

## PM Tilläggsprognos 2024

Kompletterande prognosscenario till Basprognos 2024.

### Innehåll

1	Inledning .....	2
1.1.	Läsanvisning .....	2
2	Jämförelse av Tilläggsprognos 2023 och Basprognos 2024 .....	3
2.1	Övergripande skillnader .....	3
2.2	Jämförelse markanvändning .....	3
2.3	Jämförelse av resultat för persontrafik .....	7
2.4	Jämförelse av resultat för godstransporter .....	8
2.5	Slutsatser – jämförelse Tilläggsprognos 2023 och Basprognos 2024 .....	10
3	Tillvägagångssätt uppdaterad Tilläggsprognos 2024 .....	10
3.1	Avgränsningar och antaganden .....	10
3.2	Metod .....	11
3.3	Efterfrågan på persontransporter .....	12
3.3.1	Genomgång av de stora industriinvesteringarna .....	12
3.3.2	Markanvändning Tilläggsprognos 2024 .....	15
3.4	Efterfrågan på godstransporter .....	19
3.4.1	Genomgång av de stora industriinvesteringarna .....	19
3.4.2	Justerad godsprognos järnväg .....	21
4	Resultat Tilläggsprognos 2024 .....	22
4.1	Persontrafik 2045 .....	22
4.1.1	Järnväg .....	22
4.1.2	Väg .....	24
4.2	Godstransporter 2045 .....	27
4.2.1	Järnväg .....	27
4.2.2	Väg .....	28
4.2.3	Sjö .....	29
4.3	Kapacitetsutnyttjande järnväg .....	30
5	Tillämpning .....	31

# 1 Inledning

Den 15 september 2023 publicerade Trafikverket Region Nord<sup>1</sup> ett alternativt prognosscenario till Basprognos 2020 benämnt Tilläggsprognos 2023 (TRV 2023/7010). Det alternativa scenariot togs fram eftersom Basprognos 2020 inte bedömdes fånga den förväntade utvecklingen till följd av de stora industriinvesteringar som aviserats och pågår i norra Sverige. Tilläggsprognosen omfattande utvecklingen i Västerbottens län och Norrbottens län. Basprognos 2023 som var en mindre uppdatering av Basprognos 2020 baserades till stor del på samma indata vilket innebär att utvecklingen inte heller fångades i den uppdateringen.

Till år 2024 har Trafikverket genomfört en stor prognosuppdatering, Basprognos 2024, där hänsyn har tagits till ett antal större industriinvesteringar i Sverige. Basprognos 2024 beaktar således utvecklingen i norra Sverige i större omfattning än tidigare basprognoser. Basprognos 2024 beaktar dock inte allt som inkluderas i Tilläggsprognos 2023, bland annat med hänsyn till att ny information har tillkommit sedan indata till Basprognos 2024 fastställdes. Syftet med detta PM är att beskriva framtagandet av en uppdaterad tilläggsprognos, benämnd Tilläggsprognos 2024 som omfattar Västernorrlands län, Jämtlands län, Västerbottens län och Norrbottens län. Basprognos 2024 fångar som nämnt utvecklingen i bättre utsträckning och utgångspunkt i analyser och utredningar kan i de flesta fall ha basprognosen som utgångspunkt. I vissa områden kan Tilläggsprognos 2024 dock vara relevanta att använda som ett substitut eller komplement till basprognosen.

## 1.1. Läsanvisning

I kapitel 2 jämförs indata och resultat från Tilläggsprognosen från 2023 gentemot Basprognos 2024 för att beskriva hur väl Basprognos 2024 fångar utvecklingen i norra Sverige. I kapitel 3 redovisas tillvägagångssätt för framtagandet av PM för en uppdaterad Tilläggsprognos 2024 och i kapitel 4 presenteras aktuella resultat för densamma. Kapitel 5 beskriver hur den uppdaterade Tilläggsprognosen kan användas.

---

<sup>1</sup> Tidigare regional indelning av Trafikverket till och med 31 december 2021. Region Nord är nu en del av Norra regionen som består av Västernorrlands län, Jämtlands län, Västerbotten län och Norrbottens län.

## 2 Jämförelse av Tilläggsprognos 2023 och Basprognos 2024

### 2.1 Övergripande skillnader

Tilläggsprognos 2023 är ett tillägg till Basprognos 2020/2023. Tilläggsprognos 2023 grundar sig med andra ord i stor utsträckning på indata från 2018 jämfört med Basprognos 2024 som grundar sig på indata från 2022. Indata är exempelvis befolkningsprognoser från SCB och makroekonomiska scenarion från Konjunkturinstitutet. Basprognos 2024 innebär även ett nytt prognosår i form av 2045 medan Tilläggsprognos 2023 likt föregående Basprognos har 2040 som prognosår. En annan skillnad är att nya Sampers 4 används istället för Sampers 3<sup>2</sup>. Skillnader mellan Tilläggsprognos 2023 och Basprognos 2024 som beror på att Basprognos 2020 utgjorde grund i Tilläggsprognosen jämförs inte närmare i detta PM. Hänvisning sker istället till rapporter för respektive basprognos.

### 2.2 Jämförelse markanvändning

En av de förutsättningar som uppdaterades i Tilläggsprognos 2023 var markanvändningen. I tabell 1 till tabell 3 jämförs markanvändningen (befolkningsmängd, dagbefolkning och förvärvsarbete nattbefolkning) mellan Tilläggsprognos 2023 och Basprognos 2024. Generellt kan observeras att markanvändningsdata mellan de två prognoserna är lika varandra eftersom Tilläggsprognosen togs fram på en tidig version av Basprognos 2024:s markanvändningsdata men med vidare anpassningar.

I tabell 1 observeras att det är för kommunerna Jokkmokk, Pajala, Boden och Kiruna i Norrbottens län som befolkningsprognoserna skiljer sig åt på grund av att ytterligare industriinvesteringar inkluderades i Tilläggsprognos 2023 jämfört med Basprognos 2024. Norrbottens län har totalt 5 355 personer färre i Basprognos 2024 än i Tilläggsprognos 2023 vilket är ca 2 procent lägre. I Västerbottens län inkluderades samma industriinvesteringar i Tilläggsprognos 2023 som Basprognos 2024 och därför erhålls ingen skillnad. För Västernorrlands och Jämtlands län erhålls inte skillnad vilket beror på att dessa län inte omfattades av Tilläggsprognos 2023 och markanvändningsdata från Basprognos 2024 endast användes för att modellera länsöverskridande resor till/från Västerbottens och Norrbottens län.

---

<sup>2</sup> Sampers är ett nationellt modellsystem för trafikslagsövergripande analyser av persontransporter.

Skapat av  
Lindgren Simon, PLnru

 Dokumentdatum  
2025-01-15

Tabell 1. Jämförelse befolkning per kommun och län enligt Basprognos 2024 och Tilläggsprognos 2023.

Kommun	2019 enl. statistik	2045 enl. Basprognos 2024	2040 enl. Tilläggsprognos 2023	Skillnad (BP24-TP23)	Utveckling Basprognos 2024	Utveckling Tilläggsprognos 2023
Arvidsjaur	6 220	5 698	5 698	0	522	522
Arjeplog	2 785	2 211	2 211	0	574	574
Jokkmokk	4 923	4 034	4 784	-750	889	139
Överkalix	3 315	2 518	2 518	0	797	797
Kalix	15 886	13 913	13 913	0	1 973	1 973
Övertorneå	4 299	3 319	3 319	0	980	980
Pajala	6 052	4 969	5 959	-990	1 083	93
Gällivare	17 529	18 928	18 928	0	1 399	1 399
Älvsbyn	8 066	7 025	7 025	0	1 041	1 041
Luleå	78 105	81 378	81 378	0	3 273	3 273
Piteå	42 281	41 464	41 464	0	817	817
Boden	28 080	29 869	32 569	-2700	1 789	4 489
Haparanda	9 685	8 291	8 291	0	1 394	1 394
Kiruna	22 867	20 173	21 088	-915	2 694	1 779
<b>NORRBOTTEN</b>	<b>250 093</b>	<b>243 790</b>	<b>249 145</b>	<b>-5355</b>	<b>6 303</b>	<b>948</b>
Nordmaling	7 143	7 069	7 069	0	74	74
Bjurholm	2 408	2 477	2 477	0	69	69
Vindeln	5 423	5 490	5 490	0	67	67
Robertsfors	6 747	6 897	6 897	0	150	150
Norsjö	3 986	3 554	3 554	0	432	432
Malå	3 068	2 642	2 642	0	426	426
Storuman	5 852	5 395	5 395	0	457	457
Sorsele	2 489	2 205	2 205	0	284	284
Dorotea	2 551	2 099	2 099	0	452	452
Vännäs	8 872	9 574	9 574	0	702	702
Vilhelmina	6 668	5 463	5 463	0	1 205	1 205
Åsele	2 794	2 536	2 536	0	258	258
Umeå	128 901	151 137	151 137	0	22 236	22 236
Lycksele	12 245	11 648	11 648	0	597	597
Skellefteå	72 589	89 527	89 527	0	16 938	16 938
<b>VÄSTERBOTTEN</b>	<b>271 736</b>	<b>307 712</b>	<b>307 712</b>	<b>0</b>	<b>35 976</b>	<b>35 976</b>
Ånge	9 316	8 050	8 050	0	1 266	1 266
Timrå	17 979	16 136	16 136	0	1 843	1 843
Härnösand	25 183	22 439	22 439	0	2 744	2 744
Sundsvall	99 449	96 513	96 513	0	2 936	2 936
Kramfors	18 282	15 389	15 389	0	2 893	2 893
Sollefteå	19 140	15 676	15 676	0	3 464	3 464
Örnsköldsvik	55 998	52 204	52 204	0	3 794	3 794
<b>VÄSTERNORRLAND</b>	<b>245 347</b>	<b>226 405</b>	<b>226 405</b>	<b>0</b>	<b>18 942</b>	<b>18 942</b>
Ragunda	5 284	4 622	4 622	0	662	662
Bräcke	6 298	5 390	5 390	0	908	908
Krokoms	14 966	15 265	15 265	0	299	299
Strömsund	11 605	9 867	9 867	0	1 738	1 738
Åre	11 727	13 401	13 401	0	1 674	1 674
Berg	7 061	6 655	6 655	0	406	406
Härjedalen	10 090	9 480	9 480	0	610	610
Östersund	63 779	67 077	67 077	0	3 298	3 298
<b>JÄMTLAND</b>	<b>130 810</b>	<b>131 757</b>	<b>131 757</b>	<b>0</b>	<b>947</b>	<b>947</b>
<b>TOTALT</b>	<b>897 986</b>	<b>909 664</b>	<b>915 019</b>	<b>5 355</b>	<b>11 678</b>	<b>17 033</b>

I tabell 2 skiljer sig prognoserna för sysselsatt dagbefolkning för samtliga kommuner i de fyra nordligaste länen i eftersom den slutgiltiga versionen av Basprognos 2024 utgår från en nyare version av markanvändningen än Tilläggsprognos 2023 med en annan fördelning mellan kommuner. För Norrbottens län och Västerbottens län är den sysselsatta dagbefolkningen

Skapat av  
Lindgren Simon, PLnru

 Dokumentdatum  
2025-01-15

högre i Tilläggsprognos 2023 eftersom fler arbetstillfällen från industrisatsningar inkluderats än i Basprognos 2024.

