

Hvordan skape regionale gevinster fra investeringer i høyhastighets jernbaner mellom de største nordiske byene?

Leif Lendrup

Transnorden Sweden

1 av 23 projekt i TENTacle



EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND



Strategi för Tillväxt i Karlstadsregionen

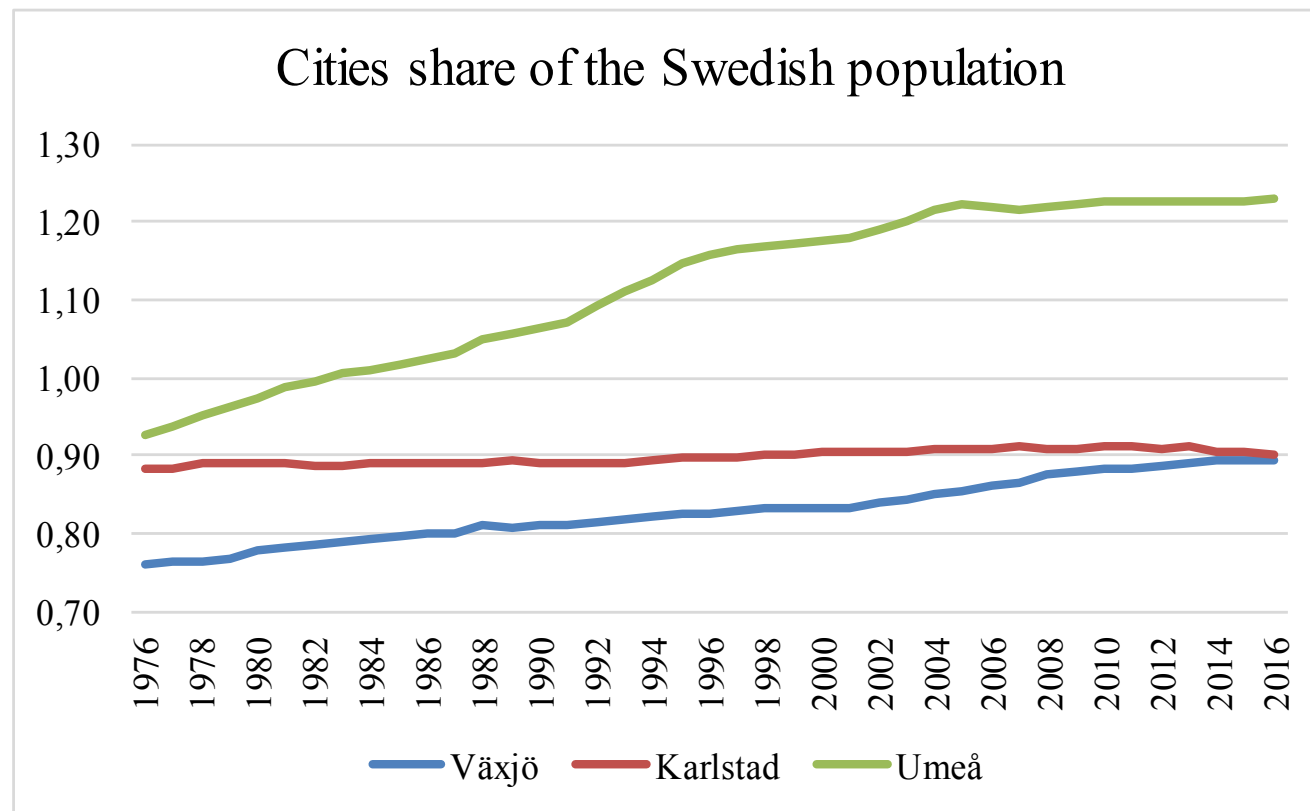
Underlagsrapport juni 2017

Strategi juni 2018



Befolkningsutveckling

Karlstad Växjö Umeå



Befolkningsutveckling

Inflyttning och Ålder

Net migration to the cities from the other municipalities in the counties

