



fackförbund
i samverkan

Bygg bort arbetslösheten

En rapport om investeringar
i trafikinfrastruktur och bostäder

För sysselsättning och
hållbar tillväxt

Problem, behov och
åtgärdsförslag

Förord

Sverige har levt med hög arbetslöshet i 20 års tid. Arbetslösheten har gått upp och ner men under alliansregeringens tid vid makten har den permanentas på en skyhög nivå. Det är dags att tala om massarbetslöshet. En arbetslöshet som gisslar samhället och är av ondo, både för den svenska välfärden och för löntagarna.

Arbetslösheten pressar ner löner och försämrar arbetsvillkoren. Sedan 2000-talets början har det allt mer talats om en flexibel arbetsmarknad där syftet har varit att sätta press på löntagarna. De otrygga anställningarna har ökat, fler arbetar som "f-skattare" och timanställda. Trygghetssystem har förändrats och lösningarna för att få ner arbetslösheten har framför allt inriktats på att öka utbudet av arbetskraft. Utvecklingen har kraftigt påskyndats av alliansregeringen genom sjösättandet av flertalet reformer som har till syfte att öka arbetskraftsutbudet.

Det finns flera orsaker bakom massarbetslösheten. Det handlar om brister i utbildningssystemen, otillräcklig arbetsmarknadspolitik samt regeringens oförmåga att stimulera efterfrågan på arbetskraft. Denna rapport handlar delvis om det senare, om att öka efterfrågan i svensk ekonomi och på så vis bidra till att arbetslösheten sjunker. Men också om att tillgodose ett skriande investeringsbehov som, ju längre tiden går, blir allt mer eftersatt. Dessutom finns en klimatproblematik som måste lösas. Det krävs både energieffektivisering, förbättrad kollektivtrafik och smartare logistikkedjor för att kunna nå våra klimat- och miljömål.

Tillväxten i Sverige hämmas av eftersatt trafikinfrastruktur och otillräcklig tillgång på bostäder. Med bättre fungerande infrastruktur kan företag effektivisera sin logistik och förkorta transporttiderna. Då förbättras produktiviteten och vinsterna ökar. Förbättrad trafikinfrastruktur leder också till förstora arbetsmarknadsregion, vilket exempelvis förbättrar matchningen på arbetsmarknaden. Otillräcklig tillgång på hyresrätter gör det svårare att flytta till de platser där jobben finns. Företag får svårare att rekrytera

och rörligheten på arbetsmarknaden försämrats. Samtidigt är det så att brister i kollektivtrafik och otillräcklig tillgång på hyresrätter oftast drabbar de sämst ställda.

På kort sikt ger investeringar i bostadsbyggande och trafikinfrastruktur omedelbara effekter för sysselsättningen och arbetslösheten. Fler av dem som ska arbeta med att bygga bostäderna eller infrastrukturen erbjuds arbete samtidigt som de också konsumerar mer. Det ger i sin tur även sysselsättningseffekter i övriga delar av ekonomin.

Mot bakgrund av att detta har 6F - fackförbund i samverkan - tagit fram den här rapporten. I den analyseras vilka behov som finns på bostads- och transportinfrastrukturuområdet, rapporten utreder också vilka resurstillskott som krävs och vilka sysselsättningseffekter som kommer av att tillgodose detta behov. Rapporten visar också vad Sverige går miste om när inget görs.

En referensgrupp bestående av Kristoffer Arvidsson Thonäng, Seko, Sven Ljung, Byggnads, Tobias Sjöqvist Seko samt fil. dr. Åsa Sohlman har arbetat med rapporten.

Åsa Sohlman har tagit fram underlag och utarbetat kapitlen 2,3,4 och 5.

6F svarar för förslagen i kapitel 6 samt sammanfattningen och de förslag som följer av den.

När rapporten läses blir man ibland stum av förvåning inför vilka enorma investeringsbehov som finns i Sverige. Samtidigt visar rapporten också att vi inte behöver stå handfallna. Det är fullt möjligt för Sveriges politiker att agera och få till en utveckling som gör att behoven byggs bort.

För att kunna nå målen om full sysselsättning, hög tillväxt och bra välfärd krävs att politiker tar sitt ansvar och sätter igång att investera Sverige rikare. Förslagen i denna rapport är en väg för att nå målet om Europas lägsta arbetslöshet år 2020.

Mikael Johansson
Ordförande Målarna

Johan Lindholm
Ordförande Byggnads

Jan Rudén
Ordförande Seko

Jonas Wallin
Ordförande Elektrikerna

Hans Öhlund
Ordförande Fastighets

Innehåll

Förord	3
1 Sammanfattning och förslag.....	7
2 Inledning och bakgrund	8
3 Utmaningar	9
3.1 Varför är investeringar i trafikinfrastruktur och byggande viktiga	9
3.1.1 Förklaringsmodeller.....	9
3.1.2 Kvantitativa beräkningar av investeringseffekter	10
3.2 Problemindikatorer för investeringar i trafikinfrastruktur och bostäder.....	12
3.2.1 Indikatorer kopplade till ekonomisk tillväxt och sysselsättning	12
3.2.2 Indikatorer kopplade till välfärdsaspekter.....	14
3.2.3 Indikatorer för miljömål.....	16
4 Brister 19	
4.1 Bostäder, nationellt, Stockholm, Göteborg och Malmö.....	19
4.1.1 Bostadsbrist	19
4.1.2 Eftersatt underhåll, renovering och energieffektivisering.....	20
4.2 Infrastruktur nationellt, Stockholm, Göteborg och Malmö	21
4.2.1 Brister i trafikinfrastrukturen	21
4.2.2 Försummat underhåll.....	22
5 Behov av investeringar, renovering och underhåll i bostäder och trafikinfrastruktur	23
5.1 Bostadsbehov	23
5.1.1 Nyproduktion av bostäder	23
5.1.2 Miljömål	25
5.1.3 Renovering och energieffektivisering	25
5.1.4 Kostnader	26
5.1.5 Sammanfattning.....	26
5.2 Behov av trafikinfrastruktur	27
5.2.1 Nationella behov av infrastrukturinvesteringar.....	27
5.2.2 Stockholm, Göteborg, Malmö	29
5.2.3 Drift, underhåll, reinvesteringar	30
5.2.4 Sysselsättningseffekter	31
5.2.5 Miljö- och klimatmål.....	32
5.2.6 Sammanfattning.....	33
6. Investeringsförslag och effekter av satsningar på transport- och bostadssektorerna	33
6.1 Investeringar för sysselsättning och hållbar tillväxt.....	33
6.2 Sysselsättningseffekter	34
6.3 Statens ansvar	34
6.4 Effekter på kort och lång sikt	35
Källor	36

1 Sammanfattning och förslag

Sverige har under lång tid underlåtit att investera i bostadsbyggande och trafikinfrastruktur. För infrastrukturen är det särskilt järnvägen som fått stryka på foten och för bostäder handlar det om försummelser i och kring storstäderna.

Den här rapporten analyserar vilka behov som finns på dessa områden och vilka resurser som krävs för att komma ikapp de enormt uppdämda investeringsbehoven. Dessutom visas vilka sysselsättningseffekter som kommer av att tillgodose och åtgärda problemen.

Genom att komma tillrätta med de eftersatta behoven av bostäder och trafikinfrastruktur uppnås också andra mål som ökad sysselsättning och minskad arbetslöshet. Konjunkturrellt såväl som statsfinansiellt finns ett gyllene tillfälle för en regering att öka investeringsvolymerna. Sverige har också stora klimatutmaningar som är i behov av hållbara investeringar.

Kapitel tre i rapporten visar att det råder stor enighet inom forskningen över de positiva effekterna av investeringar i bostäder och trafikinfrastruktur. På kort sikt är investeringar bra för att öka sysselsättningen direkt för dem som arbetar med projekten och indirekt via den ökade konsumtionen som följer.

På längre sikt, när investeringsobjekten är färdiga, ger ökad tillgång på bostäder möjlighet för människor att flytta dit jobben finns. Det förbättrar bland annat matchningen på arbetsmarknaden. Genom bättre trafikinfrastruktur förstoras arbetsmarknadsregionerna och företagens logistikkedjor förbättras. Det sänker företagets kostnader och höjer dess produktivitet.

Rent kvantitativt visar exempelvis Swedbank att bostadsbristen i Stockholm beräknas kosta 21 miljarder per år i utebliven tillväxt de närmaste 20 åren. Region Skåne har visat att Skånes årliga bidrag till BNP skulle kunna öka med 40 miljarder om sysselsättningen och produktiviteten kommer upp i samma nivå som för genomsnittet för Sverige. Skåne ser investeringar som förbättrar arbetsmarknaden, inklusive arbetspendling, som avgörande för att realisera produktionspotentialen.

Utifrån den behovsanalys som görs i rapporten framkommer att det under perioden 2014-2030 behöver byggas ytterligare 20 000 lägenheter per år i riket. Detta utöver nuvarande byggnadstakt som beräknats till 30 000. För Stor-Stockholm handlar det om ytterligare nästan 9 000 lägenheter per år, för Stor-Göteborg uppemot 3 000 och Stor-Malmö cirka 4 000. Med en ny-

byggnadskostnad på i genomsnitt 2,9 miljoner per lägenhet innebär 20 000 lägenheter att bostadsbyggandet måste förstärkas med 58 miljarder kronor årligen.

För att uppnå en klimatsäkring av det befintliga bostadsbeståndet beräknas att ytterligare cirka 40 000 bostäder behöver renoveras per år fram till år 2050. Detta utöver de knappa 20 000 som renoveras årligen. Överslagsmässigt bedömer vi kostnaden för renovering till 750 000 kronor per lägenhet. Kostnaden ett genomsnittligt år blir då 30 miljarder kronor.

För trafikinfrastrukturen anser vi att det krävs en ambitionshöjning motsvarande en investeringsgrad på 1 procent av BNP för perioden 2014-2025. Det innebär att regeringens 29 miljarder per år (0,8 procent av BNP år 2013) inledningsvis år 2014 måste höjas med 9 miljarder för att år 2020 ligga på 14 miljarder per år. Dessa resurser ska användas till investeringar som bidrar till att transportsektorn når klimatmålen.

För drift och underhåll av trafikinfrastrukturen bedöms att det behövs budgetförstärkningar med 4 miljarder år 2014 för att år 2020 förstärkas med 6 miljarder per år.

Sammanlagt visar behovsanalyserna att det krävs investeringar utöver dagens nivåer i bostäder och trafikinfrastruktur på ytterligare 101 miljarder år 2014. Skulle dessa 101 miljarder realiserar visar beräkningar i rapporten på sysselsättningseffekter, inklusive multiplikatoreffekter, om 182 000 nya jobb. Noterbart är att arbetslösheten på hela arbetsmarknaden i mars 2014 uppgick till cirka 420 000. Det innebär att, om investeringsbehoven tillgodoses, skulle arbetsslösheten nästan halveras.

Vår bedömning är att det krävs statligt stöd för att få igång nybyggandet och en klimatsäkring av bostadsbeståndet. Stödet för nybyggnation anser vi bör ligga på cirka 15 procent av de extra 58 miljarder som vi anser behövs. Det betyder alltså cirka 9 miljarder i statligt stöd per år. Huvudparten av stödet skall gå till byggande av hyresrätter.

För renovering och klimatsäkring av befintligt bostadsbestånd krävs att staten finansierar en tredjedel av renoveringskostnaden. Det innebär cirka 10 miljarder i statligt stöd per år.

För investeringar i trafikinfrastrukturen har staten mer naturligt ett helhetsansvar för finansie-

ring, vilket innebär, utifrån analysen i rapporten, att staten behöver öka investeringsnivån år 2014 med 9 miljarder och underhållsbudgeten med 4 miljarder.

Totalt föreslår vi att regeringen ökar resurserna inom bostadsbyggande och trafikinfrastrukturen med 32 miljarder. De statliga insatserna kan finansieras på flera sätt; genom skatter, lån eller genom en omformulering av överskotts-målet. Det mest lämpliga torde vara en kombination av dessa finansieringsmöjligheter. Finansieringen underlättas av att investeringarna har goda effekter på tillväxt, sysselsättning och klimat.

Sammanfattningsvis föreslår 6F - Fackförbund i samverkan:

- Öka bostadsbyggandet med 20 000 lägen-

heter per år utöver dagens prognoser på byggande av 30 000 per år.

- Tredubbla energieffektiviseringen av bostäder till att totalt 60 000 lägenheter renoveras per år.
- 30-procentig utökning av investeringarna i regeringens nationella transportplan, från 29 miljarder per år, med ytterligare 9 miljarder år 2014. Resurserna ska användas till klimatsmarta investeringar.
- 20-procentig förstärkning av underhållet i svensk trafikinfrastruktur, från regeringens 20 miljarder per år, med 4 miljarder ytterligare år 2014.
- Totalt föreslås att regeringen ökar resurserna med 32 miljarder kronor år 2014.
- Genomförs förslagen kan arbetslösheten nästan halveras. Ner från 420 000 arbetslösa med cirka 182 000 fler i sysselsättning.