Tabell 2. Jämförelse sysselsatt dagbefolkning per kommun och län enligt Basprognos 2024 och Tilläggsprognos 2023.

Kommun	2019 enl. statistik	2045 enl. Basprognos 2024	2040 enl. Tilläggsprognos 2023	Skillnad (BP24-TP23)	Utveckling Basprognos 2024	Utveckling Tilläggsprognos 2023
Arvidsjaur	3 030	2 860	2 974	-114	170	56
Arjeplog	1 457	1 233	1 462	-229	224	5
Jokkmokk	2 385	2 061	2 753	-692	324	368
Överkalix	1 377	1 150	1 374	-224	227	3
Kalix	7 081	6 599	7 050	-451	482	31
Övertorneå	1 774	1 451	1 727	-276	323	47
Pajala	2 655	2 390	3 155	-765	265	500
Gällivare	9 642	11 759	10 956	803	2 117	1 314
Älvsbyn	3 242	3 025	3 179	-154	217	63
Luleå	44 304	47 406	46 167	1239	3 102	1 863
Piteå	19 204	19 221	19 340	-119	17	136
Boden	11 444	14 393	16 172	-1779	2 949	4 728
Haparanda	3 455	3 236	3 473	-237	219	18
Kiruna	12 872	12 292	13 286	-994	580	414
<b>NORRBOTTEN</b>	<b>123 922</b>	<b>129 075</b>	<b>133 068</b>	<b>-3993</b>	<b>5 153</b>	<b>9 146</b>
Nordmaling	2 459	2 431	2 639	-208	28	180
Bjurholm	858	832	859	-27	26	1
Vindeln	2 487	2 400	2 451	-51	87	36
Robertsfors	2 413	2 475	2 568	-93	62	155
Norsjö	1 756	1 699	1 871	-172	57	115
Malå	1 474	1 325	1 487	-162	149	13
Storuman	2 773	2 611	2 858	-247	162	85
Sorsele	1 122	1 000	1 168	-168	122	46
Dorotea	1 161	986	1 145	-159	175	16
Vännäs	3 074	3 382	3 355	27	308	281
Vilhelmina	2 946	2 632	3 091	-459	314	145
Åsele	1 215	1 155	1 243	-88	60	28
Umeå	69 531	82 389	82 130	259	12 858	12 599
Lycksele	6 241	6 355	6 474	-119	114	233
Skellefteå	36 073	48 793	47 933	860	12 720	11 860
<b>VÄSTERBOTTEN</b>	<b>135 583</b>	<b>160 467</b>	<b>161 272</b>	<b>-805</b>	<b>24 884</b>	<b>25 689</b>
Ånge	4 188	3 854	4 043	-189	334	145
Timrå	6 132	5 735	5 974	-239	397	158
Härnösand	10 579	10 330	10 327	3	249	252
Sundsvall	53 052	53 915	54 140	-225	863	1 088
Kramfors	8 201	7 516	7 892	-376	685	309
Sollefteå	8 355	7 733	8 291	-558	622	64
Örnsköldsvik	26 575	25 984	24 399	1585	591	2 176
<b>VÄSTERNORRLAND</b>	<b>117 082</b>	<b>115 067</b>	<b>115 067</b>	<b>0</b>	<b>2 015</b>	<b>2 015</b>
Ragunda	2 272	2 040	2 268	-228	232	4
Bräcke	2 350	2 167	2 458	-291	183	108
Krokom	5 181	5 817	5 932	-115	636	751
Strömsund	5 359	5 065	5 309	-245	294	50
Åre	5 721	6 760	6 694	66	1 039	973
Berg	3 017	3 091	3 173	-82	74	156
Härjedalen	4 829	4 865	4 993	-128	36	164
Östersund	35 783	39 215	38 193	1023	3 432	2 410
<b>JÄMTLAND</b>	<b>64 512</b>	<b>69 020</b>	<b>69 020</b>	<b>0</b>	<b>4 508</b>	<b>4 508</b>
<b>TOTALT</b>	<b>441 099</b>	<b>473 629</b>	<b>478 427</b>	<b>4 798</b>	<b>32 530</b>	<b>37 328</b>

Skapat av  
Lindgren Simon, PLnru

 Dokumentdatum  
2025-01-15

I tabell 3 skiljer sig prognoserna för förvärvsarbetsande nattbefolkning av samma anledning som i tabell 1.

Tabell 3. Jämförelse förvärvsarbetsande nattbefolkning per kommun och län enligt Basprognos 2024 och Tilläggsprognos 2023.

Kommun	2019 enl. statistik	2045 enl. Basprognos 2024	2040 enl. Tilläggsprognos 2023	Skillnad (BP24-TP23)	Utveckling Basprognos 2024	Utveckling Tilläggsprognos 2023
Arvidsjaur	3 047	2 804	2 804	0 -	243	243
Arjeplog	1 375	1 032	1 032	0 -	343	343
Jokkmokk	2 576	2 087	2 417	-330 -	489	159
Övertorneå	1 508	1 141	1 141	0 -	367	367
Kalix	7 549	6 877	6 877	0 -	672	672
Övertorneå	1 904	1 383	1 383	0 -	521	521
Pajala	2 740	2 327	2 711	-384 -	413	29
Gällivare	9 181	10 933	10 933	0	1 752	1 752
Älvsbyn	3 764	3 460	3 460	0 -	304	304
Luleå	39 330	44 746	44 746	0	5 416	5 416
Piteå	21 130	21 165	21 165	0	35	35
Boden	13 974	16 183	17 502	-1319	2 209	3 528
Haparanda	3 793	3 465	3 465	0 -	328	328
Kiruna	12 254	11 444	11 908	-464 -	810	346
<b>NORRBOTTEN</b>	<b>124 125</b>	<b>129 047</b>	<b>131 544</b>	<b>-2497</b>	<b>4 922</b>	<b>7 419</b>
Nordmaling	3 387	3 266	3 266	0 -	121	121
Bjurholm	1 164	1 141	1 141	0 -	23	23
Vindeln	2 625	2 707	2 707	0	82	82
Robertsfors	3 389	3 483	3 483	0	94	94
Norsjö	1 920	1 680	1 680	0 -	240	240
Malå	1 510	1 232	1 232	0 -	278	278
Storuman	2 846	2 484	2 484	0 -	362	362
Sorsele	1 291	1 045	1 045	0 -	246	246
Dorotea	1 192	883	883	0 -	309	309
Vännäs	4 359	4 785	4 785	0	426	426
Vilhelmina	3 243	2 548	2 548	0 -	695	695
Åsele	1 271	1 112	1 112	0 -	159	159
Umeå	66 051	81 953	81 953	0	15 902	15 902
Lycksele	6 025	6 029	6 029	0	4	4
Skellefteå	36 189	48 109	48 109	0	11 920	11 920
<b>VÄSTERBOTTEN</b>	<b>136 462</b>	<b>162 457</b>	<b>162 457</b>	<b>0</b>	<b>25 995</b>	<b>25 995</b>
Ånge	4 560	4 061	4 061	0 -	499	499
Timrå	8 697	8 125	8 125	0 -	572	572
Härnösand	11 240	10 847	10 847	0 -	393	393
Sundsvall	49 095	50 684	50 684	0	1 589	1 589
Kramfors	8 069	7 169	7 169	0 -	900	900
Sollefteå	8 629	7 503	7 503	0 -	1 126	1 126
Örnsköldsvik	26 968	26 909	26 909	0 -	59	59
<b>VÄSTERNORRLAND</b>	<b>117 258</b>	<b>115 297</b>	<b>115 297</b>	<b>0 -</b>	<b>1 961</b>	<b>1 961</b>
Ragunda	2 471	2 141	2 141	0 -	330	330
Bräcke	2 955	2 519	2 519	0 -	436	436
Krokom	7 613	8 205	8 205	0	592	592
Strömsund	5 474	4 906	4 906	0 -	568	568
Åre	6 235	7 506	7 506	0	1 271	1 271
Berg	3 461	3 402	3 402	0 -	59	59
Härjedalen	5 029	4 970	4 970	0 -	59	59
Östersund	32 259	36 211	36 211	0	3 952	3 952
<b>JÄMTLAND</b>	<b>65 497</b>	<b>69 861</b>	<b>69 861</b>	<b>0</b>	<b>4 364</b>	<b>4 364</b>
<b>TOTALT</b>	<b>443 342</b>	<b>476 661</b>	<b>479 159</b>	<b>- 2 497</b>	<b>33 319</b>	<b>35 817</b>

## 2.3 Jämförelse av resultat för persontrafik

Persontrafikresorna ökar något i Basprognos 2024 jämfört med Tilläggsprognos 2023 trots att den sistnämnda har något högre befolkningsprognos. Detta kan förklaras av många variabler så som inkomster, körkostnader och tidsvärden, bilnehav, väg- och kollektivtrafiknät samt nya tilläggs- och yrkesmatriser. Det förklaras även av att resandet i Tilläggsprognos 2023 kalibrerats medan detta inte har genomförts i Basprognos 2024.

I tabell 4 redovisas transportarbetet för kollektivtrafik där skillnader kan observeras mellan Basprognos 2024 och Tilläggsprognos 2023. Störst skillnad med buss i absoluta tal kan noteras i Västernorrlands län tätt följt av Västerbottens län. För tåg kan den största skillnaden i absoluta tal noteras i Norrbottens län.

Tabell 4. Transportarbete kollektivtrafik personkilometer/dag (åmd) för buss och tåg per län, regionala resor (PALT). Enligt Tilläggsprognos 2023 och Basprognos 2024.

Transportarbete kollektivtrafik pkm/dag (åmd)	ÅR 2040, Tilläggsprognos (TP23)		År 2045, Basprognos 2024 (BP24)		Skillnad BP24-TP23	
	Buss	Tåg	Buss	Tåg	Buss	Tåg
Norrbottens län	575 530	117 730	540 813	34 324	-34 717	-83 406
Västerbottens län	716 990	319 240	574 648	249 250	-142 342	-69 990
Västernorrlands län	727 290	119 290	580 726	113 784	-146 564	-5 506
Jämtlands län	390 120	47 090	398 512	36 933	8 392	-10 157
<b>SUMMA</b>	<b>2 409 930</b>	<b>603 350</b>	<b>2 094 699</b>	<b>434 291</b>	<b>-315 231</b>	<b>-169 059</b>

I tabell 5 redovisas en jämförelse för transportarbetet med bil enligt Tilläggsprognos 2023 år 2040 och Basprognos 2024 år 2045. Skillnaden uppgår till ca 3 miljoner personkilometer per dag. Transportarbetet är högre i samtliga län i Basprognos 2024 trots något mindre befolkningsmängd i basprognosen.

Tabell 5. Transportarbete bil enligt Tilläggsprognos 2023 år 2040 och Basprognos 2024 år 2045.