Age group 65-share of the population increase

Share of population increase 2000-2016

1976 - 2016

Växjö	33
Karlstad	55
Umeå	37

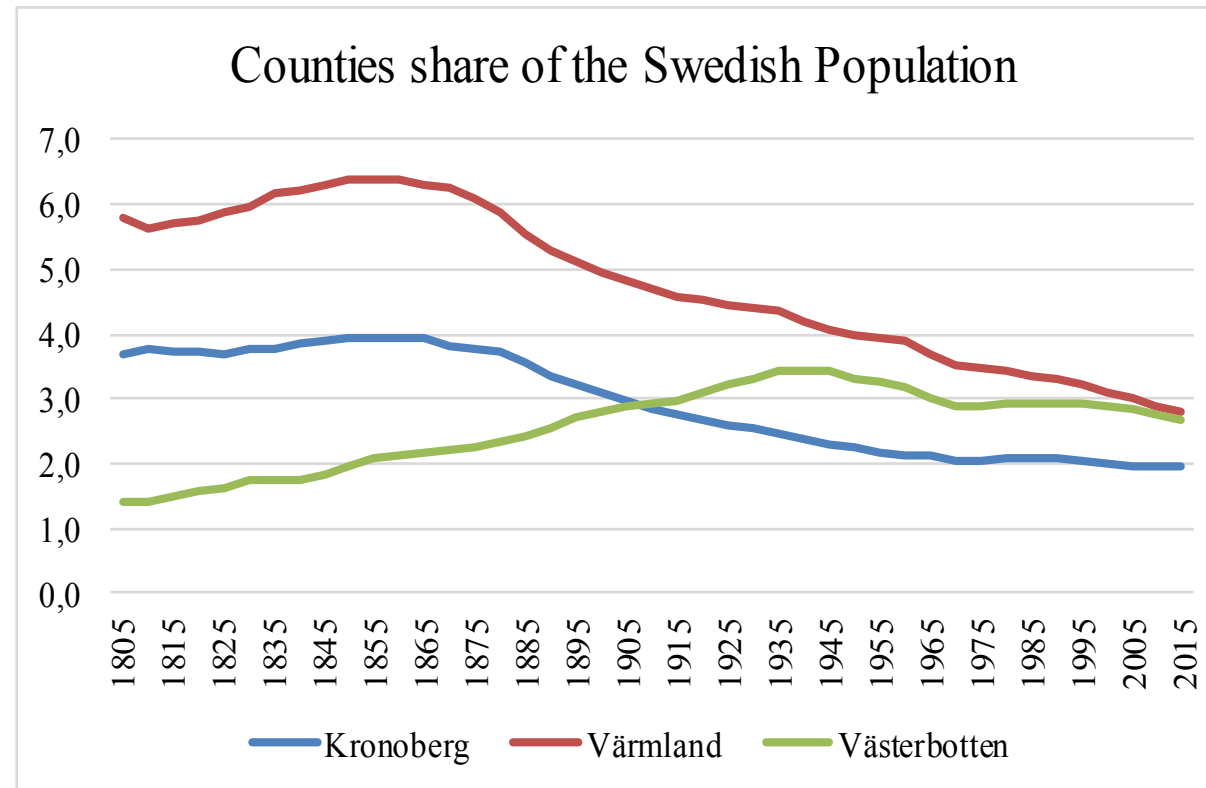
Växjö	30
Karlstad	44
Umeå	26

Befolkningsförändring 2017

City	Population 2017	Growth	Growth %	Share per age group, %			Share of Sweden, %	
				-24	25-64	65-	2016	2017
Växjö	91 060	1 560	1,7	25,6	58,0	16,4	0,895	0,900
Karlstad	91 120	922	1,0	11,9	50,8	37,3	0,902	0,900
Umeå	125 080	2 188	1,8	17,9	57,4	24,7	1,230	1,236
Örebro	150 291	3 660	2,5	32,8	50,6	16,6	1,467	1,485

