Ökad jämställdhet mellan könen *förutsätter i en manlig kontext* att kvinnor i större utsträckning ska börja pendla som män gör, än att män ska börja pendla som kvinnor gör. I dag åker fler kvinnor än män kollektivt, och kvinnor pendlar kortare sträckor än män. Fortfarande lägger kvinnor mer tid på hushållet än vad män gör, som att lämna och hämta barn och handla mat. Det bör diskuteras om jämställdheten verkligen ökar för att fler kvinnor närmar sig manliga resvanor.

Åtgärder för ökad jämställdhet mellan könen måste därför ses i ett större sammanhang än endast utifrån dubbelspårsutbyggnaden. Åtgärder för att främja kortare arbetspendling kan behövas, liksom åtgärder för att underlätta hushållssysslor i kombination med pendling, exempelvis genom servicefunktioner nära stationer och kollektivtrafikens knutpunkter. Ytterst handlar det om ett förändrat synsätt på mobilitet, där kvinnliga aspekter ges större utrymme.

Ökad jämlikhet mellan samhällsgrupper

Ökad jämlikhet mellan olika samhällsgrupper är ett övergripande mål för att skapa social hållbarhet. Alla människor, oavsett klasstillhörighet, ålder, kön, etnicitet, religion, sexuell läggning eller funktionsförmåga, ska ha samma rätt och möjlighet till ett gott liv. Stora infrastrukturprojekt ska bidra till det, inte motverka det.

På den positiva sidan leder dubbelspår på Ostkustbanan till att en större arbetsmarknad blir tillgänglig för invånarna, oavsett grupptillhörighet. Ett ökat bostadsbyggande som följer på denna utveckling, kan underlätta för så kallat svaga grupper att få en bostad. Dock är nybyggda bostäder ofta väldigt dyra, och det finns en risk för ökad segregering. Detta kan motverkas genom en bostadsförmedling som omfattar inte bara allmännyttan utan även privata fastighetsägare, och en strategi för att genom aktiv bostadsförmedling motverka att bostadsområden delas upp i bra/dåliga, rika/fattiga, svenska/invandrartäta, trygga/otrygga.

Vår mentala bild av olika resenärsgrupper har också betydelse för ett mer jämlikt transportsystem. Allt sedan efterkrigstiden har bilen varit en symbol för frihet och rikedom. Men den bilden börjar bli mer skamfilad. Allt oftare ses bilen som en symbol för egoism, miljöförstöring, klimatpåverkan och ohämmat markanspråk. Synen på bilister förändras också, och de ses inte längre med automatik som resursstarka och avundsvärda.

På samma sätt förändras synen på resenärer inom kollektivtrafiken. När tåg- och busslinjer förbättras, förändras också synen på kollektivtrafikresenärer; från *resurssvaga* till *ansvarstagande och kloka*.

Minskad segregation och minskat utanförskap

Det finns en vanlig uppfattning, att förbättrade kommunikationer leder till fler mellanmänskliga möten. Med snabbare och mer tillförlitliga kommunikationer mellan

[126] Referens till Ana Gil Solás forskning av Karin Winter i rapporten *Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen,* 2015

områden av olika socioekonomisk karaktär, skapas fler möten mellan människor och därmed kan segregationen minska.

Verkligheten är inte så enkel och endimensionell. Varaktiga och betydelsefulla möten mellan människor uppstår sällan i tågkupéer, på stationer eller vid busshållplatser. I det offentliga rummet träffar vi främst människor vi redan känner.

De barriärer som segregationen skapar mellan individer och grupper, handlar huvudsakligen inte om fysiska avstånd eller dåligt anpassad kollektivtrafik, utan om många andra aspekter: arbetslöshet, långtidssjukskrivningar, missbruk, bristande språkkunskaper, låg utbildning, bostadsområdens kvalitet och rykte, hälsa, kriminalitet och mycket annat. Det finns en risk att de verkliga orsakerna till segregation inte bemöts, om frågan hanteras endast utifrån det fysiska avståndet och kommunikationerna.

I Sverige finns lågt räknat över en miljon människor med någon typ av kognitivt funktionshinder[127]. Till gruppen hör människor med dyslexi och läs-och skrivsvårigheter, dyskalkyli och specifika matematiksvårigheter, afasi (svårigheter efter förvärvad hjärnskada) samt neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (ADHD, ADD, DAMP, autismspektrumtillstånd (AST), tvångsbeteenden (OCD) och Tourettes syndrom).

Människor med kognitiva funktionshinder har en rad svårigheter som att läsa och förstå skyltar, att tolka symboler, läsa tidtabeller, köpa biljetter, förstå orienteringskartor och vägbeskrivningar liksom svårigheter med rumsuppfattning, färdriktningar och hållplatslägen. Många har också stora sociala svårigheter och därför problem med att fråga och be om hjälp, Väldigt många människor med kognitiva funktionshinder är i dag utestängda från kollektivtrafiken. De klarar inte av den på egen hand.

Kollektivtrafiken tenderar att bli mer komplicerad för människor med kognitiva funktionshinder. Bland annat blir tåg och bussar mer varierade och anpassade för en viss målgrupp: höghastighetståg, interregionala snabbtåg, regiontåg, lokaltåg, långfärdsbussar, superbussar, regionbussar, stadsbussar – allt bidrar till att det blir svårare för utsatta grupper att överblicka och förstå kollektivtrafiken.
IT har också förändrat människors verklighet och beteenden. I dag skaffar vi oss information och köper biljetter via mobiler och datorer, i stället för att prata med människor via telefon eller i kundtjänst. Alla människor klarar inte av att hantera mobiler och datorer, vilket vi ibland tenderar att glömma.

Behovet av likartade biljett- och informationssystem ökar – men utvecklingen går ofta åt andra hållet. Varje operatör vill särskilja sig genom ett eget system för information, taxe- och rabattsystem, biljettköp och klagomålshantering, samt för logotyper, utformning av automater, väntkurer, väderskydd med mera. Detta försvårar överblickbarheten för utsatta grupper.

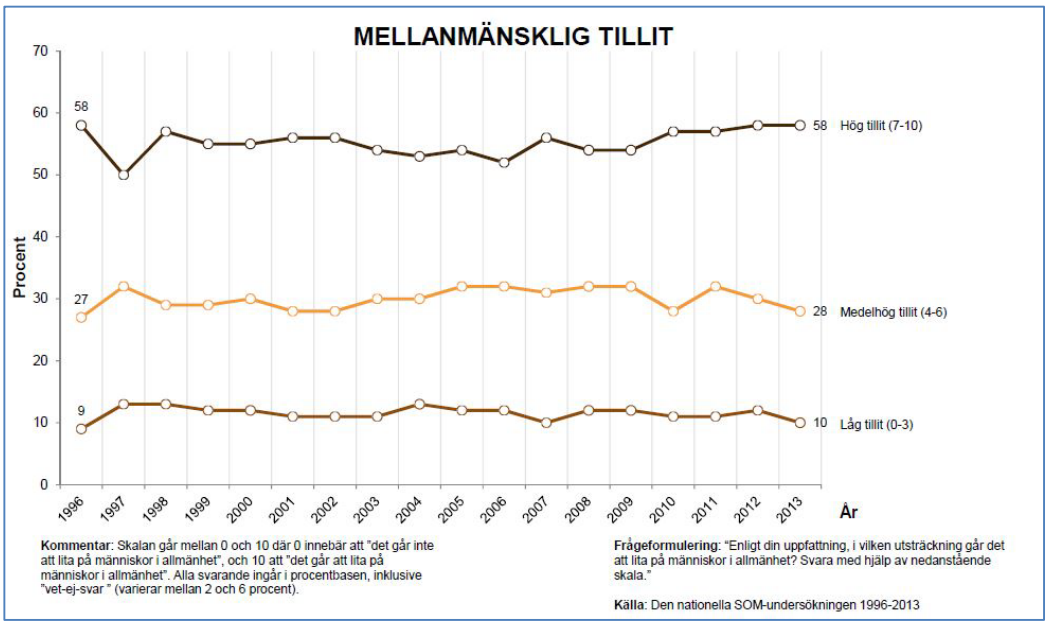
Andra grupper som riskerar att utestängas är de som inte alls kan svenska eller har stora problem att förstå svenska språket. Nyanlända svenskar som ännu inte fått läsa svenska ingår i gruppen, liksom invandrare som inte kommit ut på den svenska arbetsmarknaden och därför inte lärt sig språket tillräckligt bra.

[127] Uppskattningar från resp. handikappförbund 2014: dyslexi: 5-8 procent av befolkningen, generella läs- och skrivsvårigheter: <20 procent, dyskalkyli: 6-7 procent, generella matematiksvårigheter <20 procent, afasi: cirka 12 000 drabbas varje år, uppskattning att 4,8 procent av skolbarnen i Sverige har svår ADHD/DAMP, AST eller Tourettes syndrom.

9.5 Ökad tillit mellan människor och till samhällsinstitutioner

Ökad mellanmänsklig tillit är en social nytta. I Sverige är den mellanmänskliga tilliten hög, och har så varit under lång tid, se Figur 49. Den höga tilliten är positiv för individerna och det samhälle som vi tillsammans skapar.

Ett av grundkraven för en fortsatt hög mellanmänsklig tillit är att människor upplever stor trygghet i sin vardag. Trygga människor känner sig sällan hotade och de litar därmed mer på andra. Med ökad trygghet följer också ökad förmåga att lyssna och lära av andra, att inte döma och att vara generös mot andra. Att hjälpa människor som hamnat i svåra situationer, blir också vanligare när tilliten och tryggheten är hög i samhället.



Figur 49. Grafen visar den mellanmänskliga tilliten i Sverige från 1996 till 2013. Cirka 60 procent av de tillfrågade anser att "det går att lita på människor i allmänhet" medan bara tio procent anser att "det inte går att lita på människor i allmänhet". Källa: Svenska trender 1986-2013, SOM-institutet 2014, Henrik Ekengren Oscarsson och Annika Bergström (red)

Utöver den mellanmänskliga tilliten behöver förtroende för samhällets institutioner vara hög. Bland dessa är Trafikverket och tågoperatörer viktiga, eftersom de ska säkerställa att dubbelspåret på Ostkustbanan håller utlovad kvalitet.

I Sverige är tilliten hög även till institutioner, forskning, media, riskdag, regering, riksbank, statliga myndigheter och till kommunala verksamheter. SOM-institutet (Samhälle – Opinion – Media) vid Göteborgs universitet har gjort långa mätserier av medborgarnas tillit till varandra och för statliga och kommunala myndigheter. Mätningarna visar små förändringar över tiden, men fortfarande är tilliten och förtroendet generellt väldigt högt i Sverige.

SOM-institutet har också visat att svenska myndigheter lever upp till kravet att alla ska vara lika inför lagen, och att myndigheterna är sakliga och opartiska enligt

regeringsformens krav (1 kapitlet 9 paragrafen). Den slutsatsen dras för att det inte finns några stora skillnader mellan olika sociala, ekonomiska och politiska grupper vad gäller förtroendet för statliga myndigheter. Män och kvinnor, unga och äldre, arbetare och företagare, folk på landsbygden och storstadsbor, socialdemokrater och moderater – alla gör de mycket snarlika bedömningar av hur svensk offentlig förvaltning fungerar.[128]

9.6 De transportpolitiska målen

Det övergripande transportpolitiska målet är:

Transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmålet

Till det övergripande transportpolitiska målet hör ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om tillgänglighet. Det har följande formulering och sju preciseringar/delmål:

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras

Hänsynsmålet

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Det har följande formulering och sex preciseringar/delmål. Nedan presenteras fyra av de sex preciseringarna, då de är relevanta för järnvägstrafik. (Delmålen om sjöfart- och luftfartsområdena redovisas inte.)

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

[128] Svenska folkets bedömning av offentliga myndigheters verksamhet, Sören Holmberg och Nora Oleskog Tryggvason, SOM-rapport nr 2014:11

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande
- Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen
- Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål

Sociala nyttor kopplade till de transportpolitiska målen

I tabellen nedan görs en översiktlig bedömning av hur de transportpolitiska målen påverkas av en utbyggnad till dubbelspår på Ostkustbanan, utifrån aspekten sociala nyttor och onyttor. Faktorer som är osäkra har placerats i kolumnen för sociala onyttor. Observera att bedömningen görs på nationell och regional nivå och inte på kommunal nivå.