Transportarbete bil pkm/dag (åmd)	År 2040, Tilläggsprognos 2023 (TP23)	År 2045, Basprognos 2024 (BP24)	Skillnad BP24-TP23
Norrbottens län	6 424 110	6 821 911	397 801
Västerbottens län	7 542 610	8 416 224	873 614
Västernorrlands län	6 784 520	7 697 522	913 002
Jämtlands län	3 315 880	4 486 858	1 170 978
<b>SUMMA</b>	<b>24 067 120</b>	<b>27 422 515</b>	<b>3 355 395</b>

Tabell 6 visar trafikutvecklingstal för personbil mellan de två prognoserna. Den årliga tillväxten är i genomsnitt högre i Tilläggsprognos 2023 jämfört med Basprognos 2024.

Tabell 6. Länsvisa trafikutvecklingstal för personbil enligt Tilläggsprognos 2023 och Basprognos 2024.<sup>3</sup>

Personbil fordonskilometer	2017–2040 Tilläggsprognos 2023	Årlig tillväxt Tilläggsprognos 2023	2019–2045 Basprognos 2024	Årlig tillväxt Basprognos 2024
Norrbottnens kust och inland	1,15	0,61%	1,12	0,44%
Norrbottnens fjäll och inland	1,07	0,29%	0,95	-0,20%
Västerbottnens kust och inland	1,31	1,18%	1,26	0,88%
Västerbottnens fjäll och inland	1,05	0,21%	0,95	-0,20%

## 2.4 Jämförelse av resultat för godstransporter

Godstransporterna i Basprognos 2024 bedöms öka i betydligt lägre takt än i tidigare basprognoser och därmed även lägre än i Tilläggsprognos 2023. Denna förändring förklaras framförallt av att den ekonomiska utvecklingen antas gå långsammare, varornas värde antas öka mer vilket dämpar ökningen i ton och användningen av råolja och oljeproduktioner antas mer eller mindre upphöra. Det går att läsa mer om förändringarna i rapport Prognos för godstransporter 2045 (TRV2021/7267).

Godstrafik år 2040 (antal tåg per vardagsdygn) enligt Basprognos 2020 (justerad)



Godstrafik år 2040 (antal tåg per vardagsdygn) enligt Tilläggsprognos



Godstrafik år 2045 (antal tåg per vardagsdygn) enligt Basprognos 2024



Figur 1. Godståg per vardagsdygn. Från vänster till höger: Basprognos 2020 (justerad), Tilläggsprognos 2023 och Basprognos 2024.

Figur 1 redovisar godstågantal från Basprognos 2020 (inklusive Norrbotniabanan), Tilläggsprognos 2023 och Basprognos 2024. Jämförs

<sup>3</sup> Västernorrlands län och Jämtlands län redovisas ej i och med Tilläggsprognos 2023 avgränsning inte inkluderade dessa län.



exempelvis godstågantalen i snittet Bastuträsk/Skellefteå-Nyfors/Piteå kan det observeras att antalet i Basprognos 2020 är 51 stycken, i Tilläggsprognos 2023 57 stycken och i Basprognos 2024 41 stycken. I procent är minskningen från Basprognos 2020 till Basprognos 2024 ca 20 procent medan minskningen från Tilläggsprognos 2023 till Basprognos 2024 är ca 28 procent. Antalet godståg i Basprognos 2024 har i efterhand dock konstaterats vara fel pga. en fellänkning vid framtagande av prognosen, mer om detta i kapitel 3.4.2. Det korrekta antalet godståg per vardagsmedeldygn i snittet är 36 godståg vilket innebär att minskningarna i snittet blir 29 procent respektive 37 procent.

I tabell 7 redovisas länsvisa trafikutvecklingstal för lastbil enligt Tilläggsprognos 2023 och Basprognos 2024. För Norrbottens län och Västerbottens län finns vissa skillnader mellan Tilläggsprognos 2023 och Basprognos 2024 men utvecklingen pekar fortsatt i samma riktning och ligger omkring 1 procent i årlig utveckling.

Tabell 7. Länsvisa trafikutvecklingstal för lastbil enligt Tilläggsprognos 2023 och Basprognos 2024.<sup>4</sup>

Lastbil fordonskilometer	2017–2040 Tilläggsprognos 2023	Årlig tillväxt Tilläggsprognos 2023	2019–2045 Basprognos 2024	Årlig tillväxt Basprognos 2024
Norrbottens län	1,32	1,21%	1,34	1,13%
Västerbottens län	1,27	1,04%	1,43	1,39%

I tabell 8 redovisas lastade och lossade volymer i kiloton enligt statistik, Tilläggsprognos 2023 och Basprognos 2024. Lastade och lossade volymer över kaj för hamnområde Haparanda-Skellefteå skiljer sig åt i betydande grad. Volymerna i Luleå hamn enligt Tilläggsprognos 2023 inryms inte i volymerna för hela hamnområdet Haparanda-Skellefteå enligt Basprognos 2024. Basprognosens metodik är för grov för att på en detaljerad nivå fånga aktuell godsutveckling på sjö.

Tabell 8. Lastade och lossade volymer enligt statistik, Tilläggsprognos 2023 och Basprognos 2024 (kton per år).

Sjöfart Lastade och lossade volymer	2019 enligt statistik	2040 enligt Tilläggsprognos 2023	2045 enligt Basprognos 2024
Haparanda – Skellefteå	10 934	32 300	12 316
Umeå - Sundsvall	8 687	9 544	9 994
Luleå (TEN-T)	7 353	26 200	8 114
Umeå (TEN-T)	1 896	Okänt	2 472
Sundsvall (TEN-T)	2 162	-	2 459

<sup>4</sup> Västernorrlands län och Jämtlands län redovisas ej i och med Tilläggsprognos 2023 avgränsning inte inkluderade dessa län.

## 2.5 Slutsatser – jämförelse Tilläggsprognos 2023 och Basprognos 2024

Utifrån jämförelse av resultat mellan Tilläggsprognos 2023 och Basprognos 2024 i detta PM bedöms det för Norrbottens län och Västerbottens län inte längre relevant med en kompletterande persontrafikprognos jämte Basprognos 2024. Basprognosen bedöms fånga resandeutvecklingen i dessa län på en övergripande nivå. Vad som dock blivit känt är ett antal större industriinvesteringar i Västernorrlands län. På grund av detta bedöms det relevant med en mindre komplettering av persontrafikprognosen inom Tilläggsprognos 2024. Även Jämtlands län har undersökts men där har ingen industriinvestering som uppfyller kriterierna för att kompletteras i persontrafikprognosen kunnat identifieras.

Det bedöms fortsatt relevant med en alternativ godstransportprognos jämte Basprognos 2024 utifrån de skillnader som identifierats i kapitel 2. Särskilt på järnväg och sjöfart avviker basprognosen på vissa järnvägssträckor och hamnar i stor utsträckning.

## 3 Tillvägagångssätt uppdaterad Tilläggsprognos 2024

I kapitel 3 beskrivs tillvägagångssättet för att ta fram en uppdaterad tilläggsprognos som får benämningen Tilläggsprognos 2024.

### 3.1 Avgränsningar och antaganden

Tilläggsprognos 2024 med Basprognos 2024 som utgångspunkt, kompletteras endast med industriinvesteringar som uppfyller nedan kriterier:

- Det går att säkerställa att utvecklingen som sker till följd av industriinvesteringen inte redan inryms i Basprognos 2024.
- Miljötillståndsprocessen för industriinvesteringen ska vara påbörjad.
- Tillräcklig information om antal anställda och/eller planerade godstransporter behöver finnas.

Den uppdaterade tilläggsprognosen, Tilläggsprognos 2024, utgår ifrån kunskapsläget fram till 2024-05-10 med reservation för att en lika grundläggande kartläggning av industriinvesteringar inte genomförs denna gång som vid framtagandet av Tilläggsprognos 2023. Information som Trafikverket har fått vetskap om sedan Tilläggsprognos 2023 publicerades kommer dock revideras/kompletteras där det bedöms ha betydelse för person- och/eller godsflöden. Ovan nämnda kriterier resulterar i investeringarna i Tabell 9.

Tabell 9. Etableringar som kompletteras i persontrafikprognos och/eller godstransportprognos.

\*= Endast komplettering av förvärvsarbete dagbefolkning, ingen påverkan på befolkningens mängd eller förvärvsarbete nattbefolkning, \*\*Försumbart antal, ingår i Northvolts antal.

Etablering/expansion	Kommun	Person	Nyanställda	Gods	Kommentar
Northvolt AB	Skellefteå	Nej	4 500	Ja	Fångas i BP2024
Cinis Fertilizer AB	Skellefteå	Nej**	50	Nej	Fångas i BP2024
Volvo Lastvagnar AB	Umeå	Ja*	335	Nej	Samma antagande
Cytiva AB	Umeå	Ja*	470	Nej	Samma antagande
LKAB ReeMAP	Luleå	Ja*	500	Ja	Samma antagande
SSAB	Luleå	Nej	-	Ja	Samma antagande
Talga AB	Luleå	Ja*	100	Nej	Samma antagande
Stegra AB (H2GS)	Boden	Ja	700 (2200)	Ja	Fångas delvis i BP2024
Försvarsmakten	Boden	Ja	650	Nej	Samma antagande
Jokkmokk Iron Mines AB	Jokkmokk	Ja	250	Nej	Samma antagande
Kaunis Iron AB	Pajala	Ja	330	Nej	Samma antagande person, Gods fångas i BP2024
LKAB/Hybrit AB	Gällivare	Nej	1 000	Ja	Person fångas i BP2024, samma antagande gods
Copperstone Resources AB	Kiruna	Ja	250	Nej	Samma antagande
Talga AB	Kiruna	Ja	55	Nej	Samma antagande
PTL	Timrå	Ja	1 900	Nej	Nytt antagande
BAE Systems	Örnsköldsvik	Ja	1 400	Nej	Nytt antagande
Försvarsmakten	Sollefteå	JA	600	Nej	Nytt antagande

I övrigt gäller de avgränsningar och antaganden som redovisas i Tilläggsprognos 2023 från 2023-09-15 (TRV 2023/7010).

## 3.2 Metod

Persontrafikprognosen i Tilläggsprognos 2024 tas fram i Sampers. En uppdaterad markanvändning med identifierade industriinvesteringar som uppfyller kriterierna i kapitel 3.1 utgör indata.

Godstransportprognosen i Tilläggsprognos 2024 tas fram genom att addera och/eller subtrahera trafikmängder och volymer till/från Basprognos 2024. Gods- och malmtåg, lastbilar och volymer över kaj läggs till eller dras bort enligt uppgifter från företagens publicerade samrådsunderlag, miljökonsekvensbeskrivningar och logistikutredningar såväl som uppgifter som lämnats direkt till Trafikverket från de berörda företagen. Detta är samma

tillvägagångssätt som i Tilläggsprognos 2023. För en utförligare beskrivning av metoden, se Tilläggsprognos 2023 från 2023-09-15 (TRV 2023/7010).

### 3.3 Efterfrågan på persontransporter

I detta kapitel redovisas eventuell nytillkommen/förändrad information om planerade industriinvesteringar jämfört med Tilläggsprognos 2023 som har påverkan på persontransporter. För tidigare kartlagda investeringar hänvisas till Tilläggsprognos 2023 från 2023-09-15 (TRV 2023/7010).