Befolkningsutveckling

Värmland Kronoberg Västerbotten

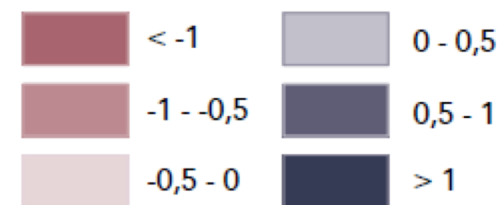
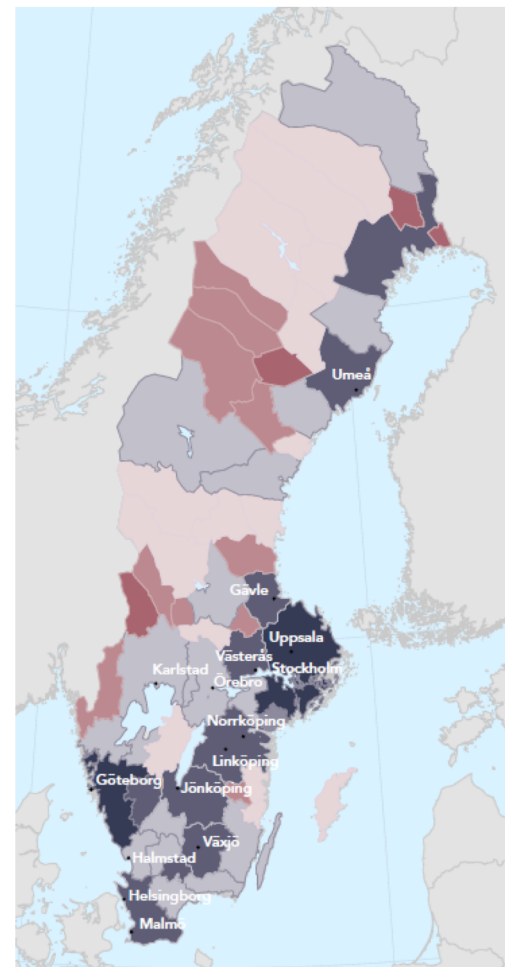


Regional Ekonomi

	Regional GDP					Rank	
	1860	1910	1940	1980	2010	1860	2010
Kronoberg	0,57	0,80	0,68	1,00	0,93	24	8
Värmland	0,86	0,81	0,83	0,96	0,81	13	22
Västerbotten	0,84	0,80	0,71	0,94	0,89	15	9

Konkurrenskraft

Karlstad och Värmland har sämre konkurrenskraft än östra och sydvästra Sverige



Regional Potential Index

Förbättring i Värmland men näst sista plats i Sverige före Gävleborg

	RPI	Potential Demographic	Labour Market	Economic	Rank of 74 Nordic Regions	Share of Stockholm, %
2017	313	143	100	70	58	41
2015	238	98	70	70	68	32

Hur ska vi skapa tillväxt?