Tabell 43. I tabellen redovisas översiktligt bedömda sociala nyttor eller onyttor/osäkerheter utifrån de transportpolitiska målen av dubbelspårutbyggnaden på Ostkustbanan

Transportpolitiskt mål	**Positivt – social nytta**	**Negativt el. osäkert – social onytta**
Transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet	Nya Ostkustbanan har en positiv påverkan på näringslivets transporter genom snabbare persontransporter och frigjord bankapacitet för godstrafiken. Punktligheten inom tågtrafiken på Nya Ostkustbanan och anslutande befintliga banor ökar, vilket får positiva effekter på punktligheten för person- och godståg även för trafiken på det nationella järnvägsnätet. Social nytta uppstår för människor och för näringsliv	Osäkerhet: Det är svårt att helt förutse tillförlitligheten och tryggheten i systemet innan Nya Ostkustbanan är realiserad och andra kapacitetshöjande åtgärder på anslutande banor har genomförts.
FUNKTIONSMÅL	**POSITIVT**	**NEGATIVT ELLER OSÄKERT**
Medborgarnas resor förbättras genom ökad	Den sociala nyttan består av att fler människor får möjlighet till varaktiga	Osäkerhet: Det är svårt att helt förutse tillförlitligheten och tryggheten

tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet	jobb och större tillförlitlighet till tågpendling på befintliga banor. Bekvämligheten är kopplad till betydligt kortare restider.	i systemet innan Nya Ostkustbanan är realiserad och andra kapacitetshöjande åtgärder på anslutande banor har genomförts.
Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Dubbelspår på OSTKUSTBANAN har mycket stor positiv effekt för näringslivets transporter av gods. Från regionen fraktas viktiga råvaror till södra Sverige och övriga världen.	Osäkerhet: Kapacitetshöjande åtgärder behövs på anslutande banor och för omlastning.
Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder	Tillgängligheten inom och mellan regioner ökar genom betydligt kortare res- och transporttider. Betydelsen av långa avstånd minskar.	Osäkerhet: För ökad tillgänglighet för norra Sverige behövs kapacitetshöjande åtgärder även på anslutande banor och längs hela Botniska korridoren, När och hur dessa genomförs är osäkert.
Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle	Dubbelspår på OSTKUSTBANAN skapar bättre pendlingsmöjligheter för både män och kvinnor, och därmed ökade möjligheter för alla att få och nå nya och mer kvalificerade arbeten.	Det är inte på förhand givet att dubbelspår på OSTKUSTBANAN bidrar till ökad jämställdhet. Både mäns och kvinnors pendling påverkas men generella genusrelaterade skillnader i resbeteenden kan bestå.
Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning		Osäkerhet: Utformning av stationer, biljett- och informationssystem samt tillgänglighetsanpassningar har avgörande betydelse för att människor med funktionshinder ska kunna använda transportsystemet.
Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar		Osäkerhet: Utformning av stationer samt biljett- och informationssystem har stor betydelse för barns möjligheter till självständigt resande. (Barn = upp till 18 år)
Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Förutsättningarna för människor att välja kollektivtrafik ökar när kollektivtrafiken förbättras med kortare restider och större tillförlitlighet.	Osäkerhet: Utformning av nya stationsmiljöer längs Nya Ostkustbanan behövs för att förbättra anslutningsmöjligheterna mellan tåg och gång, cykel, buss och anslutande tåglinjer. Byten måste ske snabbt, enkelt och utan långa avstånd.
HÄNSYNSMÅL	**POSITIVT**	**NEGATIVT ELLER OSÄKERT**
Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas	Dubbelspår på OSTKUSTBANAN kan innebära att färre personer dör eller skadas allvarligt på våra vägar	Hastigheterna på vägarna kan bli högre när biltrafiken minskar, och därmed allvarligare skador när olyckor sker.

med en fjärdedel mellan 2007 och 2020	förutsatt att det blir en reell överflyttning från bil till tåg.	
Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande	Nya spår av högre standard samt dubbelspår minskar riskerna för urspårning och mötesolyckor.	Spårområdet breddas och tågen får högre hastigheter. Skyddsåtgärder behövs där suicidrisken bedöms stor.
Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen	Dubbelspår på OSTKUSTBANAN bidrar positivt till en begränsad klimatpåverkan och till ökad hälsa genom minskade luftföroreningar, förutsatt att det blir en reell överflyttning från bil- och flygtrafik till tågtrafik.	
Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål	Dubbelspår på OSTKUSTBANAN bidrar positivt till utsläpp av hälsofarliga partiklar och avgaser förutsatt att det blir en reell överflyttning från bil till tågtrafik.	Dubbelspår på OSTKUSTBANAN bidrar till en negativ miljöpåverkan genom intrång, markanspråk, buller, vibrationer, EMF, ljusspridning samt barriärer. Social onytta uppstår längs linjen om det blir färre planskilda passager som tvingar människor till omvägar. Fastighetsinlösen längs linjen drabbar enskilda hårt.

9.7 Förutsättningar för resandet

Många av de sociala nyttor som förutspås kunna skapas av dubbelspåret kommer bara att ske om människor verkligen väljer att resa med tågen. För att så ska ske, måste ett antal förutsättningar vara uppfyllda. Nedan ges några exempel på dessa förutsättningar.

Allmänt

- Förtroendet för tågtrafiken och Trafikverket[129] måste öka. Förtroendet är rubbat på grund av många förseningar och driftstopp under de senaste åren. Förtroendet kan skadas bland annat av förseningar av dubbelspårsutbyggnaden, fördyrningar, negativ publicitet, allvarliga arbetsplatsolyckor, problem inför driftstart.
- Förtroendet för tågoperatörer måste vara säkerställt och gott. Resenärerna ska veta vem som ansvarar för tågtrafiken, var de kan få information och hur de kan framföra klagomål.
- Biljettpriserna får inte bli påtagligt dyrare för att dubbelspåret byggs. Biljetterna får inte bli så dyra att endast höginkomsttagare har råd att resa eller arbetspendla med den nya järnvägen.
- Informations- och biljettsystemet får inte vara så komplicerat att de utestänger människor från att resa med tågen. Barn, äldre, icke svensktalande och personer med funktionsnedsättningar är grupper som är extra utsatta. Även sällanresenärer och turister kan ha problem.

För pendlare

- Det ska finnas garanterat avbrottsfri uppkoppling för att det ska vara möjligt att arbeta effektivt på tågen
- Turtätheten och avgångstider ska anpassas efter arbetstider
- Tysta avdelningar ska finnas
- Kupéer för allergiker ska finnas
- Servering ska finnas
- Byten med anslutande tåg eller bussar ska kunna ske snabbt och smidigt och utan långa promenadavstånd
- Få stopp, helst inga byten, för att skapa resor som är snabba från dörr till dörr
- Service och handel ska finnas i anslutning till stationerna

9.8 Lokala arbetsmarknadsregioner och regionförstoring

Urbaniseringen är global och svår att stoppa. Storstäderna driver den ekonomiska tillväxten i de allra flesta länderna. Att företag och människor koncentreras geografiskt och attraheras till stora marknader är inget nytt, men i slutet av 1980-talet utvecklades en teoribildning som förklarade fenomenet: *Den nya ekonomiska geografin.* Enligt denna teori drar människor och företag nytta av att vara nära varandra genom ökat kunskapsutbyte, minskade transportkostnader, fler specialiserade underleverantörer och en ökad tillgång på kvalificerad arbetskraft.[130]

I Sverige finns i dag 76 lokala arbetsmarknadsregioner. De minsta lokala arbetsmarknadsregionerna i Sverige har minskat sin befolkning med 18 procent sedan 1992 medan de största har ökat med 21 procent. Sysselsättningen, befolkningen och inkomsterna ökar mest i de stora lokala arbetsmarknadsregionerna, som mest i Stor-Stockholm, Stor-Göteborg och Stor-Malmö.

Samhällsutvecklingen under 1970- och 1980-talen bidrog till en ökad arbetspendling bland annat genom kollektivtrafikens utbyggnad och genom att bilen blev var mans egendom. Kvinnornas intåg på arbetsmarknaden under 1970-talet innebar att många

[129] Tolv procent av svenskarna anser att Trafikverket sköter sin uppgift dåligt, enligt SOM-rapport nr 2014:11
[130] *Bostäder, rörlighet och ekonomisk tillväxt.* Marknadsrapport från Boverket, juni 2013.

hushåll hade att ta hänsyn till två personers arbetsförhållanden. Detta i sin tur medförde att det inte var lika lätt som tidigare att flytta till ett nytt jobb. Alternativet blev att i högre utsträckning än tidigare arbetspendla allt längre sträckor. Under perioden 1970–2007 fördubblades antalet arbetspendlare och andelen i förhållande till det totala antalet förvärvsarbetande ökade från 14 till 33 procent.[131]

Som ett led i en anpassning till den kraftigt ökande pendlingen startade Statistiska Centralbyrån i slutet av 1980-talet en indelning av Sverige i lokala arbetsmarknader. År 1994 fanns 110 stycken LA-regioner, men sedan dess har de stadigt minskat. Tillväxtverket (tidigare NUTEK) spår att det bara kommer att finnas cirka 60 stycken kring år 2030.

Det som i praktiken avgränsar de lokala arbetsmarknadernas geografiska utbredning är de begränsade möjligheterna för flertalet arbetstagare att arbetspendla långa sträckor. Tidsåtgång och resekostnader sätter gränser för pendlingsavståndet mellan bostad och arbete. De lokala arbetsmarknadernas storlek och struktur är beroende av var i Sverige de ligger. I tätbefolkade områden omfattas de lokala arbetsmarknaderna oftast av relativt många, ytmässigt små kommuner, medan det i befolkningsglesa områden förekommer många LA som utgörs av endast en kommun.

Med snabbare transporter kan fler pendla längre, men det finns också tecken på att fler människor väljer dubbla boenden med veckopendling, i stället för dagligt pendlande. Många andra väljer att arbeta hemifrån några dagar i veckan. Att arbeta ombord på transportmedlet och tillbringa kortare tid på arbetsplatsen, är det tredje alternativet. Den tekniska utvecklingen möjliggör en större flexibilitet – och följden blir en större skillnad och ”orättvisa” gentemot de yrkeskategorier som måste tillbringa sin arbetstid på plats: vårdyrken, lärare, inom tillverkningsindustri, restaurang och handel exempelvis.

9.9 Decentralisering som kom av sig

För små kommuner och glesbygdsregioner är det ett ständigt pågående arbete att försöka skapa nya arbetstillfällen, gynna företagande och öka inpendlingen. Urbaniseringen har pågått länge, och 1970- och 80-talens decentralisering av statliga myndigheter var en del av statens försök att bromsa utvecklingen. Sedan dess har flera statliga myndigheter flyttat tillbaka in till storstäderna.

I dag sker decentraliseringen främst vad gäller universitet och högskolor, och andra lärosäten. Flera kommuner skapar filialer och campusområden kopplade till universitet och högskolor. Lokala yrkesutbildningar är vanliga, liksom kommunala vuxenutbildningar. Detta ger sociala nyttor då det ökar möjligheten för fler personer att utbilda sig utan att behöva flytta eller pendla långa sträckor. Möjlighet till utbildning på hemorten är en viktig faktor för att få fler ungdomar att studera vidare.

SVT Nyheter har tagit fram siffror på antalet statliga jobb i Sverige år 2004 och 2013 inom förvaltning, statliga affärsverk och statligt ägda aktiebolag, samt studerat hur dessa förändrats under perioden. Trots att de flesta politiker säger sig värna livet utanför storstäderna har de statliga jobben gått från land till stad under många år. De senaste

[131] Lokala arbetsmarknader – egenskaper, utveckling och funktion, SCB, 2010

åren har de statliga jobben totalt sett blivit fler, men på landsbygden har de i stället blivit färre.[132]

Resultatet är tydligt. Det har blivit fler statliga jobb i de stora städerna och färre statliga jobb i glesbygden. Mellan 2004 och 2013 har antalet statliga jobb i storstäderna blivit 9 934 fler. Samtidigt har antalet statligt anställda i glesbygdskommuner blivit 864 färre.