#### 3.3.1 Genomgång av de stora industriinvesteringarna

##### 3.3.1.1 Northvolt i Skellefteå kommun

Arbetsstillfällena och effekten av ökad inflyttning fångas i Basprognos 2024. Indata till Tilläggsprognos 2024 fastställdes som nämnts i kapitel 3.1 den 10 maj 2024, efter detta har Northvolt varslat 1 144 anställda i Skellefteå<sup>5</sup>. För närvarande görs ingen justering av det ursprungliga antagandet utan utvecklingen kommer behöva följas och hanteras i framtida prognoser vid behov.

##### 3.3.1.2 Volvo Lastvagnar AB i Umeå kommun

Ingen ny information jämfört med Tilläggsprognos 2023. Arbetsstillfällena ingår även i Tilläggsprognos 2024.

##### 3.3.1.3 Cytiva AB i Umeå kommun

Ingen ny information jämfört med Tilläggsprognos 2023. Arbetsstillfällena ingår även i Tilläggsprognos 2024.

##### 3.3.1.4 LKAB ReeMap i Luleå kommun

Ingen ny information jämfört med Tilläggsprognos 2023. Arbetsstillfällena ingår även i Tilläggsprognos 2024.

##### 3.3.1.5 SSAB i Luleå kommun

Ingen ny information jämfört med Tilläggsprognos 2023. Arbetsstillfällena påverkas inte av investeringen.

##### 3.3.1.6 Talga AB i Luleå kommun

Ingen ny information jämfört med Tilläggsprognos 2023. Arbetsstillfällena ingår även i Tilläggsprognos 2024.

##### 3.3.1.7 Stegra (tidigare H2 Green Steel AB) i Bodens kommun

Ingen ny information jämfört med Tilläggsprognos 2023. Arbetsstillfällena och effekten av ökad inflyttning fångas delvis i basprognos 2024. 700 ytterligare arbetsstillfällena och ökad inflyttning kompletteras i Tilläggsprognos 2024.

<sup>5</sup> [Förhandlingarna kring storvarslet klara – över 800 får gå från Northvolt | SVT Nyheter](#)

Skapat av  
Lindgren Simon, PLnru

Dokumentdatum  
2025-01-15

#### 3.3.1.8 Försvarsmakten i Bodens kommun

Ingen ny information jämfört med Tilläggsprognos 2023. Arbetstillfällena och effekten av ökad inflyttning ingår även i Tilläggsprognos 2024.

#### 3.3.1.9 Jokkmokk Iron Mines AB i Jokkmokks kommun

Ingen ny information jämfört med Tilläggsprognos 2023. Arbetstillfällena och effekten av ökad inflyttning ingår även i Tilläggsprognos 2024.

#### 3.3.1.10 Kaunis Iron AB i Pajala kommun

Ingen ny information jämfört med Tilläggsprognos 2023. Arbetstillfällena och effekten av ökad inflyttning ingår även i Tilläggsprognos 2024.

#### 3.3.1.11 LKAB/HYBRIT AB i Gällivare kommun

Ingen ny information jämfört med Tilläggsprognos 2023. Arbetstillfällena och effekten av ökad inflyttning fångas i Basprognos 2024.

#### 3.3.1.12 Copperstone AB i Kiruna kommun

Ingen ny information jämfört med Tilläggsprognos 2023. Arbetstillfällena och effekten av ökad inflyttning ingår även i Tilläggsprognos 2024.

#### 3.3.1.13 Talga AB i Kiruna kommun

Ingen ny information jämfört med Tilläggsprognos 2023. Arbetstillfällena och effekten av ökad inflyttning ingår även i Tilläggsprognos 2024.

### **Identifierade investeringar i Västernorrlands län som kompletterats:**

#### 3.3.1.14 PTL i Timrå kommun

PTL etablerar en fabrik i Torsboda i Timrå kommun för tillverkning av 100 000 ton anodmaterial per år som är en viktig komponent i batterier. PTL bedömer att ca 1 900 direkta arbetstillfällen kommer skapas till följd av etableringen. Basprognosen bedöms inte kunna tillgodose behovet av arbetskraft utan antagandet är att en inflyttning till Timrå behöver ske där ett direkt arbetstillfälle genererar två inflyttare i genomsnitt. Anledningen till två inflyttare per direkt arbetstillfälle istället för normalfallet tre har sin grund i de goda pendlingsmöjligheter som finns från närliggande kommuner. Därmed kompletteras både befolkning, förvärvsarbetande dagbefolkning och förvärvsarbetande nattbefolkning i Tilläggsprognos 2024. I december 2024 meddelades att satsningen stoppas, PTL har möjlighet att överklaga beslutet från Inspektionen för strategiska produkter, men här ännu inte tagit ställning till detta<sup>6</sup>. För närvarande görs ingen justering av det ursprungliga antagandet utan utvecklingen kommer behöva följas och hanteras i framtida prognoser vid behov.

<sup>6</sup> SVT Nyheter 2024-12-19 [PTL:s satsning i Torsboda stoppas – klarar inte säkerhetskraven](#) | SVT Nyheter

### 3.3.1.15 BAE Systems i Örnsköldsviks kommun

Mellan 2019 och 2024 har verkstadsföretaget som är verksamt inom försvarsindustrin ökat från ca 800 till 2 000 anställda. Företaget har anställt mycket av tillgänglig arbetskraft och bedömningen är att kommunen behöver få till en inflyttning<sup>7</sup>. Basprognosen bedöms inte kunna tillgodose behovet av arbetskraft utan antagandet är att en inflyttning till Örnsköldsvik behöver ske där ett direkt arbetstillfälle genererar tre inflyttare i genomsnitt. Därmed kompletteras både befolkning, förvärvsarbete dagbefolkning och förvärvsarbete nattbefolkning i Tilläggsprognos 2024.

### 3.3.1.16 Försvarsmakten i Sollefteå kommun

Återetableringen av regementet I 21 bedöms ge ca 600 anställda i Sollefteå<sup>8</sup>. I 21 har verksamhet i både Östersund och Sollefteå. Basprognosen bedöms inte kunna tillgodose behovet av arbetskraft utan antagandet är att en inflyttning till Sollefteå behöver ske där ett direkt arbetstillfälle genererar tre inflyttare i genomsnitt. Därmed kompletteras både befolkning, förvärvsarbete dagbefolkning och förvärvsarbete nattbefolkning i Tilläggsprognos 2024.

## **Identifierade investeringar i Jämtlands län men som inte kompletterats:**

### 3.3.1.17 EcoDataCenter i Östersunds kommun

EcoDataCenter planerar för ett datacenter som drivs av förnybar energi. Antalet arbetstillfällen beräknas till ca 150–200. Samrådsunderlag har skickats in till Länsstyrelsen i Jämtland vilket markerar starten på miljötillståndsprocessen. Befolkningsprognosen för Östersunds kommun bedöms kunna tillgodose behovet av arbetskraft och därför görs ingen särskild komplettering av EcoDataCenter i Tilläggsprognos 2024.

### 3.3.1.18 WA3RM i Östersunds kommun

WA3RM planerar för ett växthus för storskalig livsmedelodling som ska drivas på restvärme från EcoDataCenter. Det är sagt att WA3RM och EcoDataCenter tillsammans kan skapa ca 1000 arbetstillfällen vilket innebär att WA3RM bör stå för den större delen då bedömningen för EcoDataCenter är 150-200 arbetstillfällen. Ingen information har kunnat hittats om att WA3RM påbörjat sin miljötillståndsprocess och därför uppfylls inte kriterierna för att komplettera industrisatsningen i Tilläggsprognos 2024.

### 3.3.1.19 Försvarsmakten i Östersunds kommun

Som en del av det återetablerade regementet I 21 planerar Försvarsmakten för ett nytt kasernområde i Torråsen i Östersunds kommun. Vid tidpunkten för kartläggningen av indata till Tilläggsprognos 2024 kunde inga uppgifter om

<sup>7</sup> SVT Nyheter 2024-01-09. [Ökad efterfrågan på stridsfordon hos BAE Hägglunds skapar högtryck i Örnsköldsvik | SVT Nyheter](#)

<sup>8</sup> SVT Nyheter 2022-10-20. [Här ska Sollefteås nya regemente ligga | SVT Nyheter](#)

antalet anställda i Torråsen hittas. Beroende på hur utvecklingsplanerna och kunskapsläget utvecklar sig kan det i framtida prognosuppdateringar vara aktuellt att undersöka etableringen i Torråsen närmare.

#### 3.3.1.20 Turism

Jämtlands län har mycket turism, särskilt i förhållande till sin befolkningsstorlek. Flera skidorter har signalerat framtida investeringar vilket innebär att turisttrafiken kommer öka fortsatt. Turisttrafiken fångas sannolikt till stor del i Basprognos 2024 varför detta inte kompletterats i Tilläggsprognos 2024. Vid lokala analyser är det dock relevant att ta fram en lokal trafikprognos.

#### 3.3.1.21 Andra industriinvesteringar som undersökts

Industriinvesteringar som undersökts men inte kompletterats i Tilläggsprognos 2024 redovisas i bilaga 1. Totalt har ett 40-tal investeringar undersökts.

### 3.3.2 Markanvändning Tilläggsprognos 2024

Givet de uppdaterade antagandena för Västernorrlands län och Jämtlands län erhålls förändringar jämfört med Basprognos 2024 enligt tabell 10–12. En viss förändring kan noteras i samtliga kommuner i Västernorrlands och Jämtlands län och inte bara kommunerna med större industriinvesteringar. Förklaringen är att befolkningsprognosen på länsnivå i Basprognos 2024 är lägre än Statistiska centralbyråns (SCB) befolkningsprognos på länsnivå, i Tilläggsprognosen görs en justering för att befolkningsprognosen ska överensstämma med SCB:s befolkningsprognos. Markanvändningsdata för Norrbottens län och Västerbottens län är densamma som i Tilläggsprognos 2023 med undantag för dagbefolkningen som utgår från en uppdaterad version avseende industriinvesteringarnas påverkan på markanvändningen.

Skapat av  
Lindgren Simon, PLnru

 Dokumentdatum  
2025-01-15

Tabell 10. Jämförelse befolkning per kommun och län enligt Basprognos 2024 (BP24) och uppdaterad Tilläggsprognos 2024 (TP24).