Höghastighetståg mellan Oslo och Stockholm

Två av de snabbast växande regionerna Europa

Skapar arbetsmarknad från Oslo till Stockholm

Karlstad och Värmland måste göra sin hemläxa

Annars begränsade effekter av höghastighetståg

Frankrike TGV Train à Grande Vitesse

Startade 1981

Hastighet 320 km per timme

Radiellt med utgångspunkt från Paris

102 städer har TGV varav är 52 medelstora och 17 små

Flera inrikes flygförbindelser har lagts ner

Konkurrerar effektivt med bilresandet på medellånga avstånd

Effekter TGV

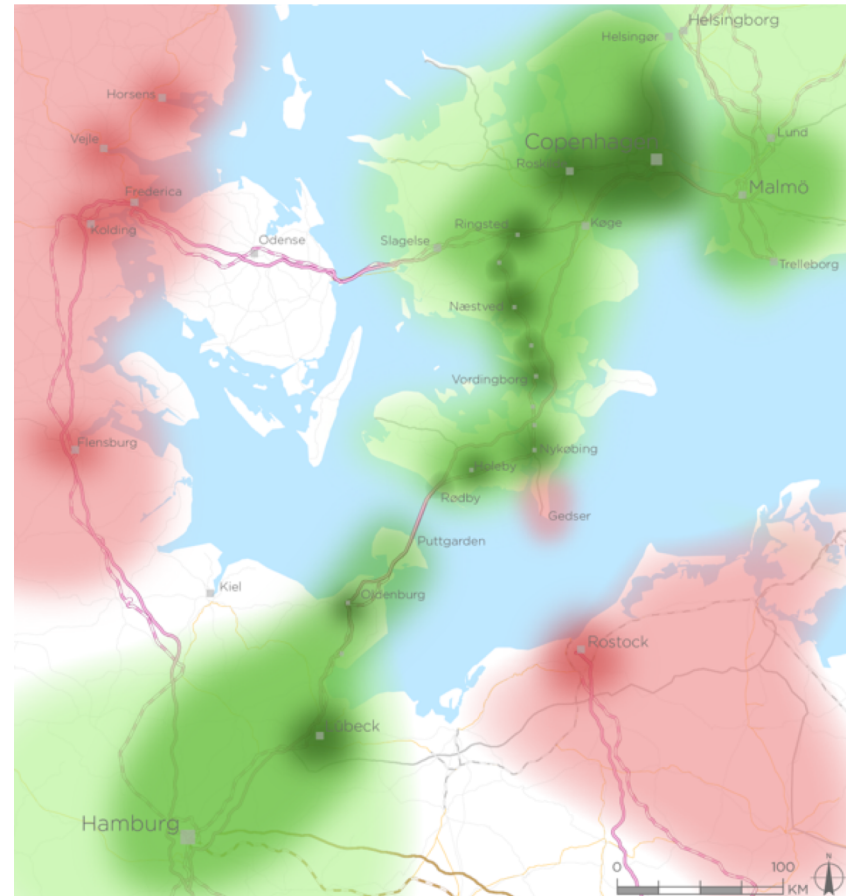
Centralisering till färre och större urbana centra

Små och medelstora städer har inte kunnat dra nytta av TGV

Näringsliv, utbildning samt politisk och finansiell kapacitet har inte räckt till för att utveckla de strategier och innovationer som i kombination med TGV skapar ekonomisk utveckling

Politikerna, aktörernas samarbetsförmåga och nätverk av flera städer är avgörande för möjligheterna att bygga utveckling med stöd av TGV

Effekter Fehmarnbelt



Regioners Framgångsfaktorer

Tillfälligheter

Politiskt Ledarskap
De senaste årtiondena

Tradition och Kultur
Politiskt ledarskap under många århundraden

Framgångsrikt Politiskt Ledarskap

Har en positiv syn på samarbete, lärande, förändring och nya teknologier, samt hur detta kan omvandlas till strategier