Flest statliga jobb har skapats i Göteborg (3 604 st.), Stockholm (2 420 st.), Umeå (1 096 st.) och Malmö (1 025 st.). Flest statliga jobb har försvunnit i Kävlinge, Strömsund, Älvkarleby och Vingåker.

Tabell 44. Tabellen visar hur de statliga arbetstillfällena förändrats under en tioårsperiod. Källa: SVT Nyheter, uttag 2016-02-02

Kommun	Förändring	Kommentar
Gävle	Plus 15 %	År 2013 fanns 5 727 statliga jobb i kommunen, det är en förändring med 759 jobb sedan år 2004 då det fanns 4 968 statliga jobb.
Söderhamn	Plus 1 %	År 2013 fanns 816 statliga jobb i kommunen, det är en förändring med 10 jobb sedan år 2004 då det fanns 806 stycken.
Hudiksvall	Minus 9 %	År 2013 fanns 567 statliga jobb i kommunen, det är en förändring med minus 56 jobb sedan år 2004 då det fanns 623 stycken.
Nordanstig	Minus 40 %	År 2013 fanns 36 statliga jobb i kommunen, det är en förändring med minus 24 jobb sedan år 2004 då det fanns 60 stycken.
Sundsvall	Plus 2 %	År 2013 fanns 5 523 statliga jobb i kommunen, det är en förändring med 130 jobb sedan år 2004 då det fanns 5 393.
Timrå	Minus 50 %	År 2013 fanns 204 statliga jobb i kommunen, det är en förändring med minus 206 jobb sedan år 2004 då det fanns 410 stycken.
Härnösand	Minus 9 %	År 2013 fanns 1 762 statliga jobb i kommunen, det är en förändring med minus165 jobb sedan år 2004 då det fanns 1 927.

[132] Resultatet presenterades i Aktuellt 2015-05-06 samt med kompletterande information på http://www.svt.se/nyheter/inrikes/fler-statliga-jobb-i-storstaderna-farre-pa-glesbygden

10 Integrationseffekter av utbyggd Ostkustbana

10.1 Teoridel: Vad är en integrationsnytta?

I arbetet med att värdera nyttorna av utbyggnad till dubbelspår på Ostkustbanan, har de berörda kommunerna och regionerna valt att utöka ansatsen och även titta på vilka integrationsnyttor som kan uppstå till följd av dubbelspåret.

Integration betyder enligt Svenska Akademins ordlista att *sammanföra till en helhet* – i motsats till segregation, som innebär att avskilja eller särhålla folkgrupper från varandra. Ordet *integrationsnytta* finns dock inte med i ordboken, eftersom ordet är nybildat och knappast etablerat ännu. Det innebär också att det inte finns någon etablerad definition på integrationsnytta eller på hur dessa beskrivs, värderas och följs upp.

Integrationsnytta beskriver en företeelse som bidrar till att förbättra, utveckla och påskynda integrationen av flyktingar och invandrare i samhället. I den här rapporten förs ett kvalitativt resonemang kring integrationens arenor och kopplingar till förbättrade kommunikationer och ökad tillgänglighet. Liksom i resonemanget om sociala nyttor är mänskliga behov en utgångspunkt i resonemanget. Här har det begränsats till de specifika behov som asylsökande och nyanlända antas ha.

Invandrarnas behov

För att ringa in vilka integrationsnyttor som kan uppstå av en dubbelspårsutbyggnad på Ostkustbanan, har vi inledningsvis försökt definiera vilka behov som asylsökande och invandrare har och som skiljer sig mot infödda svenskar. En del av de specifika behoven har återverkningar på behov av transporter.

Asylsökandes behov

De två behov som troligen är mest överhängande är att få trygghet i vetskapen att de får stanna i Sverige, samt att veta vad som hänt med familjemedlemmar och släktingar. De flesta mår psykiskt dåligt av ovissheten och oron, samt av att sitta i en situation som de inte kan påverka eller påskynda.

För asylsökande som fått permanent uppehållstillstånd tillkommer behoven av att veta i vilken kommun de ska bo, hur bostaden kommer att se ut och hur vardagslivet kommer att gestalta sig på den nya hemorten. Barnen ska gå i skolan, de ska lära sig svenska och söka arbete samt försöka etablera sig i samhället. Många behöver också få vård och psykiatrisk hjälp för skador och trauman.

För många kvarstår ovissheten över vad som hänt med familjemedlemmar och släktingar, medan andra kanske har fått kontakt med dem och med landsmän som bor i andra kommuner i Sverige.

Flyktingars behov (efter PUT)

Asylsökande som fått permanent uppehållstillstånd (PUT) blir kommunplacerade. Det är nu som integrationsprocessen ska starta på allvar. En viktig ingång är att få ett arbete, och många har behov av att få sin utbildning och arbetslivserfarenhet från hemlandet

validerade i Sverige. Att ha ett arbete innebär att man behövs i det nya landet. Att komma in på en utbildning innebär också att man ”har en plats” i samhället.

En bra bostad är viktig för alla människor, och känslan av att bo i ett lågstatusområde skapar ett behov av att kunna flytta till ett mer attraktivt boende.

Andra behov handlar om att kunna svenska tillräckligt bra för att klara sig i samhället och att inte bli isolerad utan vara del i en gemenskap. Kontakt med både svenskar och landsmän är viktigt för att inte hamna i utanförskap, liksom att barnen klarar sig i den svenska skolan och inte hamnar i kriminalitet och utanförskap. I grund och botten handlar det om att känna trygghet och ha framtidstro – att inte vara uppgiven inför sin nya situation.

10.2 Begrepp av relevans

För att kunna föra ett resonemang kring integration, behöver vissa begrepp förklaras och sättas i ett sammanhang. Alla individer och grupper av människor som är födda i ett annat land och som kommit till Sverige, har inte kommit hit av samma anledningar och har inte samma behov. Samtliga definitioner nedan är hämtade från hemsidan Migrationsinfo.se – forskning och statistik om integration och migration i Sverige.

Migration: in- och utvandring

Migration innebär folkförflyttning, något som historiskt alltid har skett. Under 2015 uppskattades antalet internationella migranter till 250 miljoner. 60 procent flyttar mellan länder som ligger på samma utvecklingsnivå. Bland världens migranter finns en överrepresentation av högutbildade.

16 procent av Sveriges befolkning är födda utomlands vilket motsvarar strax över 1,6 miljoner människor. Ungefär hälften av alla utrikes födda personer kommer ursprungligen från ett europeiskt land. Finland är sedan lång tid tillbaka det vanligaste födelselandet bland utrikes födda i Sverige, följt av Irak och Polen. Störst utvandring av svenskar sker till Norge, Danmark, Storbritannien, USA, Finland och Tyskland.

För att räknas som utvandrad skall man ha för avsikt att bosätta sig utomlands under minst ett år. För att räknas som invandrad gäller att man har för avsikt att stanna i Sverige i minst ett år. Invandrare och utvandrare är således demografiska termer som innebär att personer flyttat från ett land till ett annat.

Flyktingar

Definitionen på en flykting är reglerat i Flyktingkonventionen från 1951 och dess protokoll från 1967. En flykting är en person som *”flytt sitt land i välgrundad fruktan för förföljelse på grund av ras, religion, tillhörighet till en viss samhällsgrupp eller politisk samhörighet, och som befinner sig utanför det land vari han är medborgare och som på tidigare nämnd fruktan inte kan eller vill återvända till det landet.”*

Asylsökande

Asylsökande är den som söker skydd i ett land eller via FN:s flyktingorgan UNHCR. Rätten till att söka asyl som flykting är reglerat i Flyktingkonventionen från 1951 och dess protokoll från 1967.

År 2014 lämnades drygt 1,6 miljoner nya ansökningar om asyl in i 157 länder eller regioner i världen, vilket innebär en ökning med drygt 50 procent jämfört med året innan.

Kvotflyktingar

Kvotflyktingar är de flyktingar som FN:s flyktingorgan UNHCR beviljat flyktingstatus och som kommer till Sverige från något av FN:s flyktingläger. Den svenska regeringen bestämmer kvoten. Det går inte att ansöka om att bli uttagen som kvotflykting.

Under 2014 fick 1 971 personer uppehållstillstånd som kvotflyktingar i Sverige. Kvotflyktingar får uppehållstillstånd innan de kommer till Sverige.

Nyanlända

Både asylsökande och flyktingar kan räknas som nyanlända. Det vanliga är dock att begreppet används för att beskriva tiden från det att en person folkbokförs och fram till att han eller hon har varit bosatt i Sverige upp till två-tre år.

Arbetskraftsinvandring

Arbetskraftsinvandring behövs för att avhjälpa kompetensbrist, öka näringslivets konkurrenskraft och kompensera för att varannan kommun i Sverige står inför en negativ befolkningstillväxt.

I slutet av år 2008 ändrades reglerna för arbetskraftsinvandring och det blev lättare för människor från utanför EU/ETFA att komma till Sverige för att arbeta. Det har inneburit att inflödet av arbetskraftsinvandrare har ökat från att utgöra 0,15 procent av arbetskraften per år (1999-2008) till 0,36 procent per år (2009-2011). Ökningen består endast i ett högre antal säsongsarbetstillstånd. Andelen arbetskraftsinvandrare i Sverige är fortfarande under genomsnittet bland OECD-länderna.

I början av år 2012 skärpte Migrationsverket tillämpningen av kraven för arbetstillstånd inom vissa branscher, för att förhindra att människor utnyttjas.

10.3 Invandringen i regionen

Sverige står inför en demografisk utmaning. Andelen äldre i befolkningen ökar stadigt och en minskande andel förvärvsarbetande ska försörja en växande andel äldre. Utmaningen kan delvis lösas genom ökad invandring. Den utrikes födda befolkningen skiljer sig från den inrikes födda befolkningen vad gäller till exempel ålderssammansättningen, då fler av de utrikesfödda är i förvärvsarbetande ålder.[133]

Sverige som helhet och majoriteten av kommunerna är beroende av invandring för att öka befolkningen. Det föds för få barn per kvinna för att kunna reproducera befolkningen utan invandring. Utan invandring hade Sveriges totala befolkning minskat de senaste årtiondena. Framför allt små kommuner i norr är beroende av invandring för att klara befolkningstillväxten, men även större städer som Malmö och Göteborg hade upplevt en befolkningsminskning om det inte vore för invandringen.[134]

[133] http://www.migrationsinfo.se/demografi/, uttag 2016-02-16
[134] http://www.migrationsinfo.se/demografi/befolkningstillvaxt/, uttag 2016-02-16

Tabell 45. Tabellen nedan visar antalet och andelen utrikes födda av befolkningen 2015, fördelat på kommunerna. Källa: Bearbetning av SCB:s statistikdatabas

Kommun	Total befolkning 1 nov 2015 [135]	Antal utrikes födda år 2015 [136]	Andel utrikes födda år 2015 [137]
Gävle	99 038	11 830	11,9 %
Söderhamn	25 730	2 265	8,9 %
Hudiksvall	36 925	2 581	6,7 %
Nordanstig	9 491	667	7,0 %
Sundsvall	97 776	8 371	8,6 %
Timrå	18 019	2 199	12,2 %
Härnösand	25 008	2 475	9,9 %
Kramfors	18 363	1 927	10,5 %
Örnsköldsvik	55 599	4 282	7,7 %
Umeå	120 943	12 515	10,3 %

Kommunerna längs Ostkustbanan har relativt låg andel utrikes födda av befolkningen. I våra tre största kommuner och i Södertälje – som är välkänd för sin höga andel invandrare – ligger andelen betydligt högre.

Tabell 46. Tabellen nedan visar som jämförelse andelen utrikes födda av befolkningen i våra tre storstäder samt Södertälje. Källa: Bearbetning av SCB:s statistikdatabas

Kommun	Total befolkning 1 nov 2015	Antal utrikes födda år 2015	Andel utrikes födda år 2015
Stockholm	923 158	218 324	23,6 %
Södertälje	93 076	34 841	37,4 %
Göteborg	547 558	134 144	24,5 %
Malmö	321 970	102 047	31,7 %

Kommunerna längs Ostkustbanan tar emot ett varierat antal kommunplacerade flyktingar (som fått uppehållstillstånd), och ett stort antal asylsökande. Gemensamt är att mottagandet har ökat och flyktingströmmen till Europa påverkar kommunerna.