2 Inledning och bakgrund

Den här rapporten handlar om investeringar i trafikinfrastruktur och bostadsbyggande, investeringar för att komma tillrätta med arbetslöshet och konjunkturproblem samtidigt som de uppenbara bristerna i dessa sektorer rättas till: otillräcklig tillgång på bostäder, försenade tåg och trängsel i kollektivtrafiken. En aktiv politik är nödvändig för att få rätt nivå och inriktning på investeringarna i trafikinfrastruktur och byggande.

De nuvarande svårigheterna har sin upprinnelse i underlåtenhetssyndelser under en längre tid. Det kommer att ta många år att få bukt med dem. Men nu är rätt tillfälle att ta krafttag, nu när arbetslösheten är hög och lågkonjunkturen inte verkar ge med sig än på ett tag. Räntan är låg vilket underlättar offentlig upplåning och dessutom verkar, av den svenska kapitalexporten att döma, tillgången på privat kapital vara hög.

Syftet med investeringarna är att lösa konjunktur- och strukturproblem, minska arbetslösheten och få till stånd en hållbar utveckling. I det senare begreppet ligger en önskan om en god ekonomisk tillväxt kombinerat med full sysselsättning, en jämlik välfärdsfördelning och att de aktuella klimatomålen nås. Välfärdsaspekterna kommer in i indikatorer som tillgången på bostäder, särskilt hyresrätter och goda möjligheter till kollektivtrafik, med punktliga och tillförlitliga förbindelser. En god försörjning med bostäder och kollektivtrafik är centrala demokratifrågor.

Trafikinfrastruktur handlar om vägar, järnvägar och kollektivtrafik inklusive drift och underhåll

som i huvudsak bekostas av stat och kommun. Bostadsbyggande inkluderar nyproduktion, renoveringar och energieffektivisering med privat, kommunal och statlig finansiering.

Utvecklingen i storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö uppmärksammas särskilt. De geografiska avgränsningarna kan variera, som också anges i texten, beroende på problemställning: Stockholms län, Stor-Stockholm, Stockholms stad; Västra Götaland, Stor-Göteborg, Göteborgs stad; Skåne, Stor-Malmö och Malmö stad. För investeringar i transportinfrastruktur och motsvarande drift och underhåll finns inte heller några vedertagna definitioner eller enhetlig statistik. Som indikeras i redovisningarna används olika mått i olika sammanhang.

Kapitel 3 beskriver inledningsvis varför investeringar i infrastruktur och byggande är viktiga för ekonomisk tillväxt och sysselsättning. I avsnitt 3.2 redovisas indikatorer på hur Sverige ligger till beträffande den typen av investeringar. De belyser aspekter som kopplar till ekonomisk tillväxt och sysselsättning, välfärd och miljömål. Sedan diskuteras i kapitel 4 mer i detalj brister i bostadsförsörjningen respektive trafikinfrastrukturen dels på nationell nivå dels med inriktning på Stockholm, Göteborg och Malmö.

De behov av insatser som krävs för att komma tillrätta med problemen och vad det skulle kosta att tillgodose behoven undersöks i kapitel 5. Behovsbedömningarna görs utifrån den tidigare utvecklingen i Sverige, jämförelser med andra länder, tumregler och aktuella utredningar. Behovsbedömningarna kontrasteras mot aktuella

planer och prognoser. Effekter av investeringar i infrastruktur på sysselsättningen redovisas liksom på utvecklingen av miljö- och klimatmålen.

Kapitel 6 föreslår lösningar på de problem som identifierats i dimensionerna investeringar och sysselsättning. Vilket ansvar staten måste ta på sig för att åstadkomma den önskade utvecklingen diskuteras. Det föreslagna investeringsprogrammet har både konjunkturella och

strukturella effekter. Kortsiktigt kan det minska arbetslösheten. I ett långsiktigtperspektiv handlar det om att bygga ett ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbart Sverige.

Tidsperspektivet är i första hand mandatperioden 2014–2018 då olika projekt kan dra igång även om en hel del av dem inte kommer att kunna slutföras förrän senare.

3 Utmaningar

3.1 Varför är investeringar i trafikinfrastruktur och byggande viktiga

OECD och många forskare har diskuterat hur otillräckliga investeringar i infrastruktur kan hämma den ekonomiska tillväxten. OECD (2006) säger exempelvis à propos Stockholm att brist på bostäder är en allvarlig utmaning för länet. Avgörande för Stockholms konkurrenskraft och förmåga att dra till sig spetskompetens och förbli en attraktiv plats för företagslokalisering är att man kan råda bot på bostadsbristen och utveckla effektiva transportsystem. På liknande sätt påpekar OECD att det är nödvändigt för Skåne att säkerställa tillgången på bostäder och en icke-segregerad bostadsmarknad om Skåne vill attrahera och behålla internationell arbetskraft med bred kompetens. Större tillgänglighet i kombination med en förbättrad entreprenörs- och boendemiljö är vägen till framgång för Skåne. (OECD, 2012)

Både socialdemokraternas forskningskommision (Holmlund m.fl., 2014) och Finanspolitiska rådet (2013) har uppmärksammat de intima samband som finns mellan arbetsmarknaden och bostadsmarknaden. Förutom att det i lågkonjunktur kan vara lämpligt att satsa på byggande för att få ner arbetslösheten så kan det bli bestående problem om det byggs för lite bostäder. Det försvårar för människorna att flytta dit jobben finns vilket i störst utsträckning drabbar dem som har en svag ställning på arbetsmarknaden, till exempel ungdomar och utrikes födda. En bättre fungerade bostadsmarknad – inte minst vad gäller hyresmarknaden – kan "bidra till ökad rörlighet på arbetsmarknaden och högre ekonomisk tillväxt". (Finanspolitiska rådet, 2013).

3.1.1 Förklaringsmodeller

Nyckelord i de förklaringarna till att trafikinfrastruktur och bostäder är viktiga för den

ekonomiska tillväxten är täthet i storstadsregioner; rörlighet och tillgänglighet (Nutek, 2008, Konjunkturinstitutet, 2013b, Boverket, 2013c).

Storstäderna driver den ekonomiska tillväxten i många länder. Att företag och människor tenderar att koncentreras geografiskt och attraheras till stora marknader är inte nytt, men det var först i slutet på 1980-talet som det utvecklades en solid teoribildning "den nya ekonomiska geografin" som kunde förklara fenomenet att människor och företag drar nytta av att befinna sig nära varandra genom ökat kunskapsutbyte, minskade transportkostnader, fler specialiserade underleverantörer och en ökad tillgång på kvalificerad arbetskraft.

Storlek och/eller täthet underlättar ekonomisk aktivitet. Den ökade tillgängligheten bidrar till att skaleffekter kan utnyttjas. En stor marknadspotential höjer produktiviteten i utbildnings- och FoU-investeringar. Kostnaderna för att söka ett jobb är lägre i en stor region. Matchningen mellan dem söker jobb och dem som erbjuder jobb går smidigare. En positiv tillväxtspiral kan uppstå där tillväxt föder tillväxt. En i utgångsläget stor lokal marknad attraherar företag och hushåll, vilket vidgar den lokala marknaden ytterligare och gör det än mer intressant för inflyttning och företagslokalisering.

Men om det är svårt att hitta en bostad hämmas människors rörlighet och de ekonomiska vinster som skulle ha uppstått tack vare geografisk koncentration uteblir. Bostadsbrist leder till att färre individer kan rekryteras till jobb i regionen jämfört med om bostadsbyggandet varit större och bostadspriserna lägre. Det blir brist på arbetskraft särskilt i mindre konkurrenskraftiga sektorer såsom hotell- och restaurang, vård och omsorg. Med tillgång till bostäder och med god trafikinfrastruktur förstärks en regions långsiktiga tillväxtpotential och möjligheterna till produktion och sysselsättning med hög produktivitet.

På kort sikt ger investeringar i bostadsbyggnad och trafikinfrastruktur direkta effekter på arbetslösheten och sysselsättningen. Litteraturen om olika finanspolitiska stabiliseringsåtgärders verkningsgrad framhåller ofta bostadsbyggnad och infrastrukturinvesteringar som ett särskilt kraftfulla konjunkturpolitiska instrument (Konjunkturinstitutet, 2013b, LO, 2013a och b).

Både arbetskraftsdeltagandet och arbetslösheten kan dessutom påverkas på medellång sikt av investeringar i bostadsbyggnad och trafikinfrastruktur. Lägre kortsiktig arbetslöshet bidrar till ett högre arbetskraftsdeltagande genom att sannolikheten att få ett arbete ökar ju lägre arbetslösheten är, vilket ökar incitamenten att delta i arbetskraften. En liknande mekanism bakom minskad arbetslöshet är en ökad sökintensitet hos de arbetslösa när bostads- och reskostnaderna minskar och därmed sannolikhet att hitta ett arbete blir högre. Empiriskt verkar dessa effekter framför allt uppstå för lågutbildade.

En tätare arbetsmarknad möjliggör mer diversifiering. Sådana arbetsmarknader brukar också bli mer robusta eftersom förekomsten av många branscher skyddar mot branschspecifika chocker och underlättar anpassningen till exempel vid en snabb strukturomvandling i ekonomin. Arbetslösheten behöver inte bita sig fast hos grupper av individer en lång tid efter det att en chock inträffat.

På senare tid har det också lanserats forskning kring bostadsmarknaden med en finansiell ansats. Brist på bostäder kan driva upp bostadspri-serna till en orimligt hög nivå och en finansiell bubbla kan skapas med negativa effekter på den långsiktiga ekonomiska tillväxten. Stigande bostadsinvesteringar som sker utan att antalet bostäder ökar i samma takt kan också leda till att mer produktiva investeringar i andra delar av ekonomin trängs undan. Det leder dels till en lägre tillväxttakt på kort till medellång sikt, dels till att den möjliga välståndsnivån permanent sänks.

De effekter som uppmätts av markandsstorlek och ökad tillgänglighet skiljer sig åt mellan regioner med olika egenskaper. Stora effekter har framför allt identifierats i högspecialiserade regioner. Flera studier har också pekat på fördelar med förtätning i stället för förstoring - dvs. ökad tillgängligheten genom ökad bebyggelse och tätare trafik snarare än infrastrukturinvesteringar som förstör regionen. Regioner med hög tillväxt utmärker sig ofta genom att vara koncentrerade till en liten tätbebyggd kärna av arbetsplatser och bostäder. Förstoring har också nackdelen att tillgängligheten åstadkoms genom att öka resandet och sprida ut bebyggel-

sen på ett sätt som inte främjar produktiviteten på samma sätt som tät bebyggelse. En klar fördel med förtätning är också att den möjliggör funktionsblandning, det vill säga att olika typer av arbets- och fritidsrelaterade aktiviteter samlas inom ett avstånd som är tillgängligt utan att resa.

Förtätade storstäder med väl utbyggd kollektivtrafikinfrastruktur är också en förutsättning för att kraftigt kunna reducera storstädernas utsläpp av växthusgaser. I miljövänliga storstäder kan individerna lätt ta sig fram till fots, med cykel och genom kollektivtrafik. (Se t.ex. Björklid m.fl., 2014)

Sammanfattningsvis, *expansiva storstadsregioner* är viktiga för den ekonomiska tillväxten i ett land. Tillgänglighet och rörlighet stimuleras av investeringar i bostäder och transportinfrastruktur som i sin tur ökar den långsiktiga potentialen för produktion och sysselsättning med hög produktivitet. Investeringarna ger också direkta effekter på sysselsättningen och arbetslösheten och är ett bra finanspolitiskt instrument i konjunkturedgångar. Dessutom kan de höja sysselsättningsgraden och minska arbetslösheten på både medellång och lång sikt.