Skapar Attraktiva Städer

Städers attraktivitet ökar med storleken

Mer diversifierade och därför intressanta för etableringar

Skapar sin egen tillväxt och blir mindre sårbara

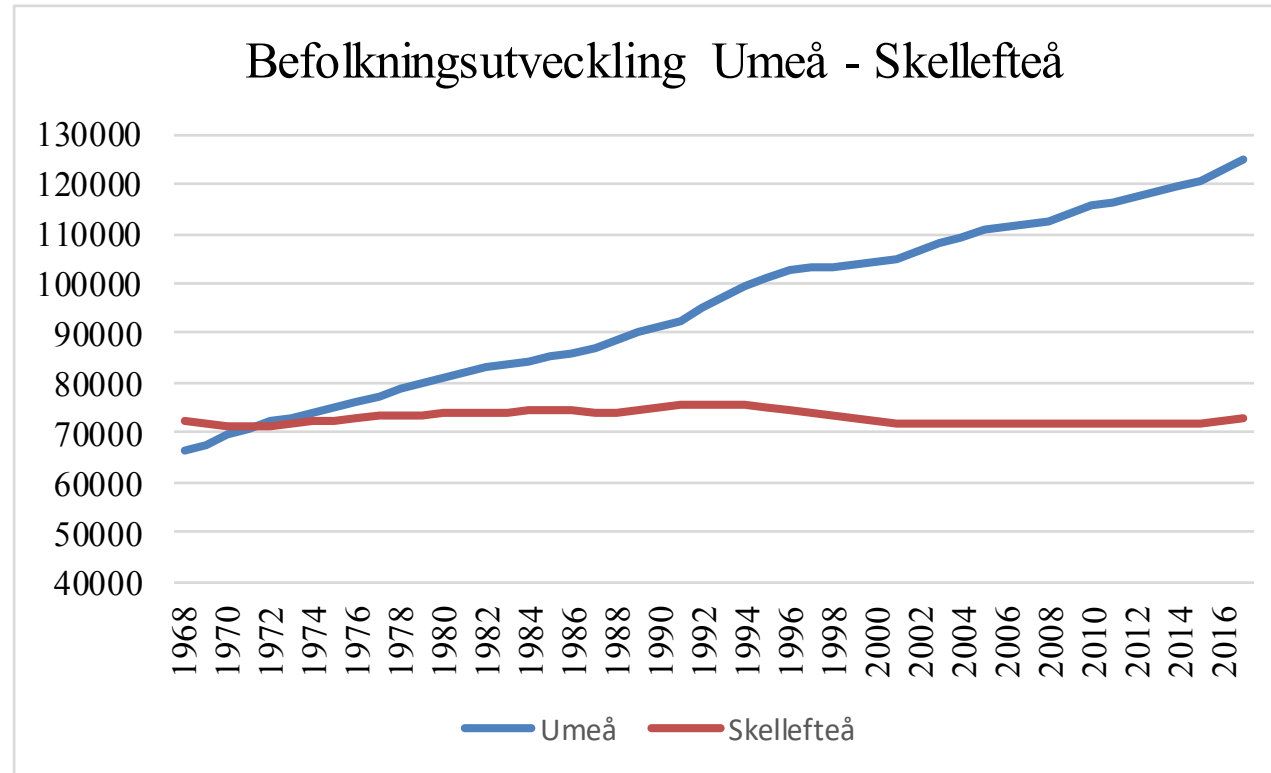
Städer som fokuserar på humankapitalet i sina strategier presterar bättre än de som fortsätter att kapitalisera primärt på naturresurserna