De flesta kommunerna noterar också att många kommunplacerade flyktingar efter en tid väljer att flytta från kommunen. Flyttlassen går, enligt kommunernas uppfattning, oftast söderut och till storstäder samt i viss utsträckning till grannkommunerna.
För de berörda kommunerna är det viktigt att integrationen fungerar, och att de kommunplacerade flyktingarna får bra bostäder och arbete fortast möjligt. Det ökar möjligheterna för att de ska stanna i kommunen.

Tabell 47. Tabellen nedan visar antalet kommunplacerade flyktingar i respektive kommun under 2014, 2015 och de två första månaderna 2016. Källa: Migrationsverket

Kommun	2014	2015	Jan-feb 2016
Gävle	752	556	30
Söderhamn	308	393	33
Hudiksvall	146	126	9
Nordanstig	53	67	4
Sundsvall	374	388	19
Timrå	57	66	5

[135] SCB, statistikdatabasen, befolkning 2015-11-01, uttag 2016-02-01
[136] SCB, statistikdatabasen, utrikes födda år 2015, uttag 2016-02-01
[137] SCB, statistikdatabasen enligt ovan, egen bearbetning, 2016-02-01

Härnösand	384	450	26
Kramfors	130	221	19
Örnsköldsvik	243	304	32
Umeå	148	185	8
SUMMA:	**2 595**	**2 756**	**185**

Antalet asylsökande ligger på historiskt höga nivåer. Under åren 2008-2014 beviljades knappt 27 000 asylsökande om året. Enligt Migrationsverkets uppskattningar (från 2015) kommer det under den kommande perioden 2015-2018 att beviljas cirka 80 000 uppehållstillstånd om året.

10.4 Integrationens arenor

Integration är en komplicerad process. Den är beroende av vad som händer i samhället i stort, vad som händer inom och mellan grupper samt av individuella förutsättningar.

I teoribildningen om integration talas om integrationens olika arenor. Det är bland annat arbete, boende, skola, socialt liv och politik. Arenorna är platser där invandrare och infödda svenskar möts – eller borde mötas – för att skapa relationer. Här påverkas vi av normer och uppförandekoder, här samverkar vi och speglar oss mot varandra. Här får vi del av rättigheter och åläggs skyldigheter.

Integration sker på individnivå, gruppnivå och samhällsnivå. Vissa grupper, exempelvis afrikaner, har generellt sett svårare att integreras i det svenska samhället även om det givetvis finns individer som avviker från gruppen och klarar sig bättre. Flyktingarnas utbildningsnivå från hemländerna har stor betydelse för hur väl de integreras i Sverige. Ju högre utbildning, desto snabbare integrering.

Till integrationens arenor ska adderas tid. Integration tar tid och behöver ta tid.

Politiska beslut

Politiska beslut kan både förbättra och försämra invandrares förutsättningar och möjlighet till integration. Väldigt många politiska beslut har påverkan på integrationen, och beroende på politiska åsikter kan dessa anses positiva eller negativa.

Några exempel på politiska beslut som *påverkat* integrationen är:

- att okvalificerade arbeten försvinner, exempelvis barnskötare och vårdbiträden
- det fria skolvalet
- lika rätt till vård och skola
- införandet av sfi och hemspråksundervisning
- att ta bort bostadsersättning för asylsökande i eget boende
- ID-kontroller vid gränsen

Ett exempel på ett politiskt beslut som skulle få stor genomslagskraft är om det beslutades om gratis tågresor på Nya Ostkustbanan för asylsökande och kommunplacerade flyktingar som ännu inte fått ett arbete. Det skulle ge dem goda möjligheter att nå släktingar och landsmän, att delta i föreningsaktiviteter, söka

specialistvård, börja studera – utan att behöva flytta till en storstad. Troligen skulle ett sådant politiskt beslut uppfattas av många som orättvist, men det skulle kunna jämföras med att värnpliktiga i Sverige tidigare fick gratis hemresor eftersom värnpliktiga saknar inkomst. Exemplet nämns för att visa hur stort genomslag politiska beslut kan få på integrationen.

Bostäder

Det stora problemet för integrationen i dag är bostadsbristen och skeva bosättningsmönster. Problemen börjar redan då en flykting kommer till Sverige och ansöker om asyl. Trångboddhet och osäkra boenden drabbar de asylsökande. Men även efter att en asylsökande har beviljats permanent uppehållstillstånd påverkar bostadsbristen integrationen: omkring 10 000 flyktingar sitter i dag fast i asylboenden runt om i landet eftersom kommunerna inte kan ta emot dem på grund av bostadsbrist. Det skriver Boverket i en rapport om de nyanländas boendesituation.[138]

EBO och ABO

Migrationsverket ansvarar för boenden på flyktinganläggningar, så kallat ABO, anläggningsboende. Möjligheten för asylsökande att välja eget boende, EBO, infördes i Sverige på 1990-talet. Snabbt blev möjligheten väldigt populär. 2005 togs bostadsersättningen bort i ett försök att minska antalet asylsökande som väljer EBO, men utan resultat.

Alla asylsökande som bor i eget boende är i praktiken inneboende (ofta hos släktingar) och både de och värdfamiljen drabbas av trångboddhet. Många asylsökande flyttar därför runt till olika värdfamiljer för att inte vara i vägen. Resultatet blir både trångboddhet och osäkra boendeförhållanden. Det är troligen barnen som drabbas värst av den osäkra boendesituationen under asyltiden. Det kan dröja flera år innan familjen får en egen bostad och ofta krävs det att familjen flyttar runt mycket. [139]

Även när asylsökande väljer att bo på anläggningar drabbas de av trångboddhet. I ABO delar barnfamiljer ofta lägenhet med andra familjer och ensamstående delar rum. De lägenheter som Migrationsverket får hyra ligger ofta på avflyttningsorter där det finns ett intresse bland hyresvärdar att hyra ut till Migrationsverket. Detta innebär att de asylsökande både drabbas av trångboddhet och isolering.

En statistisk analys visar att flyktingar som har fått uppehållstillstånd i Sverige under de senaste tio åren och som har varit EBO-placerade under sin asylprövningstid har en något bättre boende- och sysselsättningsintegration i jämförelse med flyktingar som varit ABO-placerade.[140]

Under början av 2016 har kritiken mot EBO växt. Eftersom bostadsbristen har förvärrats (bland annat orsakat av de stora flyktingströmmarna och lågt byggande) blir asylsökande som valt EBO allt oftare ”hänvisade” till den svarta bostadsmarknaden, dåliga bostäder, höga hyror, ständigt flyttande, trångboddhet och osäkerhet. Asylsökande i EBO får allt svårare att integreras i samhället.

Glesbygd kontra storstäder

Det är vanligt med asylboenden och placeringar av familjer som fått uppehållstillstånd i före detta bruksorter. Där finns många lediga bostäder på grund av avfolkning efter att orternas industrier stängt. På samhällsnivå är placeringen i glesbygd och bruksorter

[138] Nyanländas boendesituation – delrapport i ett regeringsuppdrag, Boverket, rapport 2015:10
[139] Asylsökandes eget boende, EBO. En kartläggning. Boverket, 2008
[140] Statistisk analys över tio år baserad på STATIV, SCB:s integrationsdatabas. Analysen ingår i kartläggningen Asylsökandes eget boende, EBO. Boverket, 2008

positiv, då det kan avlasta storstäderna. På individnivå är det mera tveksamt, eftersom det kan leda till isolering och utanförskap.

Boverket skriver i delrapporten om nyanländas boendesituation att det finns lediga bostäder men de ligger ofta i glesbygdskommuner, med bristfälliga kommunikationer till hälso-och sjukvård, sfi eller praktikplatser. Nyanlända som blir anvisade en kommunplats i glesbygdskommuner tenderar att avstå från att flytta dit. Dubbelspår på Ostkustbanan innebär förbättrade kommunikationer, men resonemanget ovan visar att det är minst lika viktigt att förstärka anslutande banor och övrig kollektivtrafik, för att en placering i glesbygdskommuner ska vara praktiskt möjlig för nyanländas behov.

Det finns tydliga flyttmönster bland nyanlända och asylsökande i eget boende. Dessa grupper väljer i stor utsträckning att flytta till storstäderna, där de i hög utsträckning hamnar i miljonprogrammens hyreshusområden som präglas av dålig integration och utanförskap.

Bättre kommunikationer kan leda till att dessa flyttrörelser minskar i omfattning. Med snabbare restider kan asylsökande och nyanlända tillgodose sina behov av att träffa släktingar och landsmän i storstäderna relativt enkelt och ofta – *men utan att behöva flytta till storstäderna.* Samtidigt gynnas kommunerna längs Ostkustbanan och Ådalsbanan, som behöver öka befolkningsunderlaget. Det finns också flera goda exempel på att int3grationen underlättas i mindre orter, där utanförskapet inte är lika stort och där infödda svenskar och asylsökande och nyanlända oftare och enklare kan mötas i vardagslivet.

En integrationsnytta till följd av Nya Ostkustbanan kan vara att kortare restider leder till minskad utflyttning från glesbygden, genom att dessa flyttrörelser ersättas av fler besöksresor till släkt och vänner i större städer. Den beskrivna utvecklingen är troligen en av de största integrationsnyttorna till följd av bättre kommunikationer. En förutsättning för att utvecklingen ska bli verklighet är dock att biljettpriserna på de snabbare regiontågen kan hållas på en prisnivå som individer och familjer klarar av ekonomiskt.

Hyresrättens betydelse

I större städer finns flera invandrartäta bostadsområden med låg status. Områdena har låg status även bland invandrargrupperna. När invandrarfamiljerna får förbättrade inkomster, väljer de att flytta därifrån som en av de första åtgärderna. Konsekvensen blir att bostadsområden av den här typen inte uppnår någon stabilitet. En viktig aspekt av integrationen blir således att förhindra att bostadsområden med låg kvalitet uppstår. Faktorer som kan motverka är att blanda upplåtelseformer inom bostadsområdena och att ha en aktiv bostadsförmedling, samt nybyggnation av mer blandad bebyggelse i dessa områden.

Boverket har konstaterat i en marknadsanalys 2013, att bristen på hyresrätter leder till minskad rörlighet på arbetsmarknaden. Den förbättrade kollektivtrafiken kan skapa sociala nyttor i form av förbättrat utbud på bostäder, men det sker inte med automatik. Kommunerna och regionen måste aktivt se till att bostäder med olika upplåtelseformer (hyresrätt, bostadsrätt, äganderätt) byggs, och inte enbart en eller ett par upplåtelseformer.

Det är också viktigt att hantera prisnivåerna och den geografiska lokaliseringen på de nya bostäderna. Det finns risk för sociala onyttor, det vill säga att nya bostäder blir så dyra att många människor inte har råd att bo i dem. Staden och regionen riskerar då att bli segregerad.

I Boverkets delrapport om nyanländas boendesituation skriver myndigheten att *"det största hindret är bristen på hyresrätter"*. Ju fler asylsökande som kommer till Sverige, desto mer akut blir bostadssituationen både för asylsökande och för nyanlända. Detta sker i ett läge då det behövs fler hyresrätter för många grupper i samhället. [141] I de sju direkt berörda kommunerna och de tre övriga kommunerna varierar andelen hyresrätter. Relativt låg andel har Härnösand, Timrå och Sundsvall.