3.1.2 Kvantitativa beräkningar av investerings-effekter

Sveriges ekonomiska utveckling under de senaste decennierna faller väl in i mönstret för den nya ekonomiska geografien. De minsta lokala arbetsmarknadsregionerna har minskat sin befolkningsstorlek med knappt 20 procent sedan 1992 medan de största har ökat med drygt 20 procent. Såväl sysselsättningen, befolkningen och de totala inkomsterna ökar mest i de stora lokala arbetsmarknadsregionerna. Inkomsterna per capita är som högst i de tre största arbetsmarknadsregionerna, Stor-Stockholm, Stor-Malmö och Stor-Göteborg, och som lägst i de minsta. (Boverket, 2013c)

Det finns dock relativt få studier avseende den direkta kopplingen mellan bostäder, transporter och den ekonomiska tillväxten. Vissa undersökningar ger en indirekt belysning åt bostadsbristens betydelse. Bland annat fann Hyresgästföreningen i en intervjustudie att sju procent av de tillfrågade individerna någon gång eller flera gånger låtit bli att söka jobb i storstadsregionerna på grund av bostadsbristen. Enligt en annan studie från Hyresgästföreningen försvårade bostadsbristen rekryteringarna i någon grad för sju av tio arbetsgivare och bostadsbristen angavs som det tredje största hindret för att rekrytera (Boverket, 2013c). Stockholms Handelskammare rapporterar att nästan vart annat företag i ho-

tell- och restaurangbranschen och en tredjedel av tillväxtföretagen i Stockholm hade svårt att rekrytera pga. bostadsbristen, främst bristen på hyresrätter. (DN, 2014-01-29, Stockholms Handelskammare, 2014b)

Boverket visade (2013c) att det fanns ett negativt samband mellan en ökande boendetäthet och tillväxttakten i kommunernas inkomster per capita. Effekterna var dock överlag relativt obetydliga men störst i Stockholm, Malmö och Göteborg. Rapporten pekade också på att en ökad boendetäthet påverkar befolkningens rörlighet, vilket stödjer slutsatsen att boendetätheten minskar tillväxten. Kommuner som ökar sin boendetäthet under ett år får en minskad inflyttning från andra delar av Sverige under nästa år, samtidigt som fler människor flyttar till någon annan kommun. Med andra ord begränsar en ökad boendetäthet möjligheten för expanderande regioner att växa ytterligare. Resultaten belyser också att hyresrätten är viktig för rörligheten och att den sjunkande andelen hyresrätter sedan 1990-talet har haft större effekt på rörligheten än boendetätheten. En ökad andel hyresrätter höjer rörligheten överlag och bidrar till en välfungerande arbetsmarknad.

Som exempel på en uppskattning av den kort-siktiga betydelsen av geografisk rörlighet kan nämnas att Marthin (2012), citerad av Holmlund m.fl. (2014), kom fram till att arbetslösheten skulle vara 0,3 procent lägre om jobbsökande flyttade till län med fler lediga plaster, framför allt Stockholm. För att helt undanröja den geografiska missmatchen skulle det dock krävas att så många som 20 procent av alla arbetssökande flyttade.

Ett par studier har kvantifierat de långsiktiga tillväxthämmande effekterna av bostadsbrist. En scenarioanalys kvantifierar effekterna av alternativa antaganden beträffande boendetätheten i Stockholms län (WSP Analys & Strategi, 2013). Två simuleringar med lågt bostadsbyggande undersöks och relateras till ett jämförelsealternativ där bostäderna inte utgör någon restriktion på regionens tillväxt. I det ena lågalternativet tillåts boendetätheten att öka, om än i avtagande takt, medan det andra bygger på att boendetätheten ligger kvar på dagens nivå.

Enligt modellberäkningarna blir de negativa effekterna på befolkning, sysselsättning, produktion och skatteinkomster av ett fortsatt lågt byggande betydande. Sett över hela perioden 2010-2030 beräknas i lågalternativen produktionsbortfallet i Stockholms län till mellan 330 och 660 miljarder kronor (17-33 miljarder per år) med en motsvarande sysselsättningsminskning på sex till tio procent

I en annan undersökning (Swedbank, 2013) bedöms bostadsbristen komma att kosta Stockholm 21 miljarder per år i utebliven tillväxt de närmsta 20 åren. Det är den sammanlagda direkta och indirekta effekten av bostadsbristen till följd av lägre befolkningstillväxt, sysselsättning och produktion. Det direkta produktionsbortfallet uppskattas till 11 miljarder. Om man lägger till dynamiska effekter på arbetsmarknaden från lägre sysselsättning i den lokala tjänstesektorn ökar kostnaden pga. bostadsbristen med ytterligare 10 miljarder. I en tidigare liknande studie från Fastighetsägarna och Stockholms Handelskammare uppskattades bostadsbristen kosta Stockholmsregionen 250 miljarder kronor i utebliven tillväxt fram till 2030 (Dagens industri, 2011).

Samma slags scenarioanalys som för Stockholms län har även gjorts för Stor-Göteborg. Jämfört med en utveckling där bostadsbyggandet fullt ut anpassas efter den potentiella befolkningstillväxten kan regionen gå miste om 30 000-40 000 jobb till år 2030. Det samlade produktionsbortfallet fram till år 2030 beräknas summara till 150 - 200 miljarder kronor eller 9-12 miljarder per år. (Västsvenska Handelskammaren & HSB Göteborg, 2014)

I Region Skåne (2013b) räknar man med att Skånes årliga bidrag till BNP skulle kunna öka med 40 miljarder om sysselsättningen och produktiviteten kom upp på samman nivå som genomsnittet för Sverige. Inspirerad av OECD (2012) ser man investeringar som förbättrar arbetsmarknaden, inklusive arbetspendlingen, som avgörande för att realisera den beräknade produktionspotentialen. Som ett exempel på produktivitetseffekter av väginvesteringar i Skåne kan nämnas en rapport som tagits fram på initiativ av Sydsvenska industri- och handelskammaren. Den visar att en uppgradering av E22:an och väg 21 beräknas i nuvärdestermer ge ca en miljard i intäkter från produktivitetsoökningar. (Andersson, 2013)

Sammanfattningsvis ger empiriska studier belägg för att bostadsbrist påverkar den ekonomiska utvecklingen negativt och hyresrätter positivt. De beräkningar som gjorts av kostnaderna för uteblivna investeringar i bostäder och trafikinfrastruktur visar på betydande förluster. För exempelvis Stockholms län har de årliga produktionsbortfallen till följd av bostadsbristen uppskattats till i storleksordningen 20 till 30 miljarder. För Stor-Göteborg ligger motsvarande kalkyler på 9-12 miljarder per år. Och Region Skåne räknar med en potential på 40 miljarder per år som skulle kunna tas hem genom infrastrukturinvesteringar.

3.2 Problemindikatorer för investeringar i trafikinfrastruktur och bostäder

Hur ligger Sverige till jämfört med andra länder och hur den historiska utvecklingen sett ut när det gäller investeringar i trafikinfrastruktur och bostäder? Inledningsvis kan det vara intressant att försöka fånga in problembilden på ett övergripande plan. I avsnitt 3.2.1 handlar det om indikatorer som kopplar till ekonomiska realiteter. Det gäller bl.a. infrastrukturinvesteringarnas andel av BNP, bostadsbyggandet per 1 000 invånare och väg- och järnvägsnätet i km per invånare. Centrala välfärdsfrågor för vanligt folk, ungdomar, jobbsökande och andra nytillträdande på bostadsmarknaden är tillgången till hyresrätter och fungerande kollektivtrafik. Hur utvecklingen sett ut i dessa avseenden belyses i avsnitt 3.2.2. Slutligen redovisas i avsnitt 3.2.3 några miljö- och klimatindikatorer. Närmar Sverige sig målen för minskade utsläpp av växthusgaser och energieffektivisering i transportrespektive bostadssektorn?

3.2.1 Indikatorer kopplade till ekonomisk tillväxt och sysselsättning

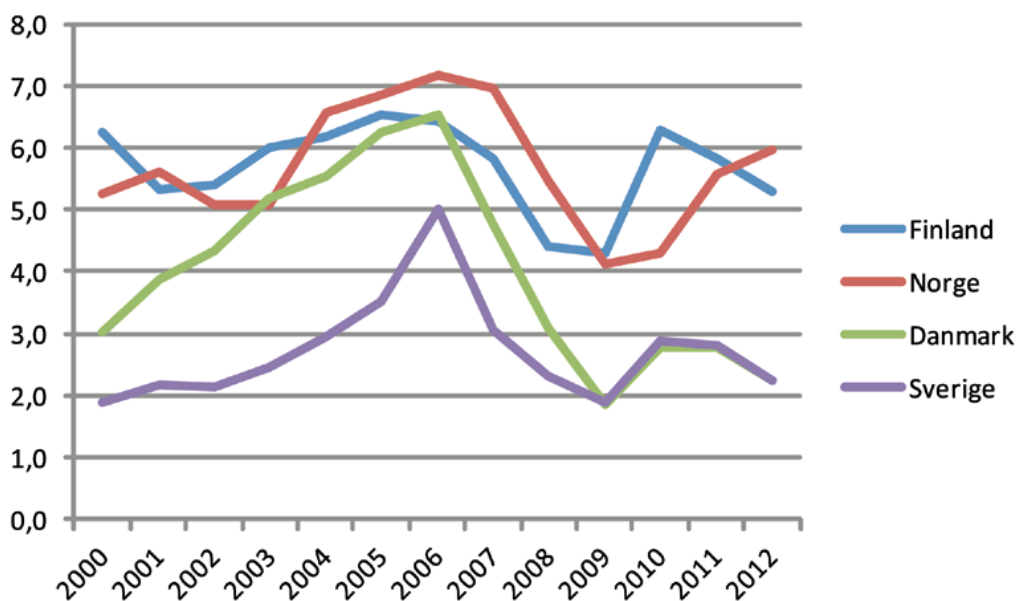
Investeringsandelen och andelen bostadsinvesteringar. Investeringarnas andel av BNP är jämförelsevis låg i Sverige. En del av förklaringen till detta är de låga svenska bostadsinvesteringarna. Näringslivets och myndigheternas investeringar avviker mindre från dem i jämförbara länder. Utan bostäder låg den svenska investeringsandelen under perioden 2004–2009 på tolfte plats bland 22 jämförda länder men med bostäder så långt ner som på tjugonde plats. (Konjunkturinstitutet, 2005, Ds 2011:17).

Den totala investeringsandelen i Sverige har fallit sedan "de goda åren" under 1960-talet. Efter 1993 pendlade den kring 16–17 procent för att från och med 2003 dra sig upp mot 18–19 procent. (Konjunkturinstitutet, 2005, Konjunkturinstitutets databas)

De svenska bostadsinvesteringarna föll kraftigt i början på 1990-talet till följd av skattereformen i kombination med minskade bostadssubventioner och en djup lågkonjunktur. De låg sedan kvar på en låg nivå under resten av 1990-talet. Även om bostadsinvesteringarna har ökat något sedan dess ligger andelen fortfarande mycket under det historiska genomsnittet för perioden 1950–1990. Internationellt och jämfört med de nordiska länderna är de svenska bostadsinvesteringarna låga. Undantag är USA och Irland där finanskrisen satt sina tydliga spår med kraftiga uppgångar och sedan enorma fall. Även i Sverige steg bostadsinvesteringarna decenniet före krisen, men det skedde från en historiskt sett låg nivå och de påverkades inte lika märkbart av krisen i andra länder. (Konjunkturinstitutet, 2005, Konjunkturinstitutet, 2013a, Sørensen, 2013)

Bostadsbyggandet per 1000 invånare. I förhållande till folkmängden har det byggts fler bostäder i de nordiska grannländerna än i Sverige och så har det sett ut under en följd av år (se Diagram 1). Enda undantaget är Danmark där det i finanskrisens spår byggts färre eller ungefär lika många bostäder som i Sverige de senaste åren. I Sverige och Danmark påbörjades 2,2 lägenheter per 1 000 invånare år 2012. Motsvarande siffra var 5,3 i Finland och 6,0 i Norge.

Diagram 1. Antal påbörjade lägenheter per 1 000 invånare 2000–2012



Källa: Sveriges Byggindustrier, 2013, Fakta om byggandet.

Även sett till det totala antalet påbörjade lägenheter under perioden 2000-2012 är statistiken talande. I Sverige påbörjades då 324 000 bostäder. I Danmark, Finland och Norge - med drygt halva Sveriges folkmängd - 279 000, 392 000 respektive 347 000 lägenheter. Befolkningsökningen under perioden var då i storleksordningen 700 000 i Sverige, 250 000 i Danmark, 230 000 i Finland och 515 000 i Norge. (Sveriges Byggindustrier, 2013).

Transportinfrastrukturinvesteringarna¹ som andel av BNP ligger i Sverige på medelmåttig OECD-nivå. Flera jämförbara länder Japan, Frankrike, Spanien och Irland investerar mer i transportinfrastruktur än Sverige. (Ds 2011:17, Konjunkturinstitutet, 2013b).