Framgångsrika universitet är avgörande

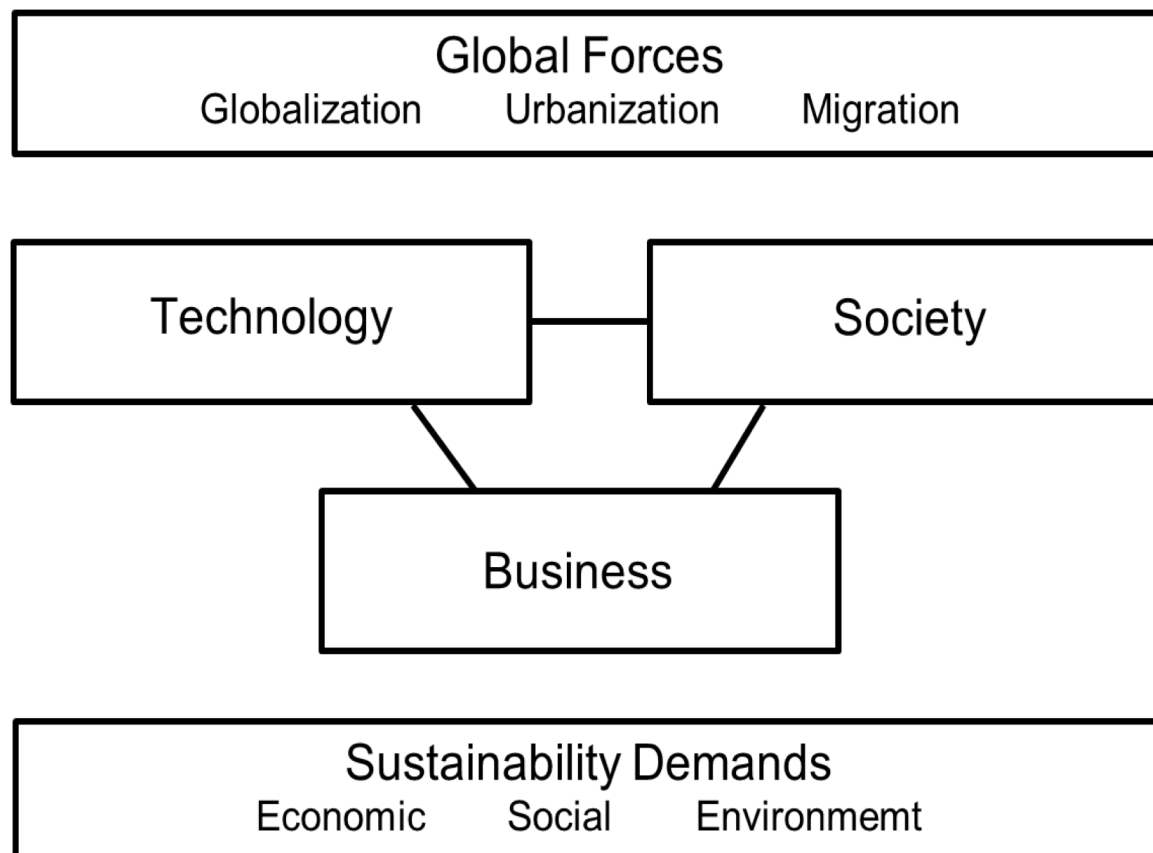
För att växa måste städerna vara attraktiva för kvinnor

Fastighetsmarknaden spelar en viktig roll för städers tillväxt

Humankapitalet och Naturresurserna



Framtiden



Digitala Förutsättningar

Den industriella revolutionen pågick 100 år och var konfliktfylld med två världskrig

Den digitala revolutionen accelererar

50% av dagens anställda kommer att kunna ersättas av digital teknologi

15% lägre sysselsättning

Det minskade beroendet av arbetet som bärande samhällsinstitution riskerar en lång period av ekonomiskt obehag