Tabell 48. Tabellen visar andelen hyresrätter i procent i respektive kommun, fördelat på samtliga typer av hushåll respektive på endast flerbostadshus. Källa: SCB Statistikdatabasen, uttag och egen bearbetning 2016-02-29

	Umeå	Ö-vik	Kram-fors	Härnö-sand	Timrå	Sunds-vall	Nordan -stig	Hudiks-vall	Söder-hamn	Gävle
Alla typer av bostäder *	48	33	33	32	24	30	28	37	38	46
Flerbostads-hus	63	75	89	55	49	43	100	74	73	69

** I kategorin ingår småhus, flerfamiljshus, specialbostäder och övriga hus*

Bostadsförmedlingar behövs

Kommuner har ett ansvar att hjälpa medborgare att hitta bostäder, genom allmännyttan och bostadsförmedling. Ett ökat byggande och en aktiv bostadsförmedling underlättar för invandrare och flyktingar att hitta bostäder. Många av Sveriges bostadsförmedlingar har fått utstå kritik, och flera kommuner har lagt ner sin bostadskö och bostadsförmedling. I slutbetänkandet av Boutredningen 2007[142] konstateras att *"selektiva bostadspolitiska åtgärder är nödvändiga".* En aktiv bostadsförmedling kan vara helt nödvändig för att så kallade svagare hushåll – exempelvis flyktingar - ska få ett boende.

Bostadsmarknaden är segmenterad och rörligheten mellan olika segment är begränsad. Exklusiva nybyggda bostäder gynnar främst höginkomsthushåll, medan produktion av hyresrätter skapar en jämnare fördelning och effekt på trångboddheten, enligt slutbetänkandet, som också noterar att det inte är bevisat att exklusiv nyproduktion gynnar låginkomsthushåll genom att de startar långa flyttkedjor som i slutänden gör billigare, äldre lägenheter tillgängliga. Alltför många faktorer gör att flyttkedjorna bryts innan dess[143].

Även i Boverkets delrapport konstateras att aktiva bostadsförmedlingar behovs och inte bara en administrativ hantering av bostadskön till allmännyttan. Där diskuteras till och med en nationell bostadsförmedling eller obligatoriska i alla eller vissa kommuner. Boverket resonerar även kring om det behövs en ändrad lagstiftning för att skapa ett system med anmälningsplikt för hyresvärdar av lediga lägenheter.

Av de tillfrågade kommunerna har ingen en kommunal bostadsförmedling, men i Sundsvall finns ett förslag om att införa det. De allmännyttiga bostadsbolagen har samtliga bostadsköer, och i Nordanstig kan så kallade svaga grupper ges förtur i bostadskön. I Sundsvall står 10 000 personer i det kommunala bostadsbolaget Mitthems bostadskö.

[141] Nyanländas boendesituation, Boverket, rapport 2015:10
[142] *Renovering av bostadsmarknad efterlyses!* Slutbetänkande av Boutredningen, SOU 2007:14
[143] Faktorer som bryter flyttkedjor är bland annat när en ungdom flyttare hemifrån, när en person avlider, när hushåll flyttar från kommunen eller till kommunen, allt enligt SOU 2007:14

Integrationen försenas

När asylsökande har beviljats uppehållstillstånd kan de välja mellan att få hjälp med att bli kommunplacerade eller att hitta en bostad på egen hand. Det har blivit svårare för nyanlända att själva hitta bostäder, och fler vill därför ha hjälp och bli kommunplacerade. Kommunerna förmår dock inte ta emot de nyanlända i samma takt som uppehållstillstånd beviljas. Det har lett till att allt fler som fått uppehållstillstånd blir kvar i Migrationsverkets anläggningsboenden i väntan på kommunplacering. Detta leder till en försenad etablering för personerna och en stor kostnad för staten. Eftersom de nyanlända inte får bostad kan de inte heller komma igång med sin etablering i samhället. [144]

Arbete

Den allmänna uppfattningen är att förbättrade kommunikationer innebär att alla – även invandrare – får lättare för att nå arbeten. Med kortare restider ökar mängden möjliga arbetsplatser inom exempelvis 45 eller 60 minuters restid.

I verkligheten är det sällan så enkelt. Förbättrade kommunikationer leder också till ökad konkurrens om arbetstillfällena, eftersom de är möjliga att nå för en större andel av befolkningen. I den ökande konkurrensen kan vissa invandrare och/eller invandrargrupper ha svårare att hävda sig. Arbetsmarknadspolitiska åtgärder är viktiga för många invandrargrupper och deras etablering i arbetslivet. Det är sällan tillräckligt med endast förbättrade kommunikationer, även om kommunikationerna har stor betydelse för att öka antalet möjliga arbeten.

I en rapport från IFAU, Institutet för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk utvärdering 2015, konstateras att utökade pendlingsalternativ via kollektivtrafik inte påverkade chanserna till arbete och inkomst för dem vars pendlingsmöjligheter utökades, ”vilket står i viss kontrast mot teorier på området”. [145] I undersökningen studerades hur införandet av pendeltåget Upptåget norr om Uppsala påverkade individers arbetsmarknad.

Bostadsbristen är störst i kommuner med goda arbetsmarknadsförutsättningar. I glesbygden finns bostäderna – men inte jobben – och där är också bristen på kommunikationer till centralorterna i stället ett reellt hinder som tvingar många nyanlända att tacka nej till boende i glesbygden.

Trög valideringsprocess

Ett stort problem är att invandrarnas tidigare utbildning och yrkeserfarenhet inte kan valideras i Sverige med den snabbhet och exakthet som är nödvändig. Många välutbildade och yrkeserfarna flyktingar kan inte få arbeten inom sina kompetenser eftersom de saknar utbildningsbevis och/eller arbetsgivarintyg från sina hemländer, eller att dessa inte går att validera. Trögheterna i valideringsprocessen är ett mycket stort hinder för snabbare integration och här saknar bättre kommunikationer grundläggande betydelse..

[144] Nyanländas boendesituation, Boverket, rapport 2015:10

[145] Ina Blind, Matz Dahlberg och Olof Åslund, Som på räls? Förbättrade pendlingsmöjligheter och individens arbetsmarknad, IFAU, rapport 2015:19

Skola och utbildning

I ett väl sammanhållet och fullt integrerat samhälle borde alla skolor ha samma status och vara lika framgångsrika. Det skulle inte finnas skolor med *bara svenska* elever eller skolor med *bara invandrarelever,* det skulle inte finnas uppfattningar om bra eller dåliga skolor. Det fria skolvalet skulle därmed vara mer eller mindre överflödigt. Skolan är med andra ord en mycket tydlig markör i dagens samhälle på om integrationen är framgångsrik eller inte.

Svenska föräldrar undviker att sätta sina barn i invandrartäta skolor. De väljer oftast kommunala eller privata skolor i områden med få invandrare. Skolvalet visar att majoriteten av de svenska föräldrarna inte har förtroende för skolans förmåga att ge deras barn en god utbildning om det finns många invandrarbarn bland eleverna. På motsvarande sätt väljer få invandrade familjer att placera sina barn i skolor där nästan bara svenska barn går. Här kan faktorer som utanförskap och känslan av att inte passa in ha stor betydelse för föräldrarnas val.

Friskolereformen gjorde det möjligt för andra än kommuner att driva skolor. Den genomfördes 1992. Samtidigt infördes det fria skolvalet, som gav eleverna rätt att välja skola. I dag går var femte förskolebarn, vart åttonde grundskolebarn och var fjärde gymnasieelev i en fristående verksamhet, enligt uppgift från Skolverket. Det fria skolvalet innebär att barn och unga i dag reser över kommungränser för att komma till vald skola, oftast då en friskola. Bättre och snabbare kommunikationer är givetvis en fördel för elever som reser mellan kommuner för att gå i skolan, men kommunikationernas betydelse i det här sammanhanget har ingen avgörande betydelse för att förbättra integrationen.

Fria skolval bidrar till segregation

Kritiken mot det fria skolvalet har växt på senare tid, men debatten är väldigt ideologiskt färgad. De båda lärarfacken och LO gjorde ett gemensamt utspel i början av 2016, där de föreslog att antagningen och urvalet till Sveriges skolor bör utredas ur ett segregationsperspektiv. Motiveringen, enlig lärarfacken och LO, är att det fria skolvalet bidrar till ökad sortering av elever.[146]

Skolverket skriver i en kommentar[147] till PISA-rapporten 2012 om svenska elevers dåliga skolresultat, att:

”Skolverket bedömer att det fria skolvalet sannolikt har bidragit till ökade resultatskillnader mellan skolor och en ökad socioekonomisk skolsegregation och därmed till minskad likvärdighet. Skolverket drar inga slutsatser om ifall det fria skolvalet har påverkat den stora nedgången i den generella kunskapsnivån i PISA 2012. Det är fortfarande en öppen fråga.”

En rapport från IFAU – Skolsegregation och skolval – ger kritikerna rätt. Skolvalet och friskolorna har betydelse för den ökande segregationen.[148] För att få veta hur stor del som beror på skolvalet har IFAU undersökt skolsegregationens utveckling 1988–2009 och jämfört kommuner där många elever utnyttjar möjligheten att välja skola med kommuner där skolval är mindre vanligt. Slutsatsen är att friskoleexpansionen och det fria skolvalet har ökat skillnaden mellan skolor, även om boendesegregationen spelar större roll. När det gäller segregationen mellan elever med svensk respektive utländsk bakgrund beror 18 procent av ökningen på val till friskolor, enligt rapporten.

---

[146] Lärarfacken: Utred antagningen till landets skolor, Lärarnas tidning, 2016-02-19, http://www.lararnasnyheter.se/lararnas-tidning/2016/02/09/lararfacken-utred-antagningen-landets-skolor, uttag 2016-03-13

[147] Skolverkets hemsida, http://www.skolverket.se/statistik-och-utvardering/nyhetsarkiv/nyheter-2013/skolverkets-slutsatser-om-likvardighet-och-det-fria-skolvalets-effekter-1.211468, uttag 2016-0313

[148] IFAU: Skolvalet segregerar, Lärarnas tidning, 2015-05-18, http://www.lararnasnyheter.se/lararnas-tidning/2015/05/18/ifau-skolvalet-segregerar uttag 2016-03-13

Stänga eller satsa resurser

I Malmö genomfördes 2013 en dramatisk åtgärd då högstadiet på invandrartäta Rosengårdsskolan stängdes efter att under en lång tid haft mycket dåliga resultat. Av de elever som då gick i årskurs sju hade endast 24 procent gymnasiebehörighet. Andelen elever med godkänt i alla ämnen var tolv procent. [149]

Upptagningsområdet runt Rosengårdsskolan har lägst socioekonomisk status i hela Sverige. Skolan hade en extremt segregerad elevgrupp, och mycket få elever hade föräldrar med studievana, arbete eller god ekonomi. De 50 högstadieeleverna fick flyttas till knappt 20 andra skolor i kommunen. En klass fick flytta i sin helhet till Linnéskolan, som ligger i Limhamn, ett socioekonomiskt stabilt och välbärgat bostadsområde i sydvästra Malmö.

2015 hade de elever som gick i årskurs sju i Rosengårdsskolan 2013 gått ut årskurs nio i sina nya skolor. Uppföljningen visar att andelen elever med gymnasiebehörighet har fördubblats från 24 procent till 50 procent och att andelen elever som fått godkänt i alla ämnen har ökat från tolv procent till 34 procent. Det är fortfarande lågt, men ett steg i rätt riktning. Linnéskolans svenska elever påverkades inte; de presterade varken bättre eller sämre i skolan av förändringen.

I Rinkebyskolan i Stockholm tänker man dock annorlunda. Det finns väldigt lite av den blandning av elever som man numera eftersträvar i Malmö. Ändå har skolan på bara några år lyckats höja resultaten så att nästan 70 procent av barnen blir behöriga till gymnasiet. Här anser man att en egen högstadieskola är en självklarhet. Rinkebyskolan satsar på ekonomiska resurser, mer personal och fler lärare för eleverna. Skolan anses ha en viktig funktion som mötesplats för barn och ungdomar. [150]

Sjukvård och rehabilitering

Hälso- och sjukvård har stor betydelse för hur väl integrationen fungerar. Många flyktingar och asylsökande är traumatiserade av krig, terror, förföljelser och tortyr, samt av flykten till Europa och Sverige. Väldigt många är fysiskt skadade och traumatiserade, i värsta fall både och.

Det är mycket vanligt att flyktingar har sömnproblem, koncentrationssvårigheter, stressymptom och fysiska skador. Det påverkar deras förmåga att utbilda sig och arbeta, kanske rent av deras förmåga att fungera i sociala sammanhang. Att kunna lära sig ett nytt språk är en av de förmågor som påverkas mest av sömnstörningar och koncentrationsproblem. Många flyktingar hoppar av sin sfi-undervisning av de här skälen. Den svenska sjukvården måste klara av att möta och rehabilitera traumatiserade och skadade människor för att de inte ska fastna i långtidssjukskrivningar och utanförskap.