Kommun	2019 enl. statistik	2045 enl. Basprognos 2024	2045 enl. Tilläggsprognos 2024	Skillnad (BP24-TP24)	Utveckling Basprognos 2024	Utveckling Tilläggsprognos
Arvidsjaur	6 220	5 698	5 698	0	522	522
Arjeplog	2 785	2 211	2 211	0	574	574
Jokkmokk	4 923	4 034	4 784	-750	889	139
Överkalix	3 315	2 518	2 518	0	797	797
Kalix	15 886	13 913	13 913	0	1 973	1 973
Övertorneå	4 299	3 319	3 319	0	980	980
Pajala	6 052	4 969	5 959	-990	1 083	93
Gällivare	17 529	18 928	18 928	0	1 399	1 399
Älvsbyn	8 066	7 025	7 025	0	1 041	1 041
Luleå	78 105	81 378	81 378	0	3 273	3 273
Piteå	42 281	41 464	41 464	0	817	817
Boden	28 080	29 869	32 569	-2700	1 789	4 489
Haparanda	9 685	8 291	8 291	0	1 394	1 394
Kiruna	22 867	20 173	21 088	-915	2 694	1 779
<b>NORRBOTTEN</b>	<b>250 093</b>	<b>243 790</b>	<b>249 145</b>	<b>-5355</b>	<b>6 303</b>	<b>948</b>
Nordmaling	7 143	7 069	7 069	0	74	74
Bjurholm	2 408	2 477	2 477	0	69	69
Vindeln	5 423	5 490	5 490	0	67	67
Robertsfors	6 747	6 897	6 897	0	150	150
Norsjö	3 986	3 554	3 554	0	432	432
Malå	3 068	2 642	2 642	0	426	426
Storuman	5 852	5 395	5 395	0	457	457
Sorsele	2 489	2 205	2 205	0	284	284
Dorotea	2 551	2 099	2 099	0	452	452
Vännäs	8 872	9 574	9 574	0	702	702
Vilhelmina	6 668	5 463	5 463	0	1 205	1 205
Åsele	2 794	2 536	2 536	0	258	258
Umeå	128 901	151 137	151 137	0	22 236	22 236
Lycksele	12 245	11 648	11 648	0	597	597
Skellefteå	72 589	89 527	89 527	0	16 938	16 938
<b>VÄSTERBOTTEN</b>	<b>271 736</b>	<b>307 712</b>	<b>307 712</b>	<b>0</b>	<b>35 976</b>	<b>35 976</b>
Ånge	9 316	8 050	8 146	-96	1 266	1 170
Timrå	17 979	16 136	20 128	-3992	1 843	2 149
Härnösand	25 183	22 439	22 706	-268	2 744	2 477
Sundsvall	99 449	96 513	97 663	-1151	2 936	1 786
Kramfors	18 282	15 389	15 572	-183	2 893	2 710
Sollefteå	19 140	15 676	17 363	-1687	3 464	1 777
Örnsköldsvik	55 998	52 204	57 026	-4822	3 794	1 028
<b>VÄSTERNORRLAND</b>	<b>245 347</b>	<b>226 405</b>	<b>238 605</b>	<b>-12199</b>	<b>18 942</b>	<b>6 742</b>
Ragunda	5 284	4 622	4 670	-48	662	614
Bräcke	6 298	5 390	5 446	-56	908	852
Krokom	14 966	15 265	15 422	-158	299	456
Strömsund	11 605	9 867	9 969	-102	1 738	1 636
Åre	11 727	13 401	13 539	-138	1 674	1 812
Berg	7 061	6 655	6 724	-69	406	337
Härjedalen	10 090	9 480	9 578	-98	610	512
Östersund	63 779	67 077	67 770	-693	3 298	3 991
<b>JÄMTLAND</b>	<b>130 810</b>	<b>131 757</b>	<b>133 119</b>	<b>-1362</b>	<b>947</b>	<b>2 309</b>
<b>TOTALT</b>	<b>897 986</b>	<b>909 664</b>	<b>928 580</b>	<b>-18 916</b>	<b>11 678</b>	<b>30 594</b>



Skapat av  
Lindgren Simon, PLnru

 Dokumentdatum  
2025-01-15

Tabell 11. Jämförelse förvärsarbetande dagbefolkning per kommun och län enligt Basprognos 2024 (BP24) och uppdaterad Tilläggsprognos 2024 (TP24).

Kommun	2019 enl. statistik	2045 enl. Basprognos 2024	2045 enl. Tilläggsprognos 2024	Skillnad (BP24-TP24)	Utveckling Basprognos 2024	Utveckling Tilläggsprognos
Arvidsjaur	3 030	2 860	2 860	0	170	170
Arjeplog	1 457	1 233	1 233	0	224	224
Jokkmokk	2 385	2 061	2 436	-375	324	51
Överkalix	1 377	1 150	1 150	0	227	227
Kalix	7 081	6 599	6 599	0	482	482
Övertorneå	1 774	1 451	1 451	0	323	323
Pajala	2 655	2 390	2 885	-495	265	230
Gällivare	9 642	11 759	11 759	0	2 117	2 117
Älvsbyn	3 242	3 025	3 025	0	217	217
Luleå	44 304	47 406	48 046	-640	3 102	3 742
Piteå	19 204	19 221	19 221	0	17	17
Boden	11 444	14 393	16 418	-2025	2 949	4 974
Haparanda	3 455	3 236	3 236	0	219	219
Kiruna	12 872	12 292	12 750	-458	580	122
<b>NORRBOTTEN</b>	<b>123 922</b>	<b>129 075</b>	<b>133 068</b>	<b>-3993</b>	<b>5 153</b>	<b>9 146</b>
Nordmaling	2 459	2 431	2 431	0	28	28
Bjurholm	858	832	832	0	26	26
Vindeln	2 487	2 400	2 400	0	87	87
Robertsfors	2 413	2 475	2 475	0	62	62
Norsjö	1 756	1 699	1 699	0	57	57
Malå	1 474	1 325	1 325	0	149	149
Storuman	2 773	2 611	2 611	0	162	162
Sorsele	1 122	1 000	1 000	0	122	122
Dorotea	1 161	986	986	0	175	175
Vännäs	3 074	3 382	3 382	0	308	308
Vilhelmina	2 946	2 632	2 632	0	314	314
Åsele	1 215	1 155	1 155	0	60	60
Umeå	69 531	82 389	83 194	-805	12 858	13 663
Lycksele	6 241	6 355	6 355	0	114	114
Skellefteå	36 073	48 793	48 793	0	12 720	12 720
<b>VÄSTERBOTTEN</b>	<b>135 583</b>	<b>160 467</b>	<b>161 272</b>	<b>-805</b>	<b>24 884</b>	<b>25 689</b>
Ånge	4 188	3 854	3 900	-46	334	288
Timrå	6 132	5 735	8 654	-2918	397	2 522
Härnösand	10 579	10 330	10 453	-123	249	126
Sundsvall	53 052	53 915	54 558	-643	863	1 506
Kramfors	8 201	7 516	7 605	-90	685	596
Sollefteå	8 355	7 733	8 575	-842	622	220
Örnsköldsvik	26 575	25 984	28 394	-2410	591	1 819
<b>VÄSTERNORRLAND</b>	<b>117 082</b>	<b>115 067</b>	<b>122 139</b>	<b>-7072</b>	<b>2 015</b>	<b>5 057</b>
Ragunda	2 272	2 040	2 061	-21	232	211
Bräcke	2 350	2 167	2 190	-22	183	160
Krokom	5 181	5 817	5 877	-60	636	696
Strömsund	5 359	5 065	5 117	-52	294	242
Åre	5 721	6 760	6 830	-70	1 039	1 109
Berg	3 017	3 091	3 123	-32	74	106
Härjedalen	4 829	4 865	4 915	-50	36	86
Östersund	35 783	39 215	39 621	-405	3 432	3 838
<b>JÄMTLAND</b>	<b>64 512</b>	<b>69 020</b>	<b>69 733</b>	<b>-713</b>	<b>4 508</b>	<b>5 221</b>
<b>TOTALT</b>	<b>441 099</b>	<b>473 629</b>	<b>486 212</b>	<b>-12 583</b>	<b>32 530</b>	<b>45 113</b>

Skapat av  
Lindgren Simon, PLnru

 Dokumentdatum  
2025-01-15

Tabell 12. Jämförelse förvärsarbetande nattbefolkning per kommun och län enligt Basprognos 2024 (BP24) och uppdaterad Tilläggsprognos 2024 (TP24).

Kommun	2019 enl. statistik	2045 enl. Basprognos 2024	2045 enl. Tilläggsprognos 2024	Skillnad (BP24-TP24)	Utveckling Basprognos 2024	Utveckling Tilläggsprognos
Arvidsjaur	3 047	2 804	2 804	0	- 243	- 243
Arjeplog	1 375	1 032	1 032	0	- 343	- 343
Jokkmokk	2 576	2 087	2 417	-330	- 489	- 159
Överkalix	1 508	1 141	1 141	0	- 367	- 367
Kalix	7 549	6 877	6 877	0	- 672	- 672
Övertorneå	1 904	1 383	1 383	0	- 521	- 521
Pajala	2 740	2 327	2 711	-384	- 413	- 29
Gällivare	9 181	10 933	10 933	0	1 752	1 752
Älvsbyn	3 764	3 460	3 460	0	- 304	- 304
Luleå	39 330	44 746	44 746	0	5 416	5 416
Piteå	21 130	21 165	21 165	0	35	35
Boden	13 974	16 183	17 502	-1319	2 209	3 528
Haparanda	3 793	3 465	3 465	0	- 328	- 328
Kiruna	12 254	11 444	11 908	-464	- 810	- 346
<b>NORRBOTTEN</b>	<b>124 125</b>	<b>129 047</b>	<b>131 544</b>	<b>-2497</b>	<b>4 922</b>	<b>7 419</b>
Nordmaling	3 387	3 266	3 266	0	- 121	- 121
Bjurholm	1 164	1 141	1 141	0	- 23	- 23
Vindeln	2 625	2 707	2 707	0	82	82
Robertsfors	3 389	3 483	3 483	0	94	94
Norsjö	1 920	1 680	1 680	0	- 240	- 240
Malå	1 510	1 232	1 232	0	- 278	- 278
Storuman	2 846	2 484	2 484	0	- 362	- 362
Sorsele	1 291	1 045	1 045	0	- 246	- 246
Dorotea	1 192	883	883	0	- 309	- 309
Vännäs	4 359	4 785	4 785	0	426	426
Vilhelmina	3 243	2 548	2 548	0	- 695	- 695
Åsele	1 271	1 112	1 112	0	- 159	- 159
Umeå	66 051	81 953	81 953	0	15 902	15 902
Lycksele	6 025	6 029	6 029	0	4	4
Skellefteå	36 189	48 109	48 109	0	11 920	11 920
<b>VÄSTERBOTTEN</b>	<b>136 462</b>	<b>162 457</b>	<b>162 457</b>	<b>0</b>	<b>25 995</b>	<b>25 995</b>
Ånge	4 560	4 061	4 109	-48	- 499	- 451
Timrå	8 697	8 125	9 935	-1810	- 572	1 238
Härnösand	11 240	10 847	10 976	-129	- 393	- 264
Sundsvall	49 095	50 684	51 288	-604	1 589	2 193
Kramfors	8 069	7 169	7 254	-85	- 900	- 815
Sollefteå	8 629	7 503	8 208	-704	- 1 126	- 421
Örnsköldsvik	26 968	26 909	29 124	-2215	- 59	2 156
<b>VÄSTERNORRLAND</b>	<b>117 258</b>	<b>115 297</b>	<b>120 894</b>	<b>-5597</b>	<b>1 961</b>	<b>3 636</b>
Ragunda	2 471	2 141	2 163	-22	- 330	- 308
Bräcke	2 955	2 519	2 545	-26	- 436	- 410
Krokoms	7 613	8 205	8 289	-85	- 592	- 676
Strömsund	5 474	4 906	4 957	-51	- 568	- 517
Åre	6 235	7 506	7 584	-78	1 271	1 349
Berg	3 461	3 402	3 437	-35	- 59	- 24
Härjedalen	5 029	4 970	5 022	-51	- 59	- 7
Östersund	32 259	36 211	36 585	-374	3 952	4 326
<b>JÄMTLAND</b>	<b>65 497</b>	<b>69 861</b>	<b>70 583</b>	<b>-722</b>	<b>4 364</b>	<b>5 086</b>
<b>TOTALT</b>	<b>443 342</b>	<b>476 661</b>	<b>485 478</b>	<b>- 8 817</b>	<b>33 319</b>	<b>42 136</b>

## 3.4 Efterfrågan på godstransporter

I detta kapitel redovisas eventuell ny tillkommen/förändrad information om planerade industriinvesteringar jämfört med Tilläggsprognos 2023 som har påverkan på godstransporter. För tidigare kartlagda investeringar hänvisas till Tilläggsprognos 2023 från 2023-09-15 (TRV 2023/7010).