En rad strukturella faktorer, bland annat att Sverige är glestbefolkat, exportberoende och upplever ett kraftigt urbaniseringstryck, talar för att man borde investera relativt mycket i trafikinfrastruktur. Den jämförelsevisa låga investeringsnivån i Sverige framgår också tydligt när dagens infrastruktursatsningar sätts in i ett historiskt sammanhang. Under de senaste 50 åren har de samlade investeringarna i trafikinfrastruktur mer än halverats. Investeringarna uppgick till närmare 4 procent av BNP i mitten av 1960-talet. Under 1970- och 1980-talen sjönk andelen kontinuerligt för att under de senaste två decennierna med vissa variationer stabilisera sig på en nivå kring 1,0 procent av BNP. Även om en liten topp kunde noteras i de offentliga myndigheternas investeringar 1995 och en ny, lägre, topp 2009 som följdes av minskningar 2010 och 2011. (Sveriges Byggindustrier, 2013, Konjunkturinstitutet, 2012)

De offentliga myndigheternas investeringar ligger på ca tre procent av BNP där en procent av BNP är investeringar i trafikinfrastruktur. Av de senare är huvuddelen statliga investeringar i järnväg, följt av statliga investeringar i vägar och kommunala väginvesteringar. (Konjunkturinstitutet, 2012, Sveriges Byggindustrier, 2013)

Järnvägsnätet är internationellt sett stort i Sverige både per capita och i förhållande till BNP. Sverige låg högst per capita och en bra bit över genomsnittet relaterat till inkomst i den jämförelse Konjunkturinstitutet gjorde 2012. Även Finland och Norge hade stora järnvägsnät per capita. (Konjunkturinstitutet, 2012)

Vägnätet i Sverige är inte lika imponerade som järnvägsnätet internationellt sett. Per capita

låg Sverige visserligen klart över genomsnittet jämfört med andra europeiska länder men både Norge och Finland hade mer kilometer väg per capita än Sverige och mätt i antal kilometer väg i förhållande till BNP låg Sverige endast knappt över genomsnittet. (Konjunkturinstitutet, 2012)

Godstransporter. Väl fungerande godstransporter är en nödvändig förutsättning för samhällets utveckling, exporten, regionernas konkurrenskraft och invånarnas levnadsvillkor. I jämförelse med andra länder i västra Europa är andelen järnvägstrafik för gods hög i Sverige. Även sjöfarten har en relativt stor marknadsandel. Detta beror på att många tunga frakter och transporter över långa sträckor, bland annat malm, går på järnväg och sjö. Men vägtrafiken är i tonkilometer ungefär lika stor som sjöfarten medan bantrafiken endast ligger på drygt hälften av nivåerna för väg och sjö. Vägtrafiken har ökat kontinuerligt i tonkilometer medan järnvägstrafiken och sjöfarten varit mer konstanta. (Trafikverket, 2012a)

Underhållet av järnvägen är viktigt inte minst för godstransporterna och industrins konkurrenskraft. Jämfört med 24 europeiska länder (EU 24) under perioden 2007 - 2013 ligger Sverige mycket lågt i alla de dimensioner Riksdagens utredningstjänst (2010) redovisade:

- på sextonde plats för utgifter för drift och underhåll som andel av BNP 2007.
- på tjugonde plats för utgifter för reinvesteringar som andel av BNP 2007.
- på tjugoförsta plats för utgifter för drift, underhåll och reinvesteringar per längd km järnvägsspår.
- på artonde plats för utgifter för drift, underhåll och reinvesteringar per ton km.
- på tjugonde plats för utgifter för drift, underhåll och reinvesteringar per person km.

Tilläggs bör att undersökningen gjordes 2010 och innehöll en framåtblickande analys inkluderande vad regeringarna sagt att de planerade för åren 2010 - 2013. De resurstillskott den svenska regeringen sedermera fattade beslut om för 2012 och 2013 ingår således inte. Det är oklart hur detta påverkar den svenska position internationellt sett men utslaget över hela perioden 2007 - 2013 gör resurstillskotten 2012 och 2013 inte någon större skillnad. Uppenbarligen har Sverige legat lågt i underhåll av järnvägen en längre tid och som framgår längre fram av diagram 5 var det inga överväldigande resurstillskott som kom till 2012 och 2013. Följande notiser illustrerar hur bristande un-

¹ En vanlig definition av trafikinfrastrukturinvesteringar är offentliga myndigheters nyinvesteringar i trafikinfrastruktur, dvs. statens investeringar i järnväg plus statens och kommunernas investeringar i vägar (Sveriges Byggindustrier, 2013, Konjunkturinstitutet, 2012), alternativt bara statens investeringar i vägar och järnvägar (Konjunkturinstitutet, 2013b), ibland inklusive investeringar i flygplatser (Ds 2011:17).

derhåll och trängseln på järnvägsspåren lett till förlängda transporttider för godstrafiken:

- Transporttiden på sträckan Borlänge - Göteborg beräknas ha ökat med 2 timmar och 35 minuter. Och på sträckan Skellefteå - Helsingborg med nästan tre timmar. (DN, 2014-01-16, DN, 2014-01-18)

Det bristande underhållet handlar bl.a. om:

- Byten av spårväxlar. Under 1900-talet var utbytestakten 250-300 växlar per år. Under 2000-talet 150 per år. 2012 blev det bara 12 byten.
- Byten av kontaktledningar. Under 2012 byttes 15 mil kontaktledning vilket motsvarade en tiondel av behovet. (Fokus, 2014, Trafikverket, 2012b).

Ovanstående summerar för bostädernas det till att det investeras lite i bostäder i Sverige. Bostadsinvesteringarna ligger lågt jämfört med tidigare och jämfört med andra länder.

- Andelen investeringar i förhållande till BNP är låg i Sverige. Det är framförallt bostadsinvesteringarna som drar ner investeringsandelen. Bostadsinvesteringarna minskade kraftigt i början på 1990-talet till följd av skattereformen, avvecklingen av bostadssubventionerna och lågkonjunkturen. De blev kvar på en låg nivå under 1990-talet. Även om bostadsinvesteringarna ökat något sedan dess ligger andelen mycket under det historiska genomsnittet i Sverige och under den i de nordiska länderna och andra jämförbara länder med undantag för USA och Irland efter finanskrisen.
- Bostadsbyggandet per 1000 invånare har under 2000-talet varit lägre i Sverige än i de andra nordiska länderna.

Investeringarna i transportinfrastruktur har sammanfattningsvis minskat i Sverige men ligger på genomsnittlig OECD-nivå. Det svenska järnvägsnätet är stort och ger mycket att vårda. Järnvägsnätet är också av stor vikt för godstransporterna. Men underhållet har legat på en låg nivå jämfört med andra länder.

- Transportinfrastrukturinvesteringarna som andel av BNP ligger i Sverige på genomsnittlig OECD-nivå. Deras andel av BNP har sjunkit trendmässigt i de västeuropeiska länderna sedan 1990-talet och i Sverige mer än halverades de från ca 4 procent av BNP i mitten av 1960-talet för att stabilisera sig kring 1,0 procent av BNP under de senaste två decennierna.
- Huvuddelen av de offentliga investeringarna i trafikinfrastruktur är statliga investeringar i järnväg, följt av statliga investeringar i vägar och kommunala väginvesteringar.
- Sverige har ett relativt stort vägnät per invånare även om både Norge och Finland har mer kilometer väg per capita. Men i förhållande till inkomst är inte det svenska vägnätet speciellt stort.
- Både per capita och relaterat till BNP har Sverige ett av de största järnvägsnäten i Europa.
- För godstransporterna är andelen järnvägstrafik hög i Sverige jämfört med andra länder men den kommer ändå bara upp till hälften av nivån för väg- och sjötransporter.
- Underhållet av järnvägsnätet har i Sverige överlag legat nästan sämst till jämfört med andra europeiska länder.

3.2.2 Indikatorer kopplade till välfärdsaspekter

Boendetätheten sjönk kraftigt under 1970- och 1980-talet för att sedan stabilisera sig på knappt 2,1 invånare per lägenhet. De senaste två decennierna har en viss uppgång noterats särskilt i storstäderna. Tillgången på bostäder var som störst vid 1990-talets början, men befolkningen har sedan dess vuxit snabbare än antalet lägenheter. Det gäller särskilt Stor-Stockholm och Stor-Malmö men även Stor-Göteborg. I alla tre storstäderna ligger boendetätheten 2012 på ungefär samma höga nivå (Boverket, 2012, 2014b). I tabell 1 kan man se i hur många av storstadskommunerna som boendetätheten ökat under perioden 1992-2011. Under 2000-talet har det blivit vanligare att boendetätheten ökar även utanför storstadsregionerna. *Tabell 1.*

Tabell 1. Antal kommuner där boendetätheten ökat under olika perioder sedan 1992

Period	Antal kommuner	Antal kommuner i Stor-Stockholm	Antal kommuner i Stor-Göteborg	Antal kommuner i Stor-Malmö	Antal kommuner i övriga riket
1992-2011	62	19	7	7	29
2000-2011	102	18	6	9	69
2005-2011	116	22	9	11	74

Källa: Boverket, *Bostäder, rörlighet och ekonomisk tillväxt*. Marknadsrapport, juni 2013.

Hyresrätter

I Sverige har andelen hyresrätter i bostadsbeståndet minskat stadigt sedan millennieskiftet. I början på 1990-talet låg den på drygt 40 procent men har sedan sjunkit ner mot 35 procent. I Stor-Stockholm har andelen sjunkit från 54 procent till 36 procent 2011 och antalet hyresrätter minskat med 20 procent.

Över 85 procent av kommunerna har brist på hyresrätter. I Stor-Stockholm har alla kommunerna brist på hyresrätter och i Stor-Göteborg och Stor-Malmö 95 procent av kommunerna. (Boverket 2012, 2013b, 2013c)

En effekt av bristen på hyresrätter är att ungdomar bor kvar längre hos sina föräldrar. Andelen hemmaboende i åldern 20-27 år har stigit från 15 procent 1997 till 23 procent 2014. Och nu har mindre än 50 procent av ungdomarna en egen bostad jämfört med 62 procent 1997. Hela 26 000 ungdomar bor kvar hos sina föräldrar trots att de har egna barn. (Hyresgästförningen, 2014)

Kollektivtrafikens andel av persontrafiken

ligger på en relativt låg nivå med knappt tio procent av antalet personkilometer. Störst marknadsandel har personbilarna med 80 procent. Tåg liksom kollektivtrafiken (tunnelbana, buss och spårväg) har en låg andel, nio procent medan inrikesflyget hade två procent av persontrafiken år 2010.

Persontrafiken har ökat med ca 150 procent under de senaste 50 åren. Under 1960-, 1970- och 1980-talet var huvudinriktningen att bygga ut vägnätet. Samtidigt lades järnvägar ner och persontrafiken upphörde på många linjer. Inrikesflyget kom i gång i slutet på 1950-talet men utökades kraftigt först under 1970- och 1980-talet. Personbilstrafiken har under hela denna period svarat för den övervägande delen av persontransporterna i Sverige. Det är egentligen först under senare delen av 1990-talet som det i Sverige har pågått en parallell utveckling av de olika trafikslagen men på mycket låga nivåer för tåg, kollektivtrafik och inrikesflyg. (Trafikverket, 2012a)

Färdvanor i ett bredare perspektiv inkluderande gång och cykel (men exklusive flyg) ger följande för hela landet:

- Av alla personresor 2010-2011 gjordes 32 procent till fots eller med cykel, 13 procent med kollektivtrafik och 55 procent med bil.
- Av alla personkilometer 2010-2011 gjordes 4 procent till fots eller med cykel, 15 procent med kollektivtrafik och hela 81 procent med bil.

I genomsnitt tog en resa med kollektivtrafik 63 minuter och var 34 kilometer lång, medan motsvarande för en bilresa var 44 minuter respektive 35 kilometer. Den som åker bil kommer således något längre än kollektivtrafikresenären på kortare tid. Färdlängden till fots eller med cykel var bara 3 km och tog 31 minuter. (Trafikanalys, 2013)

I Stockholms län där andelen kollektivtrafik är störst i landet (Stockholms Läns Landsting, 2012) blir andelarna kollektivtrafik högre och de för bil lägre medan gång och cykel ligger på samma nivåer som i riket som helhet:

- Av de drygt fem miljoner personresor som genomförs i länet en vanlig vardag görs 24 procent med SL och 44 % med bil (riket 13 respektive 55 procent).
- Sett till antalet personkilometer står SL-trafiken för 28 % men bilen dominerar ändå med 68 procent (riket 15 respektive 81 procent).