För att det överhuvudtaget ska vara möjligt för skadade och traumatiserade människor att bygga upp ett nytt liv, behöver de först och främst fysisk och psykisk vård och rehabilitering. Tillgång till vården är ojämnt fördelat över Sverige. Specialiserade vård,

[149] Elever förbättrade resultaten efter Rosengårdsskolans nedläggning, Lärarnas tidning, 2015-08-26 http://www.lararnasnyheter.se/lararnas-tidning/2015/08/26/elever-forbattrade-resultaten-efter-rosengardsskolans-nedlaggning uttag 2016-03-13

[150] Elever höjde sina betyg när skolan lades ner, SVT Nyheter, 2015-09-06, http://www.svt.se/nyheter/inrikes/elever-hojde-sina-betyg-nar-skolan-lades-ner, uttag 2016-03-13

exempelvis vård av tortyroffer, finns endast i ett fåtal större städer. Exempelvis driver Röda Korset behandlingscenter för torterade flyktingar, med mottagningar i Malmö, Göteborg, Stockholm, Skövde, Uppsala – och Skellefteå med filialer i Luleå och Umeå.[151] Här har förbättrade kommunikationer en mycket betydelsefull roll. Med snabbare kommunikationer blir det lättare för asylsökande och nyanlända att nå avancerad och adekvat vård med rimliga restider. Det förbättrar också möjligheterna för dem att bo kvar i mindre orter och kunna nå den vård de behöver. Denna integrationsnytta som en följd av bättra kommunikationer bedöms vara en av de viktigaste.

Socialt liv

I det sociala livet spelar olika typer av sociala barriärer stor roll för individers och gruppers integration. Nya och förbättrade kommunikationer innebär att möjligheten att mötas över olika gränser ökar. Men de fysiska kommunikationsmöjligheterna som ny järnväg, ny tunnelbana eller nya busslinjer skapar, övervärderas ofta. Det är troligen inte dåliga kommunikationer eller långa restider som har störst bromsande effekt på integrationen. Andra barriärer är större: känslan av att inte passa in, att inte tillhöra samma socioekonomiska grupp (klasstillhörighet), att inte ha samma möjligheter till semester, resor och fritidsliv, att inte äga samma saker (villa, bil, sommarstuga etcetera), att inte kunna språket och ha svårt för att göra sig förstådd.

Vi människor speglar oss mot varandra i en ständigt pågående socialiseringsprocess. Vi tenderar att söka oss till andra individer som liknar oss själva, och som har samma grundläggande värderingar, erfarenheter och referenser. Det underlättar vår vardag samtidigt som vi känner oss delaktiga i en gemenskap, vi är inkluderade. Detta beteende gäller för alla individer och grupper, och kan beskrivas som en mänsklig egenskap som motverkar integration. Vi är helt enkelt mer osäkra och otrygga vid möten med människor från andra länder och andra kulturer.

Av detta skäl är det ofta mycket viktigt för invandrare att träffa släktingar och landsmän, som delar samma erfarenheter och har liknande grundvärderingar. Med bättre och snabbare kommunikationer ökar möjligheten för invandrargrupper att nå landsmän och delta i aktiviteter som stärker den egna identiteten – utan att behöva flytta till storstäder.

Förenings- och församlingsliv

Att vara del i en gemenskap är ett grundläggande mänskligt behov.

Bättre kommunikationer innebär att invandrare får lättare att komma till för dem relevanta invandrarföreningar, kulturföreningar och för att träffa landsmän. På mindre orter finns det inte lika många invandrarföreningar som i större städer, därför kan korta restider och täta avgångar vara av stor betydelse för att den här typen av resor ska kunna ske ofta och regelbundet.

Den religiösa tillhörigheten kan också innebära resor, för att nå församlingslokaler och träffa andra troende. Bättre och snabbare kommunikationer ökar möjligheten för invandrare på små orter att ta del av föreningsutbud och delta i religiösa sammanhang utan att vara tvingade att flytta till större städer där utbudet är större.

Idrott

Att bli mycket duktig i en idrott är ofta ett säkert kort i integrationsspelet. Framgångsrika idrottare beundras oavsett nationalitet och ursprung; alla älskar vi ju framgångssagor. Detta gäller både för individuella sporter och lagidrotter.

[151] Röda korsets hemsida, http://www.redcross.se/detta-gor-vi/vard-for-krigs-och-tortyrskadade/, uttag 2016-03-16

Förbättrade kommunikationer ökar möjligheten för invandrarungdomar att nå olika idrottsarenor och klubbar för att utöva sina sporter. Detta gäller i större utsträckning för dem som sysslar med mer ovanliga idrotter som inte har verksamhet i alla samhällen eller kommuner.

En förutsättning är att föräldrar, personal vid flyktingboenden, idrottslärare och andra vuxna ser barnens och ungdomarnas idrottsintressen och eventuella talanger, och lotsar dem till rätt klubbar.

Vilja och förmågan att använda kollektivtrafik

Det är lätt att fastna i sitt eget synsätt på omvärlden, och förutsätta att alla har någorlunda samma uppfattning. Vårt ”svenska” synsätt på exempelvis biltrafik kontra kollektivtrafik har formats under lång tid. Ny kunskap, exempelvis om bilens nackdelar för miljön, påverkar oss. Vi tar också intryck av det arbete som pågår runt om i landet för att främja hållbara transporter. Det påverkar vårt synsätt och våra resvanor.

På motsvarande sätt har människor från andra länder format sin syn på olika färdmedel. De har med sig föreställningar och önskemål som är förknippade med många faktorer såsom erfarenheter av trängsel, förseningar, olyckor, status med mera. Synen på vad män respektive kvinnor får och bör göra, skiljer sig också åt. Detta kan påverka exempelvis hur man betraktar kollektivt resande i relation till individuellt resande.

Att lära sig nya kollektivtrafiksystem kan vara svårt för alla. Flera kommuner som arbetar med mobility management har erfarit att exempelvis många äldre undviker kollektivtrafiken då de inte vet hur man köper biljetter. Känslan av att vara okunnig och rädslan för att göra bort sig, avhåller många från att prova kollektivtrafiken. Givetvis kan detta också vara något som avhåller invandrare från att åka kollektivt, särskilt för nyanlända som ännu inte kan svenska och har svårt för att fråga.

Det är med andra ord viktigt att samhällsplanerare är medvetna om att det bland annat finns kulturella skillnader som påverkar viljan att använda kollektivtrafik, samt att det rent praktiskt kan vara svårt för nyanlända att ta till sig kollektivtrafiksystemet. Därför kan det vara nödvändigt med stöttande åtgärder.

10.5 Sammanfattning möjliga integrationsnyttor

Flyktingar som placerats i glesbygdskommuner och mindre samhällen under asyltiden får större möjligheter att stanna kvar på orten efter att de fått permanent uppehållstillstånd. Bättre kommunikationer med snabbare restider ger dem möjlighet att besöka släktningar och landsmän utan att känna sig tvingade att flytta. Det förutsätter att biljettpriserna inte blir orimligt höga för dessa relativt långa resor som kan antas uppstå.

Bättre kommunikationer vidgar arbetsmarknaden. Inom en pendlingstid på 45-60 minuter nås fler arbetsplatser. Detta kan innebära ökade möjligheter för invandrare att komma in på arbetsmarknaden och även få ett varaktigt arbete. Dock innebär de förbättrade kommunikationerna också att konkurrensen om arbetena ökar, eftersom även fler svenskar når fler arbetsplatser.

Bättre kommunikationer innebär ökade möjligheter för traumatiserade och krigs- och tortyrskadade människor att få adekvat vård. I många fall behövs specialistvård som inte finns på små orter eller i glesbygden, utan förutsätter relativt långa resor. I dagsläget avbryter många flyktingar sina sfi-studier då de inte kan tillgodogöra sig undervisningen på grund av sömnsvårigheter, koncentrationssvårigheter, ångest och andra svårigheter. Förbättrade möjligheter att nå vården innebär förbättrade möjligheter för flyktingarna att bli friska och kunna fungera i samhället. Det är en viktig del för att undvika långtidssjukskrivningar och utanförskap.

Bättre kommunikationer innebär ökade möjligheter att vara delaktig i förenings- och församlingsliv samt i idrottssammanhang. Småorter och glesbygden kan inte erbjuda allt detta, men bättre kommunikationer utvidgar möjligheterna att nå efterfrågade aktiviteter utan att behöva flytta. Detta gäller invandrare likväl som svenskar.

Förbättrade spårbundna kommunikationer och utbyggda stationer och bytespunkter skapar stora mervärden, bland annat i form av ökat bostadsbyggande. Bostadsbrist och trångboddhet är reella problem för många invandrare. Fler bostäder ger utökade möjligheter att hitta bostäder som bättre passar individers och familjers behov. Detta förutsätter dock att det byggs bostäder med olika upplåtelseformer och inte enbart bostadsrätter eller villor. Hyresrätten har mycket stor betydelse för så kallade svaga gruppers möjligheter att få en lägenhet. Det är också viktigt att blanda bostäder med olika upplåtelseformer inom samma bostadsområden, för att motverka uppkomsten av lågstatusområden. Det är även viktigt att det finns bostadsförmedlingar som aktivt förmedlar lägenheter och inte bara administrerar en bostadskö.

Förbättrade kommunikationer i form av stora investeringar i ny järnväg, innebär en tydlig satsning från staten på regionen. Detta kan på ett individuellt plan tolkas som att medborgarnas behov blir sedda och tillgodosedda. Att bli ”satsad på” skapar självförtroende och nöjdhet, både för svenskar och för invandrare. För flyktingar och invandrare som kommer från svåra förhållanden, måste det ge en extra känsla av glädje och tillförsikt; något som i bästa fall leder till att de väljer att bo kvar i regionen.

11 Miljöeffekter av utbyggd Ostkustbana

I det transportpolitiska hänsynsmålet finns ett par preciseringar som är väsentliga utgångspunkter för bedömningen av miljönyttor:

- Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att det *övergripande generationsmålet* för miljö och övriga *miljökvalitetsmål* nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Det övergripande generationsmålet är formulerat av riksdagen enligt nedan:

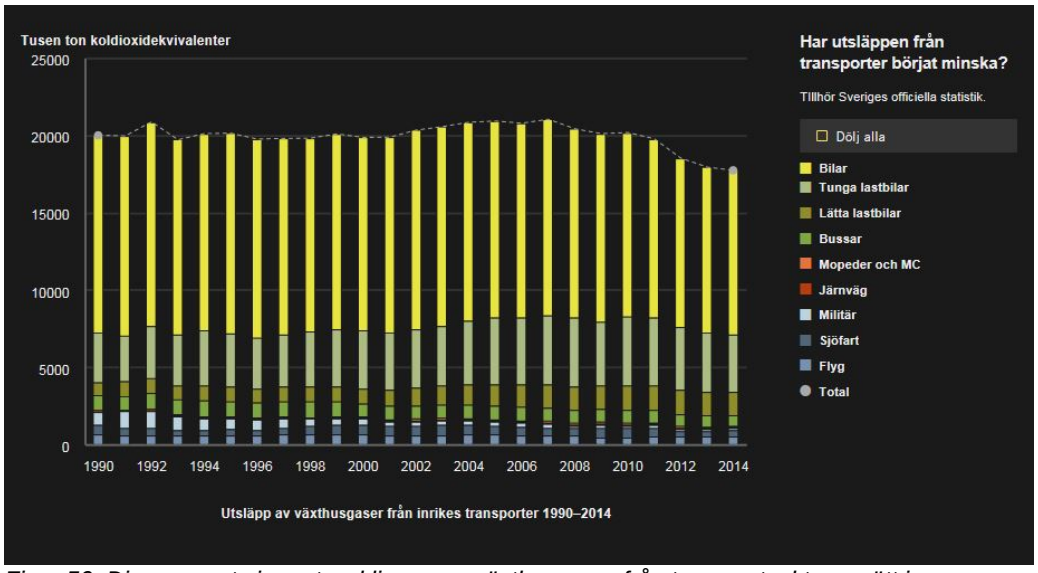
Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.[152]

11.1 Begränsad klimatpåverkan

Klimatförändringen och den globala uppvärmningen är en av vår tids verkliga ödesfrågor. Utöver temperaturökningen märks den pågående klimatförändringen genom att majoriteten av jordens glaciärer minskar, havsnivåerna stiger, nederbördsmönstren ändras och istäcket i Arktis minskar. Den ökande koldioxidhalten i atmosfären innebär också att världshaven försuras. Vädret blir globalt sett också mer extremt med bland annat kraftiga tropiska cykloner, långvariga torkperioder likväl som kraftiga översvämningar. Brist på dricksvatten och odlingsbar mark förväntas leda till fler konflikter världen över och klimatflyktingar; människor som måste söka sig nya boplatser för att överleva.[153]

Sverige har som nation förbundit sig att vidta åtgärder som begränsar klimatpåverkan. En av de viktigaste åtgärderna är att minska utsläppen av växthusgaser från våra inrikes transporter, som står för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. De nationella utsläppen av växthusgaser från transporter kommer till nära 95 procent från vägtrafiken.