### 3.4.1 Genomgång av de stora industriinvesteringarna

#### 3.4.1.1 Northvolt i Skellefteå kommun

Lastbilstransporter bedöms fångas i basprognos 2024. Flöden i hamn och på järnväg fångas sannolikt inte och kompletteras i den mån det är möjligt i Tilläggsprognos 2024. För närvarande görs ingen justering av planerade godstransporter jämfört med det ursprungliga antagandet utan Northvolts utveckling kommer behöva följas och hanteras i framtida prognoser vid behov.

#### 3.4.1.2 LKAB ReeMap i Luleå kommun

Ingen ny information jämfört med Tilläggsprognos 2023. Volymerna ingår även i Tilläggsprognos 2024.

#### 3.4.1.3 SSAB i Luleå kommun

Ingen ny information jämfört med Tilläggsprognos 2023. Volymerna ingår även i Tilläggsprognos 2024.

#### 3.4.1.4 Stegra (tidigare H2 Green Steel AB) i Bodens kommun

Ingen ny information jämfört med Tilläggsprognos 2023. Volymerna ingår även i Tilläggsprognos 2024.

#### 3.4.1.5 Kaunis Iron AB i Pajala kommun

Ingen ny information jämfört med Tilläggsprognos 2023. Volymökningen bedöms nu fångas i Basprognos 2024.

#### 3.4.1.6 LKAB/HYBRIT AB i Gällivare kommun

Ingen ny information jämfört med Tilläggsprognos 2023. Volymerna ingår även i Tilläggsprognos 2024.

### **Identifierade investeringar i Västernorrlands län:**

#### 3.4.1.7 PTL i Timrå kommun

PTL etablerar en fabrik i Torsboda i Timrå kommun för tillverkning av 100 000 ton anodmaterial per år som är en viktig komponent i batterier. Enligt PTL:s underlag för avgränsningssamråd kommer råvarorna som används i produktionen att transporteras med båt till närmaste hamn och sedan med lastbil till produktionsanläggningen. Produkter kommer sedan transporteras ut från anläggningen med lastbil om de ska till kund i Sverige. Antalet tunga

Skapat av  
Lindgren Simon, PLnru

Dokumentdatum  
2025-01-15

lastfordon har preliminärt uppskattas till 100 stycken per veckodag.<sup>9</sup> I december 2024 meddelades att satsningen stoppas, PTL har möjlighet att överklaga beslutet från Inspektionen för strategiska produkter, men här ännu inte tagit ställning till detta. För närvarande görs ingen justering av det ursprungliga antagandet utan utvecklingen kommer behöva följas och hanteras i framtida prognoser vid behov.

#### 3.4.1.8 BAE Systems i Örnsköldsviks kommun

Mellan 2019 och 2024 har verkstadsföretaget som är verksamt inom försvarsindustrin ökat från ca 800 till 2 000 anställda. Transporter sker i dag i princip uteslutande på väg och med den ökade produktionen har dessa flöden ökat. Då det inte är säkert huruvida denna ökning fångas i basprognosen görs ingen komplettering av godstransporter i Tilläggsprognos 2024. Vid lokala analyser kan det vara motiverat att se över detta antagande.

#### 3.4.1.9 Försvarsmakten i Sollefteå kommun

När regementet återetableras förväntas en ökning av tunga vägtransporter främst lokalt men till viss del även långväga. Då information om dessa transporter sannolikt är hemlig har Trafikverket inte undersökt frågan vidare. Ingen komplettering görs därmed i Tilläggsprognos 2024.

### **Identifierade investeringar i Jämtlands län men som inte kompletterats:**

#### 3.4.1.10 EcoDataCenter i Östersunds kommun

EcoDataCenter planerar för ett datacenter som drivs av förnybar energi. Datacentret bedöms inte ha några betydande behov av godstransporter.

#### 3.4.1.11 WA3RM i Östersunds kommun

WA3RM planerar för ett växthus för storskalig livsmedelodling som ska drivas på restvärme från EcoDataCenter. Ingen information har kunnat hittats om att WA3RM påbörjat sin miljötillståndsprocess och därför uppfylls inte kriterierna för att komplettera industrisatsningen i Tilläggsprognos 2024.

#### 3.4.1.12 Försvarsmakten i Östersunds kommun

Som en del av det återetablerade regementet I 21 planerar Försvarsmakten för ett nytt kasernområde i Torråsen i Östersunds kommun. Då information om dessa transporter är i tidigt skede och till viss del sannolikt är hemlig har Trafikverket inte undersökt frågan vidare. Ingen komplettering görs i Tilläggsprognos 2024.

<sup>9</sup> Underlag för avgränsningssamråd. Inför tillståndsansökan enligt miljöbalken för tillverkning av anodmaterial av artificiell grafit på fastigheten Torsboda 1:2 och Torsboda 1:10 i Timrå kommun. 2023-09-01.

Skapat av  
Lindgren Simon, PLnru

Dokumentdatum  
2025-01-15

3.4.1.13 Infrastrukturinvesteringar med påverkan på godsflöden  
1,4 miljarder kronor investeras i Umeå hamn, utbyggnaden påbörjas under hösten 2024 och beräknas vara klar ca 2029. Utbyggnaden innebär en stor kapacitetsökning för hantering av gods över kaj och möjligheten att ta in större och mer djupgående fartyg.

Elektrifiering av Meråkersbanan i Norge kan innebära överflyttning från väg till järnväg. Denna överflyttning finns inte med i Tilläggsprognos 2024 på grund av att det finns osäkerheter kring hur stor överflyttningen kommer bli. I lokala analyser är det dock relevant att titta närmare på denna potential.

Sundsvalls hamn och närliggande nya kombiterminal kan innebära förändrade och uppdaterade transportupplägg men utvecklingen är osäker för närvarande. Flera projekt som kan innebära ökade volymer är i tidiga skeden varför detta får stämmas av på nytt längre fram.

3.4.1.14 Övriga industriinvesteringar som undersökts  
Industriinvesteringar som undersökts men inte kompletterats i Tilläggsprognos 2024 redovisas i bilaga 1. Totalt har ett 40-tal investeringar undersökts.

### 3.4.2 Justerad godsprognos järnväg

I Basprognos 2024 är kapacitetsutnyttjandet på Botniabanan över 80 procent och på Norrbotniabanan är kapacitetsutnyttjandet över 60 procent på flera sträckor. Det kan ifrågasättas om så pass många godståg kommer välja Norrbotniabanan, Botniabanan och Ostkustbanan och riskera långa väntetider samtidigt som Stambanan genom övre Norrland och Norra Stambanan och har jämförelsevis låga kapacitetsutnyttjanden. Vidare har beräkningen av förändrade vagnvikter inte inkluderas i Basprognos 2024. Under våren 2024 har därför Norra regionen sett över godstransportuppläggen i basprognosen och arbetat fram ett uppdaterat godsprognosscenario utifrån basprognosens volymer som kallas scenario 1. I detta scenario minskar antalet godståg i snitten ytterligare på grund av att vagnvikterna för ett antal upplägg ökats och att antal tåg därmed minskar. Fördelningen mellan kust- och stambanor blir något jämnare då ett antal godstransportupplägg trafikerar stambanorna även efter att Norrbotniabanan är färdigställd. I arbetet med Tilläggsprognos 2024:s godsprognos ligger scenario 1 som grund. Tilläggsprognos 2024:s godsprognos för benämningen scenario 2.

## 4 Resultat Tilläggsprognos 2024

I detta kapitel redovisas resultaten från Tilläggsprognos 2024. I respektive tabell finns även resultaten från Basprognos 2024 för att jämförelse lätt ska kunna ske.

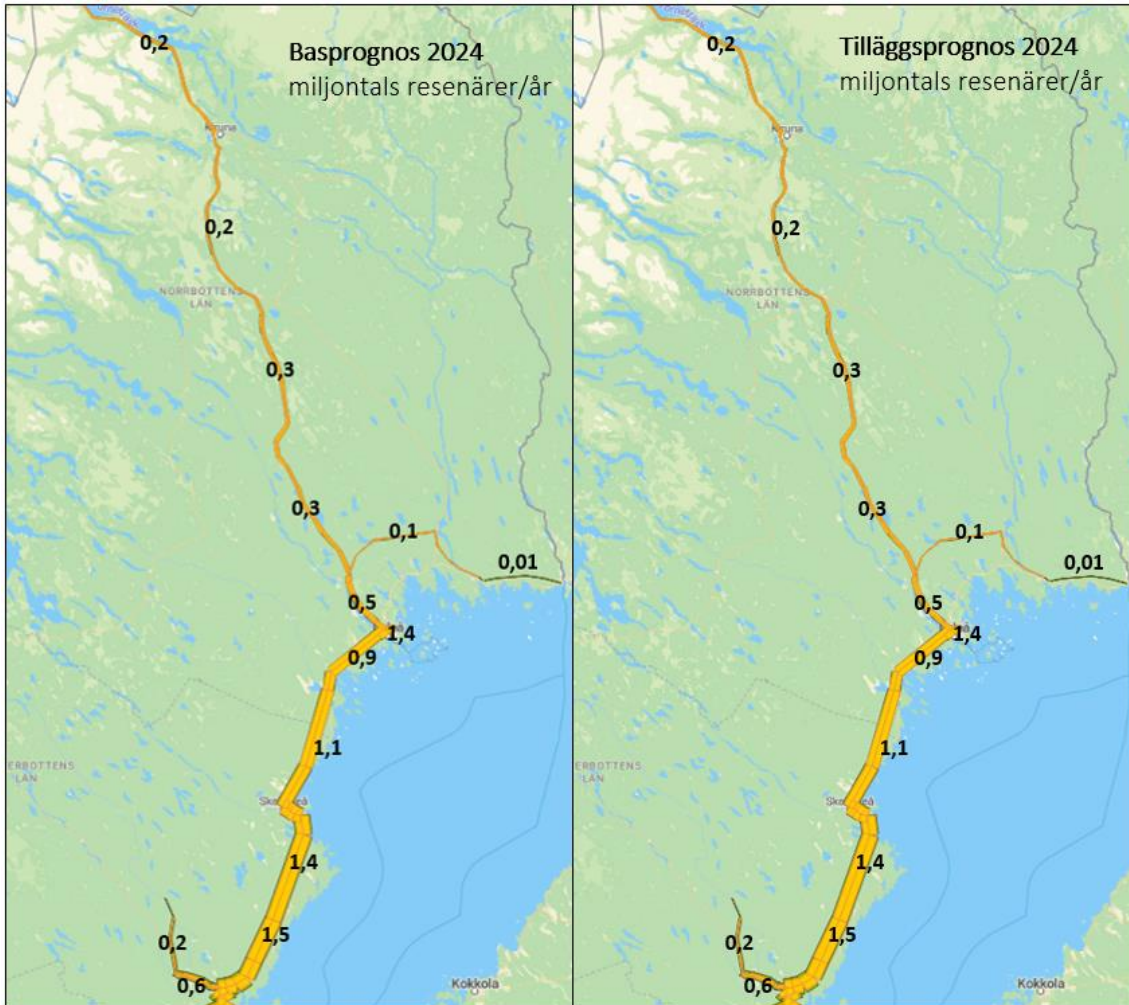
### 4.1 Persontrafik 2045

#### 4.1.1 Järnväg

I tabell 13 nedan redovisas transportarbetet per län för kollektivtrafik för regionala resor (kortare än tio mil) uppdelat på buss och tåg enligt Tilläggsprognos 2024 och Basprognos 2024. I Tilläggsprognos 2024 är transportarbetet med kollektivtrafik något högre i samtliga län jämfört med Basprognos 2024.