I genomsnitt tar en resa med SL 38 minuter och är 13 kilometer lång, medan motsvarande för en bilresa är 24 minuter respektive 17 kilometer. Resorna är kortare, tar mindre tid men går långsammare i Stockholm än i övriga landet. I riket går kollektivtrafiken med 32 km/tim och bilresandet med 48 km/tim medan i Stockholm hastigheten med kollektivtrafik är bara 21 km/tim och med bil 42 km/tim men fortfarande kommer man snabbare fram med bil än kollektivt i Stockholm. (Stockholms Lokaltrafik, 2010)

Internationellt sett ligger Stockholm ändå trafikmässigt relativt bra till. I Urban mobility index, som mäter alla trafikslag och deras miljöpåverkan, kommer Stockholm tvåa efter Hongkong och Amsterdam på delad förstaplats. Det som bidrar till Stockholms goda placering är cykelbanorna, hyrcyklarna, kollektivtrafiken, bilpoolerna, att få dödas i trafiken och att utsläppen av kvävedioxid och luftpartiklar är låga. Det går dock snabbare att ta sig till jobbet i Köpenhamn, Wien och Helsingfors än i Stockholm. (DN, 2014-01-29)

Punktlighet, trängsel på spåren och förseningar

På detta område finns ingen tillförlitlig statistik. Riksrevisionen (2013) noterar att det inte går att avgöra om punktligheten utvecklar sig positivt eller negativt men konstaterar att järnvägsystemet i dagsläget inte minimerar de primära tåg förseningarna till följd av olyckshändelser, tåghaveri, nedrivna kontaktledningar etc. För det krävs ändamålsenligt underhåll av järnvägsanläggningar och fordon, väl fungerande depåverksamhet och järnvägsoperatörer som satsar på förebyggande åtgärder. Inte heller de sekundära tåg förseningarna, som uppkommer

efter en primär försening, minimeras. Följdförseningar kan minskas genom att se till att spåren inte utnyttjas maximalt, att det finns utrymme i tid och rum att parera störningar utan att de sprids och att trafikledningen har förmåga att direkt hantera störningarna i trafiken. (Jfr. även SOU 2013:83.)

Eftersatt underhåll av infrastrukturen och dålig organisation skapar problem för resenärerna. Några exemplifieringar:

- Region Skåne bedömer att i genomsnitt drygt 50 procent av tågörseningarna och 45 procent av inställda Pågatåg juni – augusti 2013 berodde på infrastrukturen. (Region Skåne, 2013b)
- De samhällsekonomiska kostnaderna på grund av trängsel på spåren och förseningar i de tre storstadsregionerna har uppskattats till 11,5 miljarder kronor per år (Trafikverket, 2012a). Motsvarande kostnader för trängseln i Stockholms län har bedömts uppgå till drygt sex miljarder kronor årligen (Länsstyrelsen, 2013a). Och för trängseln i och mellan Malmö och Lund till en miljard per år (Skåne, 2013b).

Sammanfattningsvis, tillgången på hyresrätter har minskat kraftigt och boendetätheten ökat. Detta är allvarligt för nytillträdande på bostadsmarknaden, ungdomar, studerande och nyanlända invandare. Bostadsbristen slår hårdast mot de resurssvaga i samhället. Men den inverkar också negativt på den ekonomiska tillväxten genom att rörligheten minskar.

- *Hyresrätternas* andel i det svenska bostadsbeståndet har minskat stadigt sedan millennieskiftet och är nu nere på 35 procent.
- Allt fler *ungdomar saknar egen bostad* och bor kvar hos sina föräldrar.
- *Boendetätheten* sjönk under 1970- och 1980-talet för att stabiliseras på en relativt låg nivå under 1990-talet men har sedan 2005 stigit. Ökningen har varit särskilt markant i storstäderna men har nu även spridit sig till kommunerna utanför storstadsregionerna.

Att kunna resa med tåg och åka kollektivt är viktiga för tillgänglighet och för klimatvänliga transporter. I storstäderna behöver en väl utbyggd kollektivtrafik kombineras med goda möjligheter att ta sig fram till fots och med cykel. Tillförlitligheten i tåg- och kollektivtrafiken är avgörande för om dessa trafikslag ska kunna expandera på bilarnas bekostnad. Men på alla dessa punkter finns brister.

- *Tåg- och kollektivtrafiken* i landet har låga

andelar av persontransporterna, nio procent vardera.

- *Kollektivtrafiken och resor till fots och med cykel* har bara 19 procent av alla resor i landet räknat i personkilometer. I Stockholm, som har mest kollektivtrafik, kommer andelen upp i 32 procent.
- Det går *långsammare att ta sig fram med kollektivtrafik än med bil*. Kostnaderna för trängseln på spåren och tågörseningarna i de tre storstadsregionerna har uppskattats till 11,5 miljarder kronor per år.
- Stockholm kan vara på rätt väg med sina cykelbanor, hyrcyklar, kollektivtrafik, bilpooler, få döda i trafiken och låga utsläpp av kvävedioxid och luftpartiklar även om det inte går så snabbt att ta sig till jobbet i Stockholm som i Köpenhamn, Wien och Helsingfors.

3.2.3 Indikatorer för miljömål

Den största utmaningen för miljö- och klimatpolitiken när det gäller transport- och bostadssektorn är att minska utsläppen av växthusgaser respektive att öka effektiviteten i energianvändningen.

För att inte riskera en farlig påverkan på klimatet behöver den globala temperaturökningen begränsas till maximalt 2 grader jämfört med förindustriell nivå. Det innebär att den industrialiserade delen av världen måste minska sina utsläpp av växthusgaser med cirka 80 procent till 2030 och cirka 95 procent till 2050 jämfört med 2004 (Trafikverket, 2011).

Det svenska trafiksystemet bidrar direkt till utsläppen av växthusgaser genom förbränning av fossila bränslen. Alla reduceringar av fossilanvändningen i systemet innebär därför ett steg mot de globala målen som satts upp. En övergång från fossila till förnybara bränslen innebär också en klimatvinst.

I uppvärmningen av de svenska bostäderna används idag lite fossila bränslen (IVA, 2012a, IVA 2012b). Det finns ändå stora klimatvinster att göra genom att energieffektivisera det svenska bostadsbeståndet. Eftersom uppvärmningen av bostadsbeståndet uppgår till nästan 40 procent av den svenska energianvändningen får även små åtgärder i slutändan stora effekter. Genom att minska energianvändningen i bostadsbeståndet frigörs klimatvänlig energi som kan användas i andra sektorer för att ersätta fossila bränslen.

Trafik. Målen för den svenska transportsektorn

till 2030 är att ha en helt fossiloberoende fordonsflotta och vid 2050 ska riket ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning till transportsektorn utan nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären.

I EU:s transportplan, *European Roadmap 2050*, som antogs 2011 ligger fokus på resandet inom och mellan städer samt långdistansresandet. För att nå det övergripande målet om en minskning av utsläppen av växthusgaser från alla transportslag pekar EU bl.a. på att bensinbilar i stadstrafik helt måste fasas ut och att passagerar- och godstrafik på vägsträckor längre än 300 km ska gå på räls eller på vatten.

I Sveriges transportsystem har sjöfart lägst energiförbrukning per tonkilometer, följt av järnväg, väg och flyg. Järnvägstrafiken svarar för mindre än en procent av transportsektorns samlade utsläpp av växthusgaser, detta ska jämföras med vägtrafikens utsläpp som utgör 30 procent av Sveriges totala utsläpp. För att Sverige ska kunna klara av klimatmålen måste trafik flyttas från väg till järnväg och sjöfart. Som framgår av diagram 2 har dock utvecklingen hittills inte visat några större tecken på att transportsektorn är på väg att bli helt fossiloberoende och utan nettoutsläpp av växthusgaser.

Bostäder. För det befintliga bostadsbeståndet gäller det så kallade 50/50-målet som finns formulerat i miljökravsmålet God bebyggd miljö.

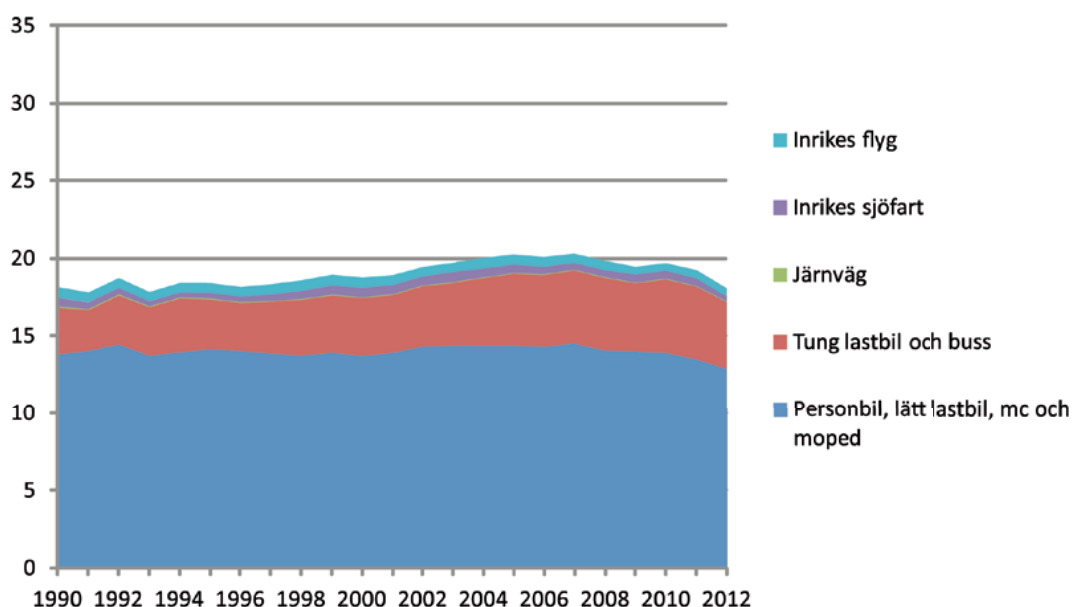
Det innebär att energianvändningen i bostadsbeståndet ska minska med 50 procent till år 2050 jämfört med 1995 års nivå. Nya byggnader ska från och med 2020 enligt EU:s energieffektiviseringsdirektiv vara så kallade "very low energy buildings" - de ska använda mycket lite energi. Samma regler gäller för offentliga byggnader men redan från 2018. De hus som byggs idag i Sverige är dock redan idag mycket energisnåla.

Sveriges totala energianvändning har varit ungefär lika stor sedan 1970 men energianvändningen i bostads- och servicesektorn har minskat och uppgick till 147 TWh 2011, jämfört med 165 TWh år 1970.

I småhus är det vanligaste uppvärmningssättet elvärme, inklusive värmepumpar. Nästan 40 procent av småhusen har värmepump. I flerbostadshus är fjärrvärme det vanligaste uppvärmningssättet och används för cirka 85 procent av lägenhetsarean. Även i lokaler är fjärrvärme det vanligaste uppvärmningssättet. Användningen av olja för uppvärmning är nästan helt utfasad.

Ju senare en bostad är byggd desto mindre är den genomsnittliga energianvändningen för uppvärmning och varmvatten. Detta beror på att antalet värmepumpar ökat, att byggnadstekniken förbättrats, till exempel har så kallade köldbryggor minskats och mer energieffektiva fönster används, och att olja ersatts med

Diagram 2. Transportsektorns utsläpp av växthusgaser 1990 - 2011. Miljoner ton CO2 ekvivalenter



Källa: Trafikverket

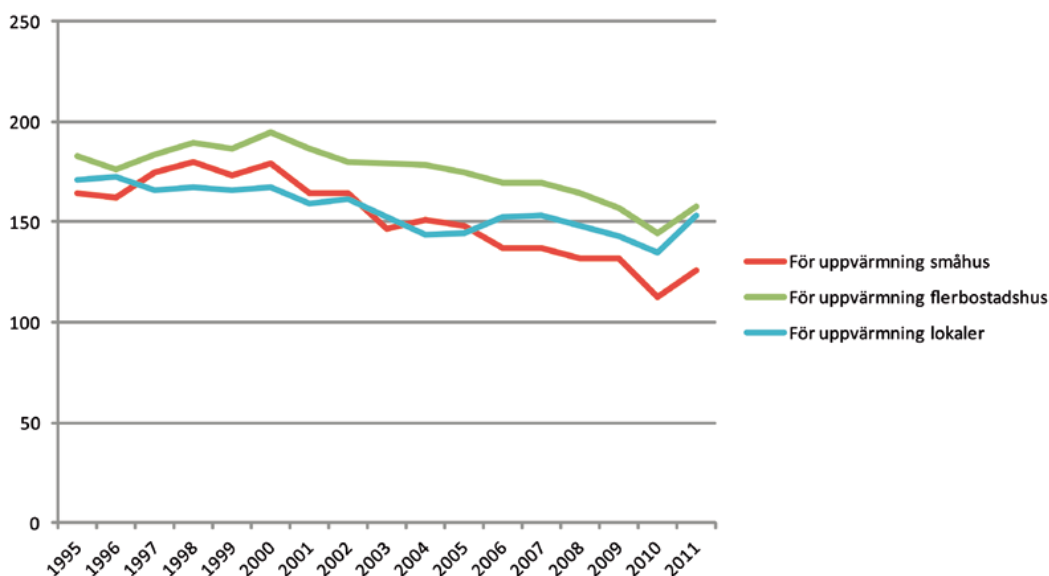
el- eller fjärrvärme vilket i sin tur leder till att omvandlingsförluster flyttas från byggnaderna till kraftverken (Sveriges Byggindustrier, 2013). *Diagram 3* illustrerar hur den köpta energin för uppvärmning minskat i de olika husformerna. För småhus finns en tydlig effektiviserings-trend. För flerbostadshus och lokaler är den mer tveksam.