[152] Naturvårdsverkets hemsida, http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Generationsmalet/ uttag 2016-04-06
[153] Miljömålen. Årlig uppföljning av Sveriges miljökvalitetsmål och etappmål 2016, Naturvårdsverket, rapport 6707, mars 2016



Figur 50. Diagrammet visar utvecklingen av växthusgaser från transportsektorn mätt i koldioxidekvivalenter, från referensåret 1990 till 2014. Källa: Naturvårdsverket

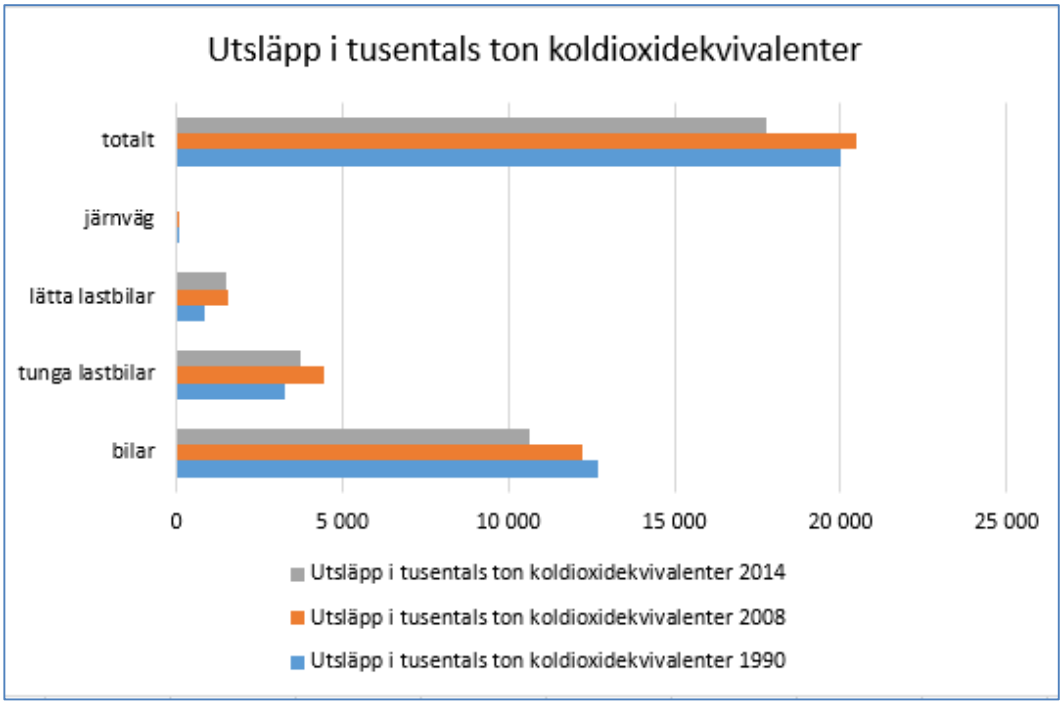
För att minska utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken behövs mer energieffektiva fordon och större andel förnyelsebara bränslen. Därutöver måste det ske en överflyttning av både person- och godstransporter på väg till järnväg. Men någon större överflyttning av transporterna från bilar och lastbilar till andra trafikslag pågår inte i Sverige, konstaterar Naturvårdsverket i sin granskning av miljömålen 2016. Den genomsnittliga nivån på koldioxidutsläppen från nya bilar har dock minskat, men minskningen har tappat fart och går inte längre lika fort som tidigare. Dessutom fortsätter trafikmängderna att öka i Sverige.

Trafikanalys kommer till samma slutsats i sin årliga granskning av måluppfyllelsen för de transportpolitiska målen:[154] *”De nationella utsläppen av växthusgaser från transporter har under 2014 fortsatt att minska något. Takten i minskningen har dock avtagit jämfört med de senaste åren, och utvecklingen följer inte längre den bana som skulle krävas för att nå en minskning av vägtrafikens utsläpp med 35 procent till år 2020*.”

Godstransporter på väg visar ingen positiv utveckling under de senaste åren. Trafikanalys konstaterar i rapporten att transportarbetet med lätta lastbilar nära nog fördubblats mellan 1999 och 2014.

Svenskregistrerade lätta lastbilar har de senaste 20 åren fördubblats i antal och är nu drygt sex gånger fler än de tunga lastbilarna. Antalet tunga lastbilar är stabilt men däremot har godstransportarbetet ökat med cirka 20 procent. Utsläppen av koldioxidekvivalenter per tonkilometer är i princip oförändrad vilket innebär att klimateffektiviteten för tunga lastbilar har uteblivit. Ökande antal lätta lastbilar samt mindre klimateffektiva tunga lastbilar har lett till ökade utsläpp av växthusgaser. År 2013 stod de för nio respektive 20 procent av utsläppen av växthusgaser från inrikestransporter.[155]

[154] Uppföljning av de transportpolitiska målen, Trafikanalys, rapport 2015:7
[155] Lastbilars klimateffektivitet och utsläpp, Trafikanalys, rapport 2015:12



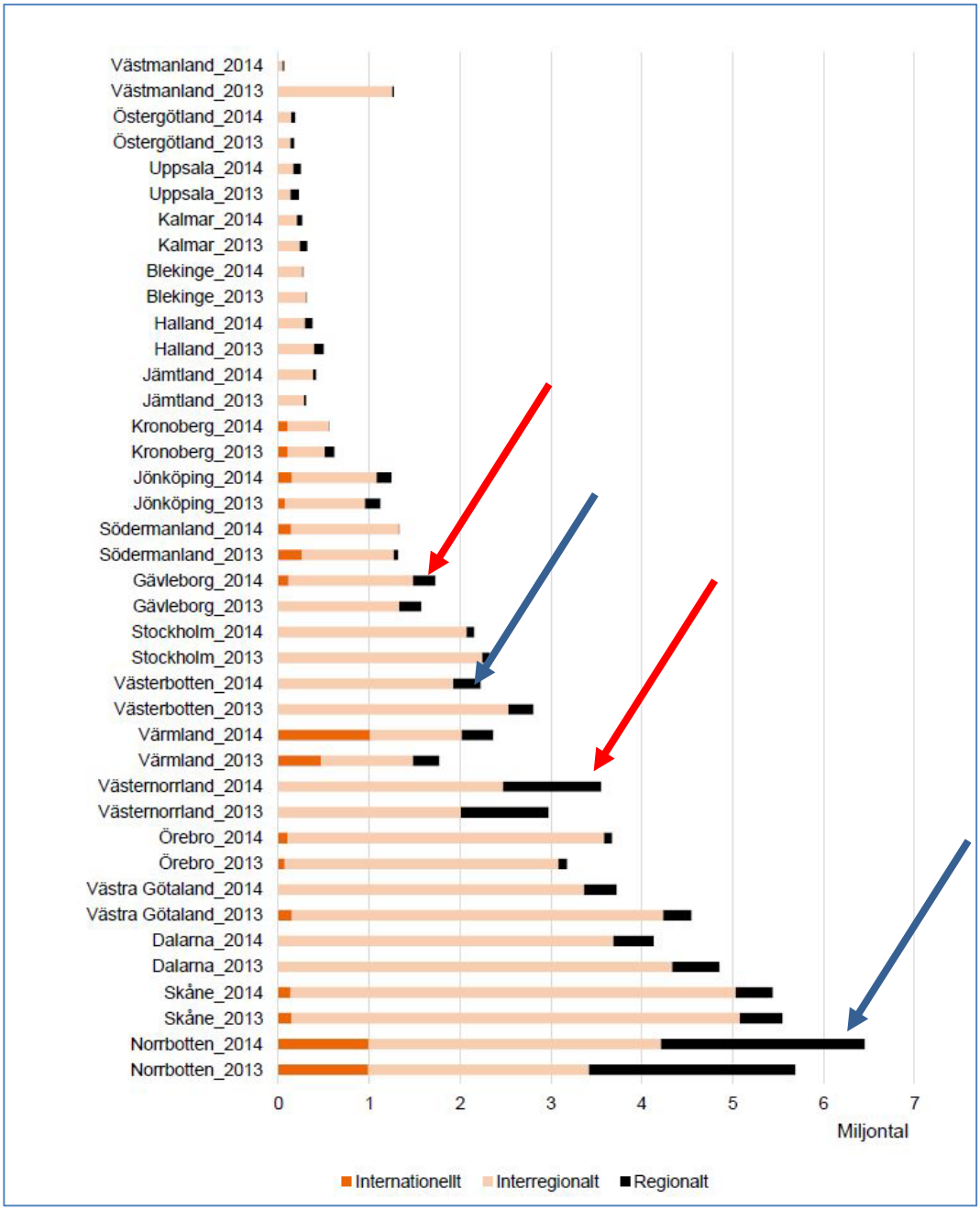
Figur 51. Tabellerna bygger på värdena från Figur 50 men begränsat till fyra transportslag samt tre år. 1990 är referensåret för internationella klimatåtaganden, 2008 året innan de transportpolitiska målen antogs samt senaste värdena år 2014. Utsläppen från järnvägen låg på 102 000 ton år 1990, 70 000 ton år 2008 och 47 000 ton 2014. Källa: Naturvårdsverket, egen bearbetning

En högst påtaglig och angelägen miljönytta av en utbyggd Nya Ostkustbanan är att den möjliggör för överflyttning av godstransporter på väg till järnväg. I dag väljer företagen i stor utsträckning att transportera gods med lastbil ner till Mjölby och Stockholm, trots att lastbilstransporterna är både dyrare och mer resurskrävande. Förklaringen är att järnvägen inte är tillförlitlig och risken för föreningar alldeles för stor.

Trafikanalys har i en underlagsrapport[156] till arbetet med att kartlägga Sveriges godstransporter konstaterat att körtiderna för alla godståg generellt har blivit längre, även på många utpräglade godsstråk. De förlängda körtiderna är totalt, för alla godståg, ungefär 56 000 timmar på ett år (tågplan för 2016). Det är nästan i samma storleksordning som godstågens totala förseningar på ungefär 65 000 timmar år 2014. Förutom förlängda körtider och förseningar har godstrafiken också många tidtabellslagda onödiga stopp, så kallad skogstid.

Potentialen för överflyttning är stor. Från Norrbottens, Västerbottens och Västernorrlands län transporteras stora mängder gods och en stor andel är interregionala eller internationella transporter. I Figur 52 nedan redovisas godstrafiken mätt i tågkilometer per län.

[156] Tåglägen, gods och trängsel på spåren, Trafikanalys, PM 2016:10



Figur 52. Mängden godstrafik år 2013 och 2014 mätt i tågkilometer uppdelat på startlän samt om transporten är regional (inom samma län), interregional eller internationell. De röda pilarna visar godsmängderna för Gävleborgs samt Västernorrlands län som Ostkustbanan går genom, de blå pilarna markerar Västerbottens och Norrbottens län vars transporter till stor del går söderut. Källa: Trafikanalys, egen bearbetning

Även persontransporter kan i större omfattning föras över till tåg med en utbyggnad till Nya Ostkustbanan. Med betydligt kortare restider, ökad turtäthet, färre förseningar och därmed ökad tillförlitlighet, kommer betydligt fler att välja tåg framför privatbil.