Krav på hållbar miljö, ekonomi och ett hållbart samhälle

Krav på sysselsättning av asylinvandrare med låg utbildning och annan kultur

Sociala Förutsättningar

Högutbildade kvinnor och lågutbildade män

Kvinnor svarar för 70% av universitetsexamina

Män dominerar stort i gruppen bara grundskola

123 män på 100 kvinnor i tonåren

Män utan jobb och familj

Politiska Förutsättningar

Värmland lägst andel entreprenörskap

Karlstads företagsklimat rankat 74 av 290

Sveriges KSO har minst intresse för delaktighet av 22 europeiska länder

75% av tjänstemännen anser att specialister och experter ska ha ökat inflytande

Endast 23% vill se ökat inflytande från politiker och medborgare

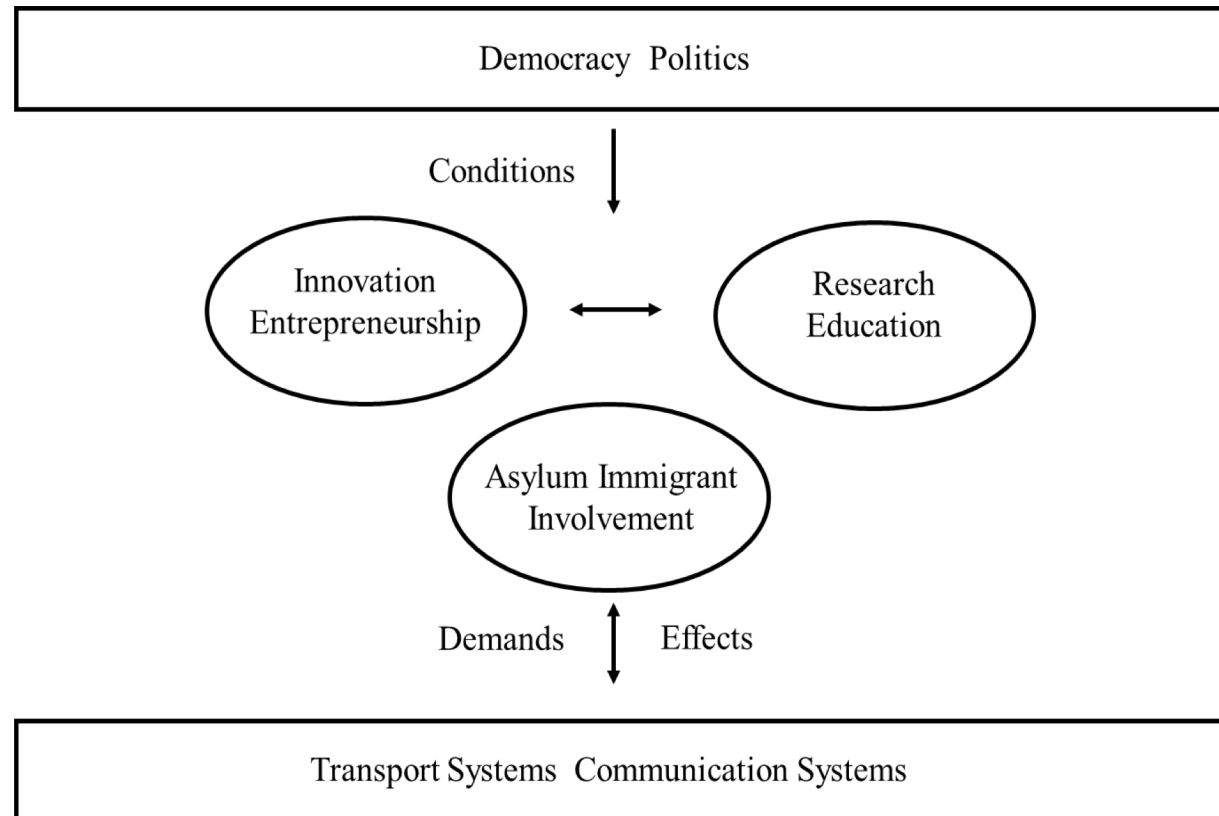
70% anser att politiker saknar kunskaper

Starkt samarbetande politiskt ledarskap som stimulerar innovation och entreprenörskap är en förutsättning för fortsatt tillit och välfärd för alla

Sysselsättning

Sector	Effect	Potential	Position
Industry			
Manufacturing	Minus		
Retail	Minus		
Software		Yes	Minus
Consultancy	Unchanged		
Tourism		Yes	Plus
Service	Unchanged		
Food		Yes	Plus
Culture		Yes	Plus
University		Yes	Minus
Public	Unchanged		
Transport	Minus		