Lika tydlig blir denna tveksamhet om man studerar flerbostadshus och lokaler som hela tiden haft fjärrvärme. Då kan man få en uppfattning om det rena energisparandet, dvs. exklusive omvandlingsförluster som flyttas från byggnaderna till kraftverken.

Som framgår av *diagram 4* är den nedåtgående trenden i detta fall fortsatt föga imponerande.

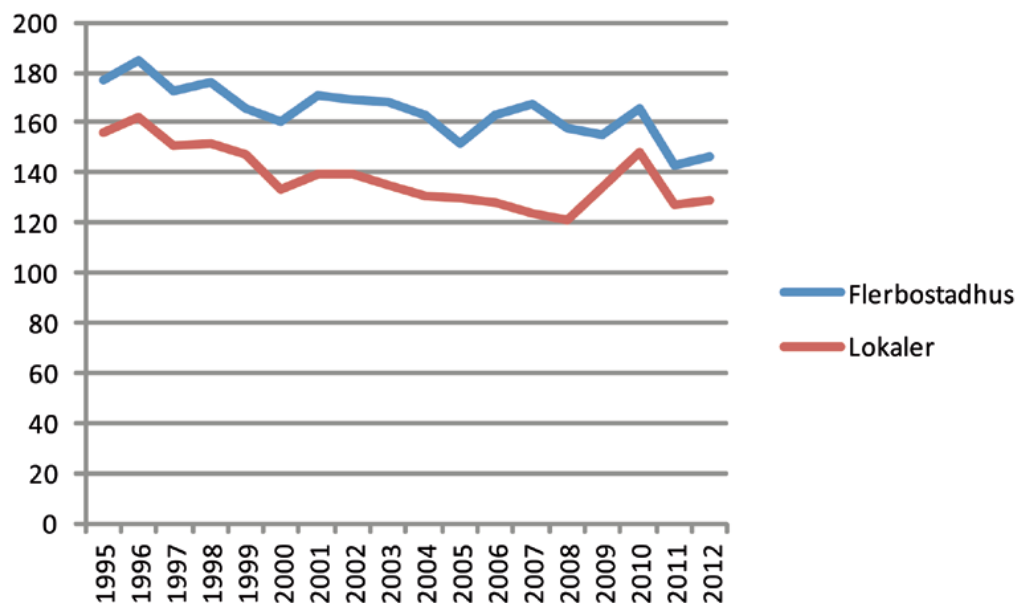
Sammanfattningsvis, transportsektorn har knappt påbörjat utvecklingen mot att bli helt fossiloberoende och utan nettoutsläpp av växthusgaser. Nya bostäder är mycket energisnåla. För att uppnå 50/50-målet, dvs. 50 procent lägre energianvändning i bostadssektorn vid 2050, krävs omfattande energieffektiviseringsprogram för det existerande fastighetsbeståndet, särskilt flerbostadshusen.

Diagram 3. Köpt energi per hustyp kWh/m², 1995-2011



Källa: Energimyndigheten, SCB.

Diagram 4. Energianvändning i flerbostadshus och lokaler med enbart fjärrvärme, kWh/m², 1995-2012



Källa: Energimyndigheten, SCB.

4 Brister

4.1 Bostäder, nationellt, Stockholm, Göteborg och Malmö

4.1.1 Bostadsbrist

Som indikerades i kapitel 3 har det under många år byggts få bostäder i Sverige. Det gäller särskilt hyresrätter på större orter, i synnerhet Stockholm. Effekterna har inte uteblivit. De har blivit tydliga för unga som inte kan flytta hemifrån, men också andra som behöver en bostad. Socialtjänstens och kvinnojourernas möjligheter att hjälpa människor undan hemlöshet och social utslagning har blivit kraftigt kringskurna.

Näringsliv och offentlig sektor får också svårare att rekrytera personal och för enskilda personer handlar det om att man inte kan söka de jobb som utannonseras när det inte finns möjlighet att få en bostad alternativt endast ett dyrt andrahandsboende eller en bostadsrätt. Andra följder av de låga bostadsinvesteringarna är ökad segregation, uteblivna renoveringar och eftersatt energieffektivisering.

Nedan följer en kvantitativ beskrivning av bostadsbristen i riket och på bostadsmarknaderna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Därefter behandlas renoveringar och energieffektivisering.

Enkäter om bostadsbrist i kommunerna
Boverket (2013a) redovisar följande läge på bostadsmarknaden i kommunerna 2012.

Knappt hälften av kommunerna redovisar brist

på bostäder. För hyresrätter noterar man en fortsatt ökning av bristen, över 85 procent av kommunerna har brist på hyresrätter. När det gäller storstadsområdena konstateras följande:

- Stor-Stockholm: av de 26 kommunerna redovisar alla (utom tre) brist på bostäder och alla brist på hyresrätter
- Stor-Göteborg: av de 13 kommunerna redovisar alla (utom en) brist på bostäder (och 46 av 49 kommuner i länet brist på hyresrätter).
- Stor-Malmö: av de 12 kommunerna redovisar alla (utom fyra) brist på bostäder (och 31 av 33 kommuner i länet brist på hyresrätter).

Boverket (2012) har beräknat storleken på bostadsbristen i landets kommuner. Man använder sig av två modeller (med fler respektive färre förklarande variabler) för att räkna ut storleken på det ackumulerade underskottet av bostäder sedan 2003, som av Boverket betraktas som ett jämviktsår. Utgångspunkten är att bostadsbyggandet ska ske i en sådan takt att de prisökningar som beror på 2000-talets befolkningstillväxt elimineras. Enligt modellerna har landet som helhet en ackumulerad nettobrist på ca 157 000 respektive 92 000 bostäder. Enligt den första modellen har samtliga län i Sverige nettobostadsbrist. I *tabell 2* nedan redovisas den beräknade bostadsbristen för storstadsregionerna och resten av landet.²

Bostadsmarknaden	Antal kommuner	Förändring i antalet kommuner
Balans	123	ökning
Brist	126	minskning
Överskott	39	minskning

Tabell 2. Beräknad nettobostadsbrist, antal bostäder

	Modell 1	Modell 2
Stor-Stockholm	51 465	27 921
Stor-Göteborg	17 310	9 475
Stor-Malmö	18 206	11 304
Övriga riket	69 662	43 471
Summa brist	156 643	92 171

Källa: Boverket, 2012, *Bostadsbristen ur ett marknadsperspektiv*. Rapport 2012:18.

² I en annan beräkning utifrån enbart boendetettheten kom Boverket (2014b) fram till högre bristtal för Stor-Stockholm (56 000) och lägre för Stor-Göteborg och Stor-Malmö (8 000 respektive 14 000).

Den främsta förklaringen till att det finns för få bostäder är att efterfrågan ökat snabbt under det senaste decenniet och att byggandet inte hunnit med. Inkomsterna steg, räntorna var låga och mellan 2001 och 2011 ökade den vuxna befolkningen (d.v.s. alla över 19 år) i landet som helhet med ca åtta procent medan det totala antalet permanentbostäder endast ökade med knappt sex procent. (Boverket 2012, 2014b)

Om man vill använda dessa siffror i en bedömning av bostadsunderskottet år 2014 bör man ha i åtanke att startåret för beräkningarna är 2003 och att sifferunderlaget endast går fram till 2011. Även åren innan 2003 fanns det ett visst glapp mellan befolkningstillväxt och bostadsbyggande i riket och i storstäderna. För det andra har under åren efter 2011 befolkningstillskottet legat högt medan bostadsbyggandet fortsatt att släpa efter. Uppskattningar av "bostadsskulden" är känsliga för vilket år man väljer som utgångspunkt för beräkningarna och hur långt fram i tiden de går. Handelskammaren i Stockholm tar exempelvis 1990 som utgångspunkt för sina bedömningar och kommer med tiden successivt fram till allt högre siffror för bostadsbristen i Stockholmsregionen: först 85 000 och sedan 110 000 för att 2014 landa på 122 000. Kommunförbundet Stockholms län får i en tidig kalkyl fram en bostadsskuld på 50 000 lägenheter för perioden 1990-2012. NCC bedömer 2013 att det saknas 100 000 bostäder i Stockholmsregionen. (Länsstyrelsen Stockholm, 2012, SvD, 2013-11-18, SvD, 2013-11-12, Stockholms Handelskammare, 2014a)

En färsk undersökning av underskottet på bostäder som uppkommit i olika kommuner under perioden 2006 - 2013 visar på stor brist på bostäder (DN 2014-03-26). Den är naturligtvis störst i storstadskommunerna. I Stockholm borde det ha byggts ca 37 000 fler bostäder, i Göteborg 15 000 och i Malmö 13 000. Att märka är att detta enbart handlar om kommunerna Stockholm, Göteborg och Malmö inte hela storstadsregionerna.

Mot denna bakgrund kanske det ligger närmast till hands att snarare använda sig av de högre värdena i Boverkets modellberäkningar än de lägre för att få en uppskattning av bostadsbristen år 2014 dvs. för riket 160 000, för Stor-Stockholm 50 000, för Stor-Göteborg och Stor-Malmö 20 000 även om man kan argumentera för att också dessa siffror, särskilt den för Stor-Stockholm, förefaller låga.

Att observera är också att dessa beräkningar handlar om uppdämda behov. När man diskuterar det framtida bostadsbyggandet måste man också beakta den kommande, förväntade

befolkningstillväxten, en fråga som behandlas vidare i kapitel 5.

Ibland hävdas att ett avskaffande av bruksvärdessystemet skulle lösa problemen med bostadsbristen. Jämför man Boverkets uppskattningar (2013a) av hur mycket ett avskaffande av bruksvärdessystemet skulle medföra i ökat utbud av lägenheter med "bostadsskulden" verkar så knappast vara fallet. Totalt skulle utbudet av lägenheter enligt Boverket kunna öka enligt följande:

Riket	38 000
Stor-Stockholm	27 000
Stor-Göteborg	7 000
Stor-Malmö	1 000

Olika bedömningar görs dock av bruksvärdessystemets betydelse för bostadsmarknaden. I Holmlund m.fl. 2014 omtalas de stora skillnaderna i slutsatser allt från exempelvis Eriksson & Lind (2005), som menar att bruksvärdessystemet betyder lite för utbudet av lägenheter, till Lindbeck (2013), som hävdar att systemet under en lång tid varit en viktig begränsande faktor. Andra faktorer som antas bidra till att bostadsmarknaden fungerar ineffektivt är den höga "flyttskatten" (Boverket, 2014b). De olika bedömningarna illustrerar och bidrar till den osäkerhet, som karaktäriserar diskussionen om vad som bör göras, för att få en bättre fungerande bostadsmarknad.

Utifrån Boverkets analyser skulle "bostadsskulden" för riket försiktigt räknat kunna ligga på 160 000, för Stor-Stockholm på 50 000 samt för Stor-Göteborg och Stor-Malmö på 20 000. Till detta kommer behov av bostadsbyggande för framtida befolkningstillväxt. De sammanlagda behoven av bostadsbyggande behandlas i kapitel 5.

4.1.2 Eftersatt underhåll, renovering och energieffektivisering

Antalet bostäder i Sverige uppgår till 4,5 miljoner totalt, varav 2,5 miljoner i flerbostadshus. Miljonprogrammet och andra äldre bostäder behöver upprustas och göras mer energieffektiva. En majoritet av de befintliga flerbostadshusen är byggda mellan 1940 och 1975. Ingenjörskademin (IVA) uppskattade (2012b) att tre av fyra av flerbostadshusen kommer att kräva omfattande åtgärder under de kommande åren. Till år 2050 skulle det kunna röra sig om så många som 1,5-2 miljoner lägenheter.

Om man enbart ser till rekordårens bostäder byggda 1961-1975, totalt 920 000 lägenheter i

flerbostadshus, har av dessa 70 000 försvunnit från beståndet. Knappt 20 procent av kvarvarande 850 000 bostäder har moderniserats och endast en liten del av dem har renoverats med hänsyn till framtida krav på effektiv energianvändning. (Sveriges Byggindustrier, 2013)

Ombyggnadstakten för lägenheter i flerbostadshus var hög i början av 1990-talet, men har därefter sjunkit. Mellan 2000 och 2007, dvs. så lång fram i tiden SCB-statistiken tillåter uppföljning av verksamheten, har den pendlat mellan 20 000 och 30 000 lägenheter per år (SCB:s databas, Sveriges Byggindustrier, 2013).

SABO-företagen kommer enligt uppgift att renovera ca 13 000-14 000 lägenheter år 2014. Det skulle bedömningsvis kunna motsvara drygt hälften av renoveringsmarknaden för flerbostadshus (SABO, 2014). En försiktig uppskattning av renoveringstakten är att den totalt ligger på ca 20 000 lägenheter per år.

Underhållsbehovet i bostadsbeståndet är påtagligt. Att upprusta och energieffektivisera flerbostadshusen är en enorm utmaning. Det handlar om miljontals lägenheter. Och den nuvarande renoveringstakten är relativt låg.