Denna potential är särskilt stor bland pendlande arbetstagare inom kunskapsintensiv tjänstesektor. Trådlöst nätverk ombord på tågen skapar möjlighet att arbeta och uträtta ärenden under pendlingsresan. Uppkopplingsmöjligheterna ger tågpendlingen stora mervärden och ökar kollektivtrafikens attraktivitet.

11.2 Miljökvalitetsmål

De miljökvalitetsmål som har relevans för transportsektorn är främst följande:

- God bebyggd miljö
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Ett rikt växt- och djurliv

Trafikanalys har gjort en sammanvägd bedömning för Sverige hur transportsektorn bidrar till dessa miljökvalitetsmål, se nedan.[157]

Det går inte att utläsa någon tydlig utveckling när det gäller transportsystemets påverkan på övriga miljökvalitetsmål. Fler personer beräknas utsättas för bullernivåer över riktvärdena. Den nära tillgängligheten till viktiga målpunkter för service och samhällsfunktioner försämras i stora delar av landet. Luftkvaliteten i tätorterna har avsevärt förbättrats i jämförelse med 80- och 90-talet, men sedan de nya transport-politiska målen antogs är förändringarna inte stora och luftkvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar överskrids i ett antal gaturum. Åtgärdstakten i arbetet med att minska infrastrukturens barriäreffekter är fortsatt låg i förhållande till identifierade behov	

Figur 53. Sammanfattande bedömning av måluppfyllelsen för fyra miljökvalitetsmål av relevans för transportsektorn. Källa: Trafikanalys

För Nya Ostkustbanan del är det svårt att i dagsläget bedöma miljönyttorna utan ett detaljerat underlag över förslag på spårdragningar. Exempelvis kan hälsoaspekten kopplad till buller från trafiken både bli bättre eller sämre beroende på järnvägens närhet till bebyggelse och beroende på hur mycket vägtrafik som kan föras över till järnväg – vilket leder till minskat buller från vägtrafiken. Godståg bullrar generellt betydligt mer än persontåg, men här sker en förbättring genom utbyte till moderna och tystare vagnpark. Ingen bedömning har gjorts här för hur långt detta arbete kommit i tid för färdigställandet av Nya Ostkustbanan.

God bebyggd miljö handlar delvis om tillgänglighet till service och samhällsfunktioner, och här har järnvägens dragning och barriäreffekt betydelse. För att kunna bedöma detta behövs ett mera detaljerat underlag.

Miljökvalitetsmålet om ett rikt växt- och djurliv är relevant mot bakgrund av järnvägens intrång i naturområden. Sträckningar som inte går över känsliga vattendrag eller naturområden med stora värden och hög biologisk mångfald, bör undvikas i möjligaste mån.

[157] Uppföljning av de transportpolitiska målen, Trafikanalys, rapport 2015:7

12 Referenser

Rapporter

- Andersson H. (2016). *Det verkliga priset – kommunens nyttor och onyttor av en ny höghastighetsbana*. VTI Transportforum
- Andersson M (2013). *Närhet ger jobb. Produktivitetseffekter på arbetsmarknaden av förbättrade kommunikationer*, Sydsvenska Industri- och Handelskammaren.
- Andersson T. (2008): *Globaliseringen och den högre utbildningen*, Underlagsrapport 10 till Globaliseringsrådet
- Andersson Å.E, Andersson D.E, Wichmann Matthiessen C. (2013). *Öresundsregionen*. *Den dynamiska metropolen*. Daidalos förlag
- *Asylsökandes eget boende, EBO*. En kartläggning. Boverket, 2008
- *Asylsökandes eget boende, EBO*: Statistisk analys över tio år baserad på STATIV, SCB:s integrationsdatabas. Analysen ingår i kartläggningen Asylsökandes eget boende, EBO. Boverket, 2008
- Blind, I, Dahlberg, M och Åslund,O. *Som på räls? Förbättrade pendlingsmöjligheter och individens arbetsmarknad,* IFAU, rapport 2015:19
- *Bostäder, rörlighet och ekonomisk tillväxt*. Marknadsrapport från Boverket, juni 2013.
- Botniska korridoren (2011). *Råvaror för Europa*
- Boysen H. (2014), *Øresund and Fehmarnbelt high-capacity rail corridor standards updated*, Journal of Rail Transport Planning & Management, Volume 4, Issue 3, December 2014, Pages 44–58.
- Boysen H. (2016), *Målstandard 2016/Analyser av godskorridor i Norra Sverige.* KTH. (Detta dokument, preliminär titel.)
- Boysen H. (2016), *Direct train routing to minimize running distance and assess network capacity demand.* KTH, inlämnad för publicering.
- De Rus G (2012). *Economic evaluation of the High Speed Rail*, Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi
- Ekengren Oscarsson, H och Bergström, A (red), *Svenska trender 1986-2013*, SOM-institutet 2014
- Holmberg, S och Oleskog Tryggvason, N. *Svenska folkets bedömning av offentliga myndigheters verksamhet*, SOM-rapport nr 2014:11
- *Lastbilars klimateffektivitet och utsläpp*, Trafikanalys, rapport 2015:12
- *Lokala arbetsmarknader – egenskaper, utveckling och funktion*, SCB, 2010
- Maslow, A. (1943) *A Theory of Human Motivation*, en förklaringsmodell över hur människor prioriterar sina behov

- *Miljömålen. Årlig uppföljning av Sveriges miljökvalitetsmål och etappmål 2016*, Naturvårdsverket, rapport 6707, mars 2016
- Mittuniversitetet (2016). *Årsrapport 2015*
- Nelldal B-L., Lindfeldt O. och Lindfeldt A. (2009). *Hur många tåg kan man köra? En analys av teoretisk och praktisk kapacitet.* Kapacitetsanalys av järnvägsnätet i Sverige. Delrapport 1. KTH Järnvägsgrupp
- *Nyanländas boendesituation* – delrapport i ett regeringsuppdrag, Boverket, rapport 2015:10
- Pokarzhevskaya G. och Regnér H (2015). Val av högskoleort. Regionala mönster bland kvinnor och män. SACO
- *Renovering av bostadsmarknad efterlyses!* Slutbetänkande av Boutredningen, SOU 2007:14
- Skogsindustrierna (2015). *Skogsindustrin - En faktasamling*. Branschstatistik 2014
- Sundsvalls kommun (odaterad): *Sundsvalls näringsliv*. Presentation.
- Sveriges hamnar: *Hamnstatistik 2004 och 2014.*
- *Tåglägen, gods och trängsel på spåren*, Trafikanalys, PM 2016:10
- Universitetskanslersämbetet (2015). *Årsrapport 2015*.
- *Uppföljning av de transportpolitiska målen*, Trafikanalys, rapport 2015:7
- Winter, K. *Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen*. KTH, november 2015

Internetkällor

- Aktuellt, SVT Nyheter, TV-sändning 2015-05-06 samt kompletterande information på http://www.svt.se/nyheter/inrikes/fler-statliga-jobb-i-storstaderna-farre-pa-glesbygden, 2015-05-06
- Ekonomifakta. http://www.ekonomifakta.se/Fakta/Regional-statistik/Ditt-lan-i-siffror/?compare=1&region=2200. Uttag 2016-04-10
- Jernkontoret: Fakta och nyckeltal. http://www.jernkontoret.se/sv/stalindustrin/branschfakta-och-statistik/fakta-och-nyckeltal/ Uttag 2016-04-12
- Jernkontoret: Investeringar. http://www.jernkontoret.se/sv/stalindustrin/branschfakta-och-statistik/investeringar/ Uttag 2016-04-12

- Livsmedelsverke.se, uppgifter om befolkningens övervikt, uttag 2016-03-15
- Lärarnas tidning, *IFAU: Skolvalet segregerar*, 2015-05-18, http://www.lararnasnyheter.se/lararnas-tidning/2015/05/18/ifau-skolvalet-segregerar uttag 2016-03-13
- Lärarnas tidning, *Elever förbättrade resultaten efter Rosengårdsskolans nedläggning*, 2015-08-26 http://www.lararnasnyheter.se/lararnas-tidning/2015/08/26/elever-forbattrade-resultaten-efter-rosengardsskolans-nedlaggning uttag 2016-03-13
- Lärarnas tidning, *Lärarfacken: Utred antagningen till landets skolor*, 2016-02-19, http://www.lararnasnyheter.se/lararnas-tidning/2016/02/09/lararfacken-utred-antagningen-landets-skolor, uttag 2016-03-13
- Migrationsinfo.se – forskning och statistik om integration och migration i Sverige
- www.migrationsinfo.se/demografi/befolkningstillvaxt/, uttag 2016-02-16
- MellanSveriges Logistiknav: http://www.mellansverigeslogistiknav.se/
- Mäklarstatistik: http://www.maklarstatistik.se/maeklarstatistik/laen.aspx?LK=21&Typ=Villor&srt=asc&tab=Namn
- Naturvårdsverkets hemsida, http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Generationsmalet/ uttag 2016-04-06
- Röda korsets hemsida, vård av tortyrskadade, http://www.redcross.se/detta-gor-vi/vard-for-krigs-och-tortyrskadade/, uttag 2016-03-16
- SCB Statistikdatabasen, olika sökningar, se även fotnoter i rapporten
- Skogsindustrierna (2015). Branschstatistik. Transporter. http://www.skogsindustrierna.org/branschen_1/branschstatistik/transporter Uttag 2016-04-12
- Skolverkets hemsida, http://www.skolverket.se/statistik-och-utvardering/nyhetsarkiv/nyheter-2013/skolverkets-slutsatser-om-likvardighet-och-det-fria-skolvalets-effekter-1.211468, uttag 2016-0313
- *Socialt kapital*, definitioner från Wikipedia, uttag 2016-03-16
- Sundsvall Logistikpark: http://sundsvalllogistikpark.se/
- SVT Nyheter, *Elever höjde sina betyg när skolan lades ner*, 2015-09-06, http://www.svt.se/nyheter/inrikes/elever-hojde-sina-betyg-nar-skolan-lades-ner, uttag 2016-03-13
- Universitetskanslerämbetet: Högskoleöversikt http://www.uka.se/statistik--uppfoljning/statistikdatabas-om-hogskolan/hogskoleoversikt.html. Uttag 2016-03-30
- Universitetskanslersämbetet: Bättre utbildning genom samverkan: http://www.uka.se/fakta-om-hogskolan/universiteten-och-hogskolorna.html. Uttag 2016-04-10

Intervjuer och mejlväxlingar

- *Christina Thörnquist*, Iggesund paperboard, Iggesund, intervju 2016-03-21
- *Dan Nordqvist*, SSAB, Gävle, intervju 2016-03-15
- *Fredrik Rönnqvist*, Gävle Containerterminal, Gävle, intervju 2016-03-16
- *Bo Thurfjell*, Arizona Chemical, Söderhamn, intervju 2016-03-22
- *Markus Sundström*, Sundfrakt, Sundsvall, intervju 2016-03-30
- *Sofia Rönnqvist,* Sweco Society, samtal om integrationens arenor med; Sofia har doktorerat på integration, 2016-02-16
- *Carina Löfgren*, regional utvecklingsstrateg och ansvarig för samordningen av integrationsfrågor inom Region Gävleborg, samtal och synpunkter på textutkast, 2016-03-16

Övriga källor

- Uppskattningar från resp. handikappförbund 2014 om antal personer i Sverige med aktuellt funktionshinder:
    - Svenska dyslexiföreningen och Dyslexiförbundet FMLS: dyslexi 5-8 procent av befolkningen, generella läs- och skrivsvårigheter: <20 procent
    - www.dyskalkyli.nu: dyskalkyli: 6-7 procent, generella matematiksvårigheter <20 procent
    - Afasiförbundet: afasi cirka 12 000 drabbas varje år
    - Riksförbundet Attention: cirka 4,8 procent av skolbarnen i Sverige har svår ADHD/DAMP, AST eller Tourettes syndrom