Strategi



Järnväg och Tåg

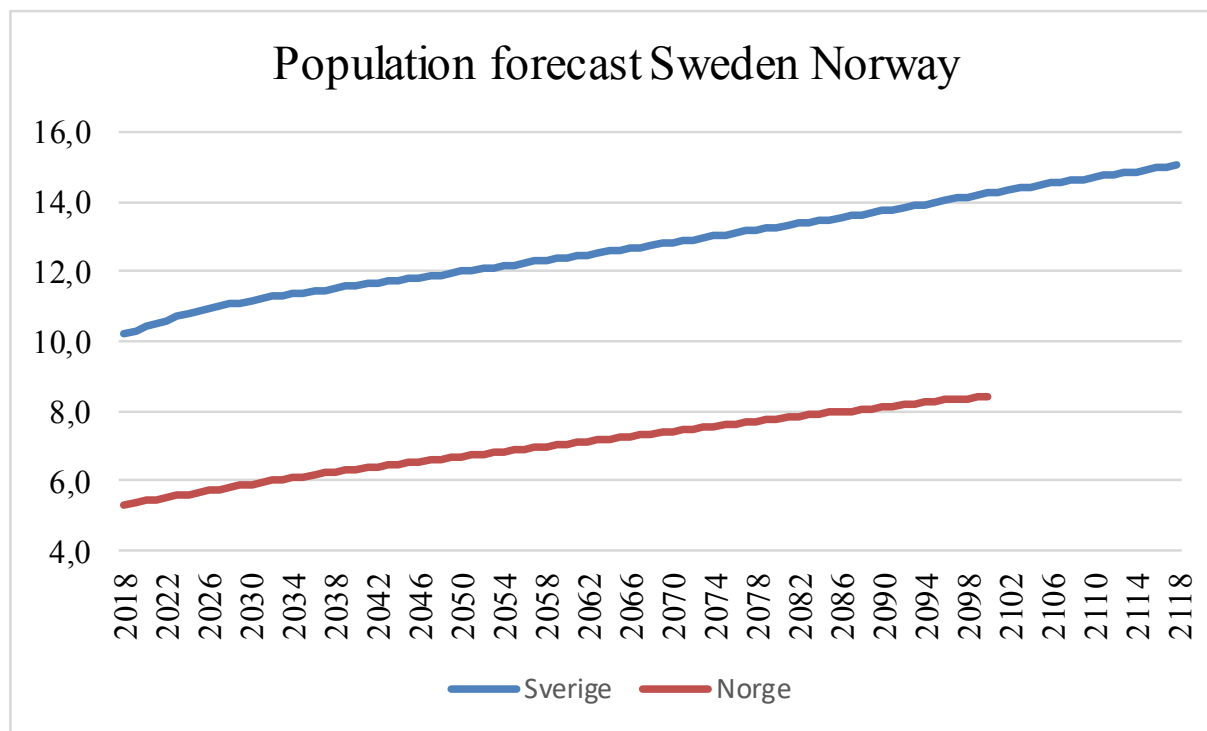
“Transportinfrastrukturen är allt. Utan den ingen befolkningsökning. Vi kan inte satsa pengar på gammal teknologi. Och, vi måste tänka i ett sammanhållet system. Vad är bra för värmlänningarna? Kultur är också mycket viktigt. Karlstad har potential“

- Vd, Valmet

“Vem konkurrerar vi med? De som är bäst. Vi måste bygga den bästa järnvägen”

- Vd, Stora Enso

Tidsperspektivet är 100 år



2040

Oslo har ökat från 1,2 till 1,6 milj

Stockholm har ökat från 2,3 till 3,0 milj

Förutsättningar

Ägandet och huvudkontoren flyttade från Värmland – skog, stål, verkstad, livsmedel, IT, bank

Tjänsteföretagen har en mycket liten del av sin marknad i Karlstad och Värmland.

Tillväxten måste ske i högteknologiska och högavlönade företag, som i sin tur genererar sysselsättning i andra sektorer

De är mycket beroende av snabba och frekventa tågförbindelser

Växande motstånd mot pendling och hälsorisker

Tillverkningsföretagen har stora volymer av tunga och skrymmande produkter samt råvaror

Deras krav handlar främst om järnvägsunderhållet och mindre om hastigheten och frekvensen i persontrafiken

Krav på flygförbindelser

Krav

Karlstad och Värmland ska tillhöra den europeiska och globala järnvägsteknologin

Förbättra konkurrenskraften mot städerna längs Ostlänken och andra regioner

Dagpendla mellan Karlstad och Örebro på högst 45 min från dörr till dörr

Resa mellan Karlstad och Oslo på 90 – 120 min från dörr till dörr

Bekväma arbetsresor, dagpendling några dagar per månad, bekväma nöjesresor

Oslo central – Stockholm central på 120 min non stop

Stadsplaneringen och resecentrum får inte bli ett hinder

Effekter av virtuella möten, arbeta hemma och självkörande bilar

Tack för att ni lyssnade

Rapporterna

Mejla leif@gazl.se