4.2 Infrastruktur nationellt, Stockholm, Göteborg och Malmö

Dagligen påminns man genom tåg förseningar och trängsel i kollektivtrafiken om de brister som råder i trafiksystemet. De beror på otillräckliga investeringar i ny kapacitet, eftersatt underhåll och dålig organisation.

4.2.1 Brister i trafikinfrastrukturen

De största kapacitetsbristerna finns enligt Kapacitetsutredningen (Trafikverket, 2012a) i järnvägssystemet samt i och kring storstäderna. Bristerna för de tre storstadsregionerna sammanfattas av Trafikverket på följande sätt:

Region Stockholm

- Trängsel på vägnätet som sprider sig utåt från Stockholm.
- Trängsel på cykelvägarna.
- Begränsningar i regional- och pendeltågstrafiken (kapacitetsbrist på Mälar- och Ostkustbanan)
- Sämre tillgänglighet för godstrafiken på grund av trängsel på infarterna och kapacitetsbrist på spåren. Ineffektiv distribution bidrar till trängseln.
- Begränsad spårkapacitet centralt minskar kollektivtrafikens konkurrenskraft och marknad.

- Risk för begränsningar i Arlandas flygtrafik för att tillgodose utsläppskrav och bullervillkor.
- Behov av effektivare kollektivtrafik mot Nacka/Värmdö och nordost.

Region Väst

- Brister för transporter Örebro/Hallsberg-Göteborg pga. trafikökning/kapacitetsproblem.
- Brister för transporter Oslo/Värmland-Göteborg pga. mer godstransporter/kapacitetsbrister.
- Kraftigt ökad godshantering i Göteborgs hamn med kapacitetsproblem för anslutande vägar och järnvägar.
- Trafikökningar i synnerhet för lastbilar leder till kapacitetsproblem på det nationella vägnätet i Stor-Göteborg.
- Tätare trafik leder till kapacitetsproblem för pendlare Alingsås-Göteborg-Kungsbacka.
- Ökad efterfrågan på pendlingsmöjligheter leder till kapacitetsproblem för pendlare Arvika-Kil-Karlstad-Kristinehamn.
- Pendling Borås-Göteborg försvåras av långa restider pga. låg kvalitet på infrastruktur och litet turutbud.
- Trängselproblem på infarter till och inom Göteborg, vilket även påverkar kollektivtrafiken.

Region Syd

- Godstransporter Östergötland-Skåne/Blekinge får låg kvalitet pga. ökad gods- och regional persontrafik och konflikt med snabbtågstrafiken.
- Godstransporter Halland-Skåne får bristfällig kvalitet pga. ökade godstransporter på järnväg och väg, vilket leder till kapacitetsbrister respektive trängselproblem.
- Transportkvaliteten för transporter till och från vissa industrier i Småland blir bristfällig pga. otillräcklig järnvägskapacitet.
- Brister uppstår vid noder i södra Sverige till följd av kraftigt ökade lastbilstransporter.
- Bristande kapacitet i farleden till Trelleborg.
- Resandeefterfrågan hotas längs starka pendlingsstråk av dagens trafikupplägg med olika uppehållsbilder som tar mycket kapacitet och försvårar utökad trafik.
- Sämre möjligheter för pendling till större städer i Småland och Blekinge pga. långa restider.
- Transportkvaliteten för långväga resor mellan städer i södra Sverige och Stockholm blir bristfällig pga. försämrad punktlighet i och med ökad regional tågtrafik och godstrafikens krav på fler tåg dagtid.

Trafikverkets undersökningar av kapacitetsproblemen kompletteras av regionala bristinventeringar exempelvis:

- För Stockholmsregionen av Mälardalsrådet (www.malardalsradet.se, www.enbattresits.se)

- För Göteborgsregionen av Västra Götalandsregionen (www.vregion.se/Malbild-Tag2035)
- För Malmöregionen av Region Skåne (www.skanepaketet.se).

De senare organens arbete med behovsbedömningar behandlas vidare i kapitel 5.

4.2.2 Försummat underhåll

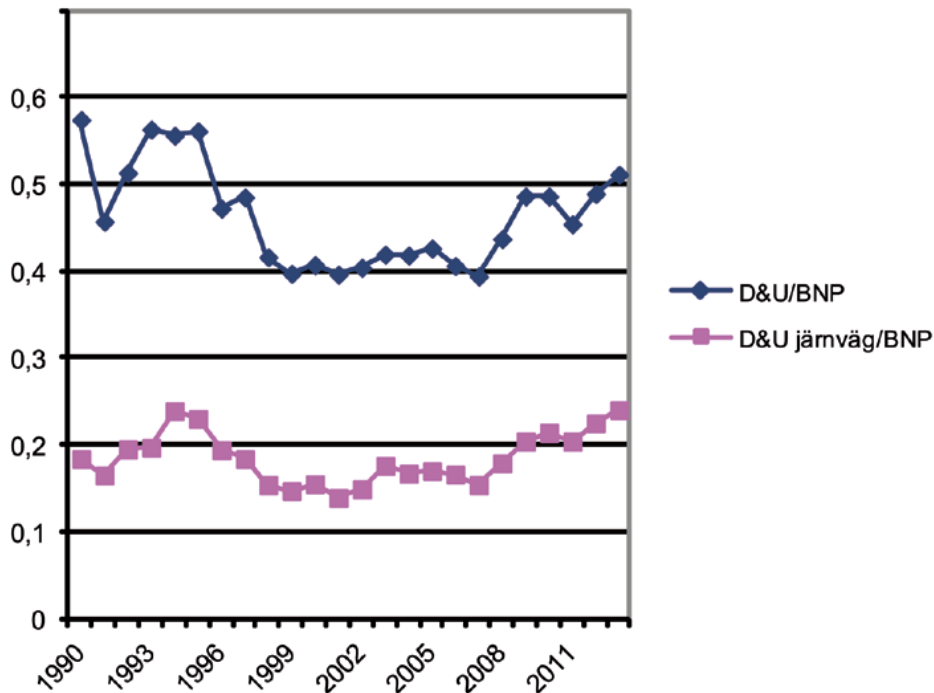
I löpande priser har satsningarna på drift och underhåll för väg och järnväg stigit kontinuerligt de senaste decennierna med undantag för ett par hack 1991, 1996, 1998 och 2011. I förhållande till BNP ser dock utvecklingen lite annorlunda ut vilket framgår av diagram 5. Drift och underhåll låg på relativt höga andelar 1993-1995 som en del i bekämpningen av 1990-talskrisen. Därefter kom en lång svacka som upphörde först 2009 då det var dags för nästa insats mot en ny lågkonjunktur. Nivåerna

i konjunkturpolitiken i spåren av bubblan på finansmarknaderna var dock inte lika höga som 1993-1995. Att regeringen under perioden 2012-2013 satsade 5 miljarder extra på trafikinfrastrukturen, i huvudsak på underhåll, varav 3,6 miljarder gick till järnvägen och 1,4 till vägar, ter sig i detta perspektiv inte särskilt imponerande.

Som framgår av diagrammet följer underhållet av järnvägen en kurva liknande den för underhållet totalt sett. Svackan under 1990-talet var lika lång även om den inte var lika djup som för underhållet totalt och man i slutet av perioden kom upp i ungefär samma nivåer som 1994 - 1995.

Sammanfattningsvis har underhållet vägar och järnvägar legat lågt under en lång period. Även om dagens volymer skulle vara mer acceptabla finns det i ett långsiktigt perspektiv mycket att ta igen.

Diagram 5, Statliga utgifter för drift och underhåll av väg och järnväg respektive järnväg i förhållande till BNP 1990-2013.



Anm. I diagrammet redovisas verksamhet finansierad med anslag, lån och banavgifter.

Källa: Trafikverket, 2014; Årsredovisning för Banverket och Vägverket 1990-2009, Årsredovisning för Trafikverket 2010-2013.

5 Behov av investeringar, renovering och underhåll i bostäder och trafikinfrastruktur

Hur ser behoven av investeringar, renovering och underhåll i bostäder och trafikinfrastruktur ut och vad kan man förvänta sig kommer att realiseras givet aktuella planer och prognoser? Vad kostar det att närma sig behovstäckning? Hur mycket sysselsättning ger det? Och vilka blir miljö- och klimateffekterna? Beskrivningarna av behoven görs främst nationellt men också för Stockholm, Göteborg och Malmö.

5.1 Bostadsbehov

I detta avsnitt kontrasteras olika bedömningar av behov av bostadsbyggande och renoveringar mot den aktuella utvecklingen och prognoser.

5.1.1 Nyproduktion av bostäder

Behov ur ett nationellt perspektiv

När behov av bostadsbyggande diskuteras ingår för det första behov till följd av "bostadsskuld", som diskuterades i avsnitt 4.1.1 och där en uppskattning i storleksordningen 160 000 nämndes. För det andra ingår bostadsbehov på grund av kommande befolkningstillväxt.

Befolkningen i Sverige förväntas i SCB:s basscenario (2012) växa från knappt nio och en halv miljon invånare 2011 till drygt tio och en halv miljon år 2030 eller mer precis med 1 177 545 individer. Den årliga befolkningsökningen blir då ca 62 000 individer. Under de senaste fem åren (2008 - 2013) har befolkningsökningen varit högre nämligen 78 000 per år³. Med en tumregel att det behövs 600 lägenheter per tusen nya invånare (Länsstyrelsen i Stockholm, 2013b) pekar befolkningsprognosen på ett årligt behov om drygt 37 000 lägenheter. Om tillväxten i befolkningen stabiliserar sig på de senaste årens nivåer blir det högre, knappt 47 000.

Om en bostadsskuld på 160 000 lägenheter ska betalas av under perioden 2014 - 2030 skulle det ge ett ytterligare genomsnittligt behov om 10 000 lägenheter per år. Sammanlagt skulle då behovet vara 47 000-57 000 lägenheter per år. Det är bra mycket mer än vad som byggts på senare år och vad som prognosticeras. År 2012 färdigställdes 26 000 lägenheter och 2013

29 000. Det är ändå relativt höga siffror jämfört med tidigare år då man i många fall inte kommit över 10 000. Byggindustrins uppskattning är att under 2014 och 2015 kommer 31 000 bostäder att byggas. Boverkets prognoser i april 2014 är mer optimistiska. För 2013 anges 34 500 påbörjade lägenheter och prognosen för 2014 och 2015 är 35 000 respektive 38 000 påbörjade lägenheter. (SCB, Sveriges Byggindustrier, 2014, Boverket, 2014a)

Mot ett sammanlagt behov på 47 000-57 000 lägenheter per år står tidigare prestationer på under 20 000 och osäkra prognoser på 31 000-35 000-38 000. Om en uthållig nivå för bostadsproduktionen med dagens premisser skulle ligga på 30 000 lägenheter per år skulle behovet av ytterligare bostadsbyggande kunna uppskattas till åtminstone 20 000 lägenheter per år.

Stockholm

Befolkningstillväxten i SCB:s basprognos för Stor-Stockholm/Stockholms län ligger på 24 000 per år. De senaste fem åren (2008-2013) har Stockholm vuxit mer med ca 36 000 invånare per år. Utifrån SCB:s befolkningsprognos och de senaste befolkningsciffrorna för Stor-Stockholm får man fram följande behov av lägenheter:

	Befolkningsökning per år	Bostadsbehov per år med tumregel*
Stor-Stockholm	24 000	14 000
Senaste fem årens befolkningsökning 2008 - 2013	36 000	22 000

* 600 lägenheter per 1000 nya invånare

Uppskattningar utifrån SBC:s befolkningstillväxt om ett årligt behov av 14 000 lägenheter är jämförbara med Stockholms läns landstings (SLL) för Stockholms län. De ligger på 9 000 respektive 16 000 baserade på antaganden om en låg och en hög befolkningsökning på 17 000 respektive 28 000 per år (SLL, 2012). Alla dessa befolkningsprognoser ligger dock mycket lågt i förhållande till de senaste årens utveckling var-

³ I SCB:s mellanårsrevidering 2014 ligger den årliga befolkningsökningen i riket till 2030 på knappt 69 000

för det kan vara säkrast att räkna på ett framtida bostadsbehov som ligger något högre än vad beräkningarna utifrån dem ger vid handen (9 000, 14 000 och 16 000). Men man kanske inte ska gå så högt som 22 000 baserat på befolkningsökningen de senaste fem åren. Mer rimlig verkar en behovsbedömning på åtminstone 18 000-20 000 lägenheter per år.

Tillkommer frågan om bostadsskulden. Enligt redovisningen i avsnitt 4.1.1 skulle den i Stor-Stockholm lågt räknat ligga på 50 000. Om en sådan "bostadsskuld" skulle betas av under perioden 2014-2030 betyder det ett ytterligare behov om drygt 3 000 lägenheter per år. Det sammantagna behovet skulle då kunna uppskattas till 21 000-23 000 lägenheter per år.