Tabell 13. Transportarbete kollektivtrafik personkilometer/dag (åmd) för buss och tåg per län, regionala resor (PALT). Enligt Tilläggsprognos 2024 och Basprognos 2024.

Transportarbete kollektivtrafik pkm/dag (åmd)	År 2045, Tilläggsprognos 2024 (TP24)		År 2045, Basprognos 2024 (BP24)		Skillnad BP24-TP24	
	Buss	Tåg	Buss	Tåg	Buss	Tåg
Norbottens län	542 416	34 824	540 813	34 324	-1 603	-500
Västerbottens län	583 791	264 660	574 648	249 250	-9 143	-15 410
Västernorrlands län	610 383	119 763	580 726	113 784	-29 657	-5 979
Jämtlands län	385 678	36 888	398 512	36 933	12 834	45
<b>SUMMA</b>	<b>2 122 268</b>	<b>456 134</b>	<b>2 094 699</b>	<b>434 291</b>	<b>-27 569</b>	<b>-21 843</b>

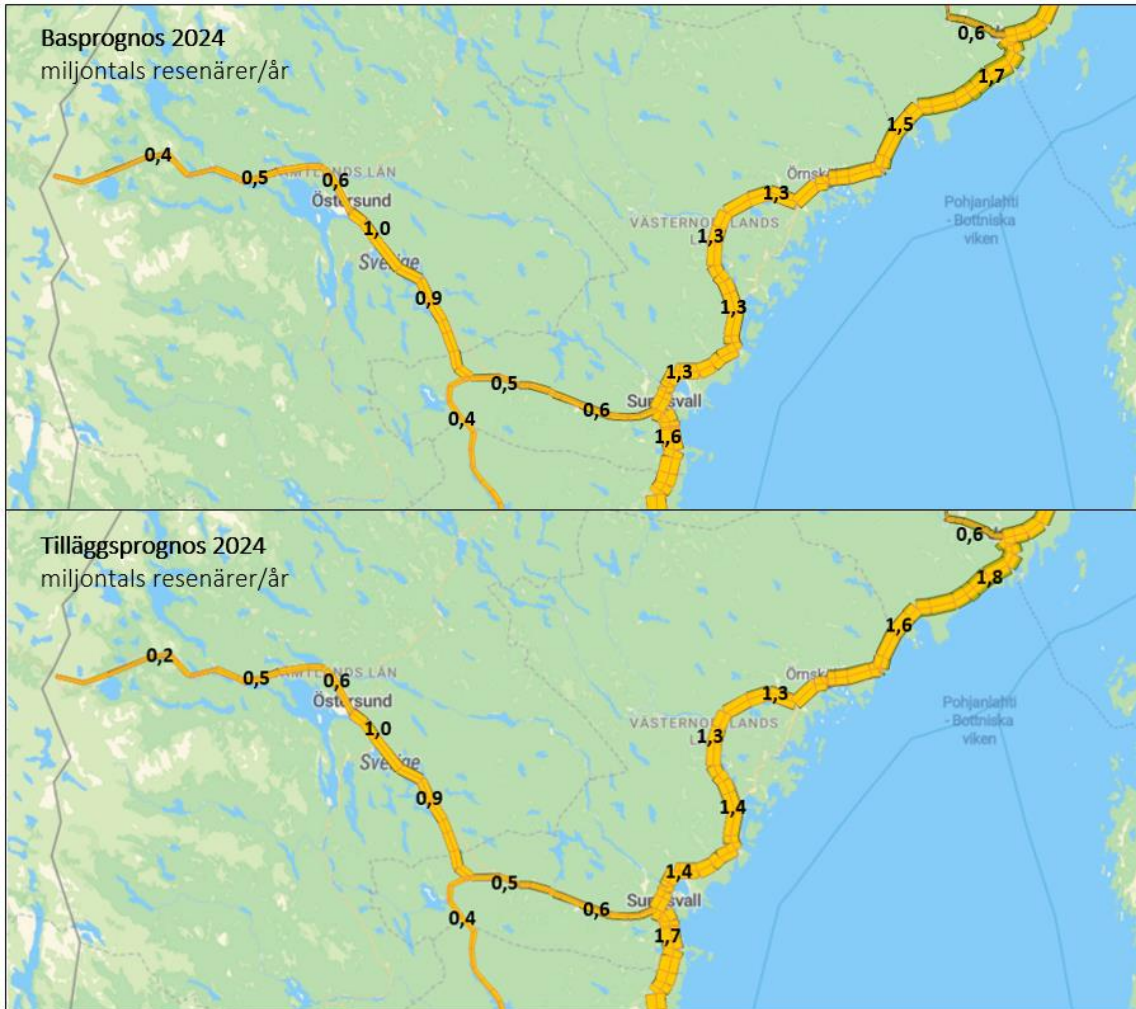


Figur 2. Resandevolymer på järnväg år 2045 enligt Tilläggsprognos 2024. Miljontals resenärer/år.

I figur 2 ovan redovisas passagerarflöden med tåg norr om Umeå uttryckt i miljontals resenärer år 2045 enligt Basprognos 2024 till vänster och Basprognos 2024 till höger. Vid jämförelse kan det konstateras att resandemängderna norr om Umeå inte skiljer sig åt på första decimalen. Passagerarflöden är framtagna i Sampers-modellen och har konstaterats vara överskattade, vid mer detaljerade analyser måste resandemängderna kalibreras för att erhålla rimligare resultat. I Rapporten *Validering persontrafikprognos 2024 Region Mitt och Nord, 2024-04-02* framgår valideringsresultat som visar storleksordning på överskattningen.

TMALL 0423 PM 3.0





Figur 3. Resandevolymer på järnväg år 2045 enligt Tilläggsprognos 2024. Miljontals resenärer/år.

I figur 3 ovan redovisas passagerarflöden med tåg söder om Umeå uttryckt i miljontals resenärer år 2045 enligt Basprognos 2024 ovan och Tilläggsprognos 2024 nedan. Vid jämförelse kan det konstateras att resandemängderna skiljer sig något på Botniabanan, Ådalsbanan och Ostkustbanan men även här är det små skillnader.

#### 4.1.2 Väg

Summerat för de fyra länen är transportarbetet med bil år 2045 cirka 4,3 procent högre i Tilläggsprognos 2024 än Basprognos 2024. Den största absoluta skillnaden kan observeras i Västernorrlands län vilket är rimligt utifrån att befolkningmängden skiljer sig som mest i detta län mellan de olika prognoserna.



Tabell 14. Transportarbete personbil per län, antal personkilometer per dag (åmd).

Transportarbete bil pkm/dag (åmd)	År 2045, Tilläggsprognos 2024 (TP24)	År 2045, Basprognos 2024 (BP24)	Skillnad BP24-TP24
Norrbottens län	7 120 771	6 821 911	-298 860
Västerbottens län	8 682 001	8 416 224	-265 777
Västernorrlands län	8 178 396	7 697 522	-480 874
Jämtlands län	4 622 884	4 486 858	-136 026
<b>SUMMA</b>	<b>28 604 053</b>	<b>27 422 515</b>	<b>-1 181 538</b>

Skillnaderna i trafikarbete för bil följer samma mönster som skillnaderna i transportarbete. Summerat för de fyra länen är trafikarbetet med bila år 2045 ca 4,8 procent högre i Tilläggsprognos 2024 jämfört med Basprognos 2024. Den största absoluta skillnaden kan återigen observeras i Västernorrlands län utifrån samma anledning.

Tabell 15. Trafikarbete personbil fordonskilometer/dag (åmd).

Trafikarbete bil fkm/dag (åmd)	År 2045, Tilläggsprognos 2024 (TP24)	År 2045, Basprognos 2024 (BP24)	Skillnad BP24-TP24
Norrbottens län	5 092 608	4 853 502	-239 106
Västerbottens län	6 182 108	5 969 641	-212 467
Västernorrlands län	5 806 274	5 421 012	-385 262
Jämtlands län	3 230 596	3 122 059	-108 537
<b>SUMMA</b>	<b>20 311 586</b>	<b>19 366 214</b>	<b>-945 372</b>

Skapat av  
Lindgren Simon, PLnru

Dokumentdatum  
2025-01-15

I tabell 16 nedan redovisas trafikutvecklingstal för personbil enligt Tilläggsprognos 2024 och Basprognos 2024. Jämfört med Basprognos 2024 är trafiktillväxten i Tilläggsprognosen högre i alla områden vilket förklaras av högre befolkningsmängd. Störst procentuell ökning syns i Västerbottens fjäll och inland, Norrbottens fjäll och inland samt Västernorrlands inlandskommuner men skillnader observeras även i kustområdena, där störst ökning syns i Västernorrlands kustkommuner.

Tabell 16. Länsvisa trafikutvecklingstal för personbil enligt Tilläggsprognos 2024 och Basprognos 2024.

Personbil fordonskilometer	2019–2045 Tilläggsprognos 2024	Årlig tillväxt Tilläggsprognos 2024	2019–2045 Basprognos 2024	Årlig tillväxt Basprognos 2024
Norrbottens kust och inland	1,16	0,57%	1,12	0,44%
Norrbottens fjäll och inland	1,04	0,16%	0,95	-0,20%
Västerbottens kust och inland	1,30	1,01%	1,26	0,88%
Västerbottens fjäll och inland	1,05	0,19%	0,95	-0,20%
Västernorrlands läns kustkommuner exkl. Kramfors	1,21	0,72%	1,12	0,45%
Västernorrlands läns inlandskommuner inkl. Kramfors	1,10	0,37%	1,02	0,09%
Jämtland	1,18	0,64%	1,13	0,47%

## 4.2 Godstransporter 2045

### 4.2.1 Järnväg

#### 2045 tillkommande godsvolymer i miljoner ton

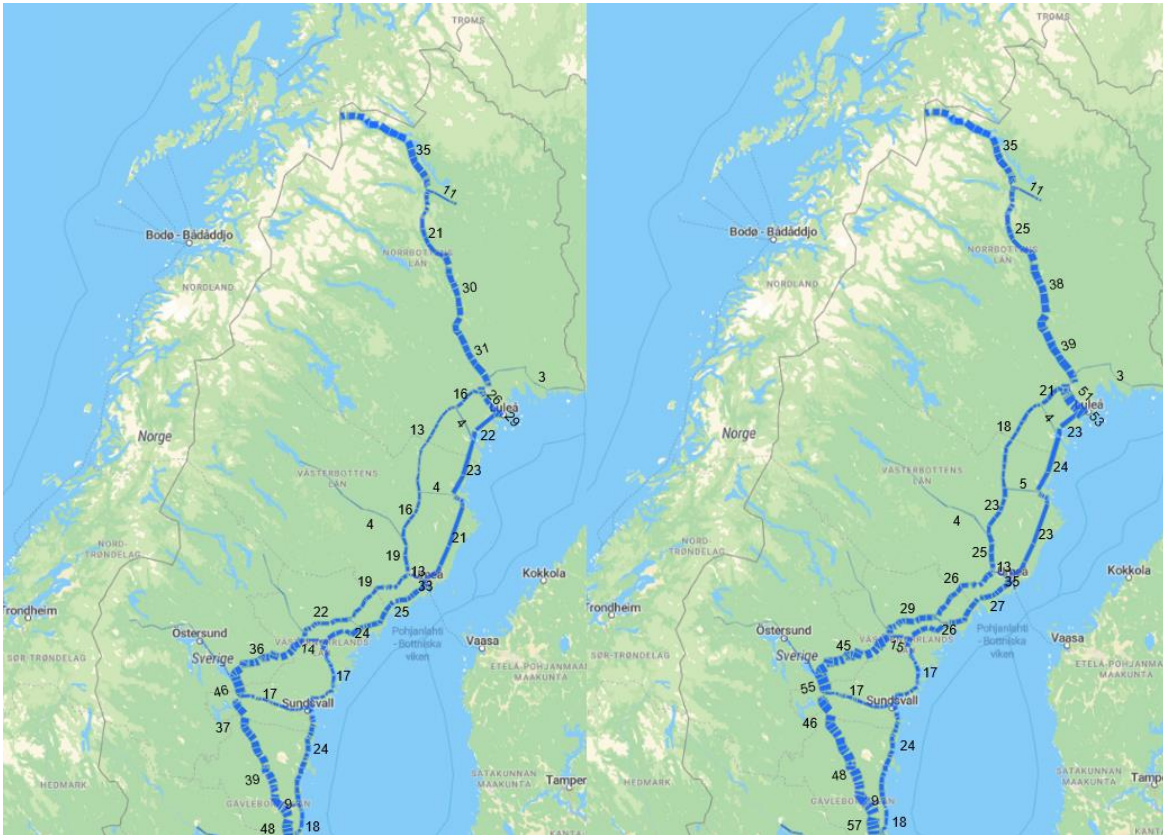


#### 2045 tillkommande godståg



Figur 4. Tillkommande godsvolymer i miljoner ton år 2045 till vänster och tillkommande godståg år 2045 till höger.

I figur 4 redovisas tillkommande godsvolymer från industriinvesteringarna till vänster och tillkommande godståg per vardagsmedeldygn till höger. Den största delen av den tillkommande trafiken hamnar på stambanan genom övre Norrland och Norra stambanan. De tillkommande godstågen har tagits fram genom beskrivningen i kapitel 3.2.



Figur 5. Godståg/vardagsmedeldygn enligt justerad Basprognos 2024 till vänster och enligt Tilläggsprognos 2024 till höger.

I figur 5 redovisas godståg per vardagsmedeldygn enligt Basprognos 2024 (scenario 1) till vänster och Tilläggsprognos 2024 (scenario 2) till höger. Vad som kan observeras är att i Tilläggsprognos 2024 finns ca 9 godståg fler söder om Umeå än i Basprognos 2024.

#### 4.2.2 Väg

Ingen ny trafikutveckling är framtagen för lastbil i Tilläggsprognos 2024. Basprognosens trafikutvecklingstal för lastbil bedöms spegla utvecklingen av industriinvesteringarna och därför redovisas bara dessa nedan.

Tabell 17. Trafikutvecklingstal lastbilstrafik enligt Basprognos 2024.

Lastbil fordonskilometer	2019–2045 Basprognos 2024	Årlig tillväxt Basprognos 2024
Norrbottnens län	1,34	1,13%
Västerbottnens län	1,43	1,39%
Västernorrlands län	1,70	2,07%
Jämtlands län	1,41	1,33%

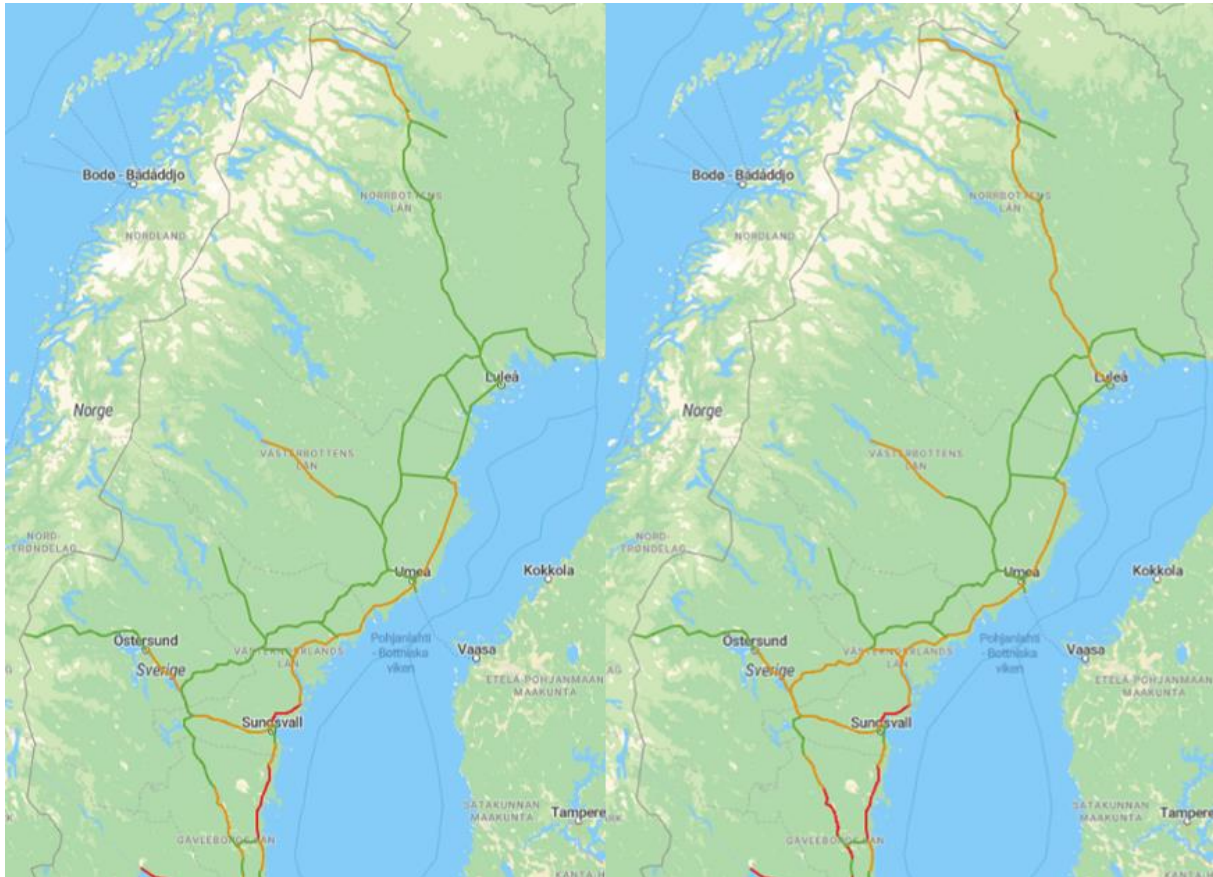
### 4.2.3 Sjö

I basprognosen redovisas lossade och lastade volymer på hamnområdesnivå på grund av Samgodsmodellens mer övergripande detaljeringsgrad. Hamnområdena som berör Norra regionen är uppdelade i Haparanda-Skellefteå och Umeå-Sundsvall. För de utpekade TEN-T hamnarna tas prognosresultat ut på en mer detaljerad nivå än de 14 hamnområdena i Samgods. För Norra regionen är dessa Luleå hamn, Umeå hamn och Sundsvalls hamn varför de redovisas separat i tabell 18. På hamnområdesnivå har en uppdatering genomförts för hamnområde Umeå-Sundsvall. För hamnområde Haparanda-Skellefteå redovisas samma volym som i Tilläggsprognos 2023. För TEN-T hamnarna har kompletterande uppgifter hämtats in för Umeå hamn och Sundsvalls hamn till Tilläggsprognos 2024. För Sundsvalls hamn indikerar uppgifterna ingen avvikelse från Basprognos 2024 varför samma volym redovisas i Tilläggsprognos 2024.

Tabell 18. Lastade och lossade volymer enligt statistik, Tilläggsprognos 2024 och Basprognos 2024 (kton per år).

<b>Sjöfart Lastade och lossade volymer</b>	<b>2019 enligt statistik</b>	<b>2045 enligt Tilläggsprognos</b>	<b>2045 enligt Basprognos 2024</b>
Haparanda – Skellefteå	10 934	32 300	12 316
Umeå - Sundsvall	8 687	12 072	9 994
Luleå (TEN-T)	7 353	26 200	8 114
Umeå (TEN-T)	1 896	5 000	2 472
Sundsvall (TEN-T)	2 162	2 459	2 459

### 4.3 Kapacitetsutnyttjande järnväg



Figur 6. Kapacitetsutnyttjande i järnvägssystemet enligt Basprognos 2024 (scenario 1) till vänster och Tilläggsprognos 2024 (scenario 2) till höger.

I figur 6 redovisas kapacitetsutnyttjandet i Norra regionen enligt Basprognos 2024 (scenario 1) och Tilläggsprognos 2024 (scenario 2). I snittet Söderhamn/Kilafors-Härnösand/Ånge ligger kapacitetsutnyttjandet i scenario 2 närmare 100 procent på både Norra Stambanan och Ostkustbanan. Längre norrut finns ledig kapacitet på åtminstone en av banorna.



## 5 Tillämpning

Tilläggsprognos 2024 är ett komplement till Basprognos 2024 som till stor del också tar hänsyn till industriinvesteringarna. Tilläggsprognos 2024 är framtagen på information som funnits tillgänglig till och med 2024-05-10 och information därefter har bara kunnat inkluderas i enstaka fall. Det är därför viktigt att inför en analys eller utredning stämma av att förutsättningarna och antagandena som Tilläggsprognos 2024 baseras på fortsatt gäller.

Tilläggsprognos 2024 som redovisas i detta PM gäller jämte Basprognos 2024. I många fall är Basprognos 2024 tillräckligt som underlag till en utredning eller analys. Där större avvikelser finns kan det dock vara motiverat att utgå från resultaten från Tilläggsprognos 2024 som komplement till Basprognos 2024. Vid osäkerheter kring vad som är en stor avvikelse kan detta stämmas av med Norra regionen. Både Basprognos 2024 och Tilläggsprognos 2024 är prognoser på övergripande nivå, vid lokala analyser behöver oftast anpassade prognoser tas fram.