Dessa uppskattningar av behovet kan jämföras med aktuella planer och prognoser. Till att börja med Stockholmsförhandlingen. Den innebär att berörda kommuner i länet åtar sig att uppföra cirka 78 000 bostäder i den föreslagna nya tunnelbanans influensområde. Antalet gäller färdigställda bostäder januari 2014 till december 2030, vars detaljplaner antas från och med 2014. Stockholms stad har ansvar för att ca 46 000 bostäder uppförs. Den årliga takten i Stockholms stads bostadsbyggande skulle då i genomsnitt behöva vara cirka 2 900 bostäder per år (Utredningen, 2013). För hela länet och jämt utslaget över perioden blir det knappt 5 000 lägenheter per år.

Målet för Alliansen i Stockholms stadshus är 140 000 nya bostäder i Stockholms stad mellan år 2010 och 2030, utslaget på 20 år blir det 7 000 per år. (Stockholms stad, 2013). Lägger man ihop Stockholmsförhandlingens och Stockholms stads planer (utan att dubbelräkna Stockholms stads engagemang) blir det 9 000 bostäder per år.

Boverkets beräknar att i Stor-Stockholm påbörjades 14 500 lägenheter 2013. Prognosen för påbörjade lägenheter 2014 och 2015 ligger på 14 000 lägenheter. Om man tar sin utgångspunkt i prognoserna på 14 000 bostäder, som ligger högre än de politiska löftena, och jämför med bedömningarna av behoven för länet på 21 000-23 000 skulle ett behov av ytterligare 7 000-9 000 lägenheter per år föreligga.

Göteborg

För Göteborgsområdet får man följande uppskattningar baserade på SCB:s prognos för befolkningstillväxten att jämföra med en prognos utifrån de senaste årens befolkningstillväxt:

SCB Befolkningstillväxt 2011 - 2030	Befolkningsökning per år	Bostadsbehov per år med tumregel*
Stor-Göteborg	8 390	5 034
Befolkningsökning 2008 - 2013	10 000	6 000

Västsvenska Handelskammaren & HSB Göteborg (2014) har beräknat det årliga behovet av lägenheter till 5 100. Alla dessa prognoser och bedömningar ligger således väl samlade i intervallet 5 000-6 000.

Enligt redovisningen i avsnitt 4.1.1 skulle "bostadsskulden" i Stor-Göteborg ligga på ca 20 000 lägenheter. Om en sådan "bostadsskuld" skulle arbetas bort under perioden 2014-2030 betyder det ett ytterligare behov om drygt 1 250 lägenheter per år. Sammanlagt ett behov på ca 6 000-7 000 lägenheter per år.

De senaste åren har endast 3 000 bostäder färdigställts per år. Boverket beräknar att 2013 påbörjades 4 200 lägenheter. Deras indikatorer tyder på att under 2014 och 2015 skulle 4 000 respektive 5 100 lägenheter påbörjas. Det skulle alltså för behovstäckning krävas ett nästan fördubblat byggande jämfört med den historiska trenden, dvs. 2 000 - 3 000 extra bostäder per år.

I Västra Götaland har de senaste fem årens befolkningsökning (2008-2013) legat på 11 000. Det är inte så mycket mer än befolkningsökningen i Stor-Göteborg. Men det kan i runda tal bedömas ge upphov till ett behov av 1 000 extra bostäder per år givet att även här finns en viss bostadsskuld och att det hitillsvarande bostadsbyggandet i Västra Götaland utöver Stor-Göteborg varit mycket lågt.

Malmö

Motsvarande kalkyler för Malmö ger följande med SCB:s befolkningsprognos respektive och de senaste årens befolkningstillväxt:

SCB prognos 2011 - 2030	Befolkningsökning per år	Bostadsbehov per år med tumregel*
Stor-Malmö	7 166	4 300
Befolkningsökning 2008 - 2013	8 000	4 800

Det årliga behovet av lägenheter ligger enligt dessa uppskattningar på 4 000-5 000. Tillkommer bostadsskulden som i Malmö enligt avsnitt 4.1.1 uppskattades till 20 000 lägenheter. Om den ska tas igen 2014-2030 betyder det liksom i fallet Göteborg att ca 1 250 lägenheter behöver byggas per år. Sammanlagt kan då behovet av lägenheter i Stor-Malmö uppskattas till 5 000-6 000 bostäder per år.

Enligt Boverkets indikatorer (2014a) påbörjades 2013 ca 2 200 lägenheter i Stor-Malmö. Prognoserna för 2014 och 2015 är 2 500 respektive 3 300 påbörjade lägenheter i Stor-Malmö. Ett otillfredsställt behov om ytterligare 3 000-4 000 lägenheter skulle därmed kunna bedömas föreligga i Stor-Malmö.

Sett till hela Skåne har behovet bostäder uppskattats till 5 000 per år utifrån en befolkningstillväxt på 10 000 per år. Under perioden 2014 till 2025 skulle det motsvara ett behov på 80 000. Möjligheterna att bygga bostäder kopplade till Skånepaketets trafikinfrastruktur har beräknats ligga på drygt 100 000 bostäder till 2025 och kommunerna i detta område ha en beredskap att bygga 130 000 nya bostäder (Region Skåne, 2013a och b). Om Skånepaketet realiserar kan bostadsbehovet i Skåne bli mycket större än vad beräkningarna för enbart Stor-Malmö ger vid handen särskilt som det inte byggts mycket i Skåne utöver Stor-Malmö de senaste åren. Ett behov på upp mot 10 000 lägenheter per år kan uppkomma, eller ca 5 000 extra i behov utöver det som beräknats för Stor-Malmö.

5.1.2 Miljömål

För det svenska småhusbeståndet finns det en iakttagbar trend av minskad energianvändning. Från 1995 till 2010 har den minskat från 165 kWh/m² till 126 kWh/m². Om samma utveckling skulle fortsätta verkar 50/50-målet, dvs. 50 procent lägre energianvändning i bostads-

sektorn vid 2050, jämfört med 1995 års nivå, nås redan 2035.

För flerbostadshus är det, som framgick av diagram 3, svårare att iaktta en direkt trend. År 1995 låg den genomsnittliga totala energiförbrukningen för uppvärmning och varmvatten i flerbostadshus på 183 kWh/m². År 2011 låg samma siffra på 158 kWh/m². Däremellan har siffrorna fluktuerat mellan 140 som lägst och 195 som högst. Enligt IVA (2012a) finns det dock tekniska möjligheter att nå 50/50-målet. Med en genomsnittlig energieffektivisering i bostadsbeståndet om knappt 40 procent och nybyggnationer bestående enbart av så kallade "very low energy buildings" skulle det gå. Om exempelvis 75 procent av de befintliga bostäderna halverar sin energianvändning, vilket är ungefär vad de tekniska möjligheterna tillåter i dagsläget, nås en genomsnittlig energieffektivisering om knappt 40 procent.

Om 75 procent av det befintliga flerbostadsbostadsbeståndet ska energieffektiviseras betyder det att ca 2 miljoner lägenheter behöver åtgärdas. Det blir 56 000 per år fram till 2050 samtidigt som nybyggnationstakten måste ligga på en ihärdigt hög energieffektivitetsnivå. Som framgår av de scenarier Boverket (2013d) ställt upp kommer 50/50-målet inte att nås med dagens renoveringstakt.

5.1.3 Renovering och energieffektivisering

I avsnitt 4.1.2 och 5.1.2 har dels allmänna behov av upprustning och dels behov av renovering för att nå energieffektiviseringsmålen diskuterats. Om det av IVA (2012b) totalt uppskattade uppgraderingsbehovet skulle läggas ut jämnt över åren fram till 2050 betyder det renovering av 42 000 till maximalt 56 000 lägenheter per år.

Det av Sveriges Byggindustrier (2013) mindre omfattande renoveringsbehovet för de flerbostadshus, som byggdes under rekordåren 1961-1975, dvs. av 850 000 lägenheter skulle kanske kunna klaras av under perioden 2014-2030. Det betyder i så fall 53 000 lägenheter per år.

De renoveringsprogram som föreslagits tidigare har legat på 65-70 000 lägenheter per år (Carlén & Persson, 2012, Statens bostadskreditnämnd 2008). SABO:s förslag från 2008 låg på 50 000 lägenheter per år. Om det tidigare handlat om renovering är det nu frågan om kombinerade renoverings- och energieffektiviseringsprogram. Ingenjörsvetenskapsakademien (2012a) visar på fördelen av att genomföra energieffektivisering i samband med renovering. Energirenoveringskostnaderna bedöms bli mel-

lan 20 och 40 procent av hela renoveringskostnaden när åtgärderna genomförs i samband med ombyggnad.

Givet att takten i renoveringarna är relativt låg för närvarande är ett särskilt program med kombinerad renovering och energieffektivisering nödvändigt om 50/50-målet ska nås. Uppgifterna om hur stora renoveringarna är i dagsläget är osäkra. Kanske ligger de på 20 000 om året. I vilken utsträckning de lever upp till full klimatsäkring är ännu mer ovisst. Mot den bakgrunden förefaller det motiverat att satsa på ett energieffektiviseringsprogram om åtminstone ytterligare 40 000 lägenheter per år.

5.1.4 Kostnader

Nya bostäder

Ett ökat byggande är nödvändigt framöver och då särskilt i storstäderna där befolkningstillväxten kan förväntas bli stor. Samtidigt är produktionskostnaderna allra högst i storstäderna.

- I SABO:s Jobbpaket (2008) ingick en satsning på nyproduktion av hyresrätter. Byggekostnaden beräknades till ca 1,51 miljoner per hyresrätt.
- Boverket (2010) utgick i sin rapport från en produktionskostnad per lägenhet på 2,7 miljoner.
- Carlén & Persson (2012) uppskattade att genomsnittskostnaden per lägenhet i flerfamiljshus (mark- och byggkostnaden) år 2010 låg på 2,9 miljoner.

Enligt SCB:s statistik ligger produktionskostnaden (mark- och byggkostnader) för ordinära flerbostadshus 2012 på 2,7 miljoner i riket och 2,9 miljoner i storstäderna (SCB:s databas). I det följande används den senare siffran.

Kostnaderna för extra bostadsbyggande blir följande beroende på volym:

15 000 lägenheter	
à 2,9 miljoner	44 miljarder
20 000	58
25 000	73
30 000	87

Renoveringskostnader

Den genomsnittliga renoveringskostnaden per lägenhet uppskattades 2008 till 360 000 respektive 400 000 kr per lägenhet av Statens bostadskreditnämnd och SABO.

Enligt Sveriges Bygginstrumenter (2013) skulle en renovering av i storleksordningen 650 000 lägenheter innebära en kostnad om minst 300

miljarder kronor exklusive energibesparande åtgärder, dvs. drygt 462 000 per lägenhet.

IVA (2012b) räknar med en kostnad på mellan 500 000 och 1 miljon kr för att bygga om lägenheter till den nivå som erfordras för att möta framtidens krav, inkluderat merkostnader för energieffektivisering.

Ett kombinerat renoverings- och energieffektiviseringsprogram om 40 000 lägenheter per år skulle då, om man använder sig av IVA:s uppgifter kosta mellan 20 och 40 miljarder per år eller med IVA:s genomsnittliga kostnad skulle klimatsäkringen av 40 000 lägenheter per år kosta 30 miljarder.

5.1.5 Sammanfattning

De tidigare redovisningarna av uppskattade behov av nya bostäder utöver planer och prognoser skulle per år uppgå till:

Riket	20 000
Stockholms län	7 000–9 000
Stor-Göteborg	2 000–3 000
Västra Götaland	
utöver Stor-Göteborg	1 000
Stor-Malmö	3 000–4 000
Skåne utöver Stor-Malmö	5 000
Summa	18 000–22 000

Skattningarna gjorda på riksnivå och den partiella botten up kalkylen ger ungefär samma bild av det totala bostadsbehovet.

Kostnader för extra bostadsbyggande per år	
15 000 lägenheter	
à 2,9 miljoner	44 miljarder
20 000	58
25 000	73
30 000	87

Kostnader för ett kombinerat renoverings- och energieffektiviseringsprogram per år på genomsnittlig kostnadsnivå

40 000 lägenheter 30 miljarder

Med energieffektiviseringsprogram av denna storleksordning fram till 2050 skulle målet om en halverad energiförbrukning i byggnadsbeståndet kunna uppnås.

För att få perspektiv på dessa siffror kan nämnas att de totala bostadsinvesteringarna under den senaste tioårsperioden (2003–2013) varierat mellan 90 och 141 miljarder. Som lägst låg de 2003 och som högst 2007. (Konjunkturinstitutets databas, prisnivå 2012).

LO har i ett konjunkturpolitiskt program 2013 föreslagit att av en total satsning på 70 miljarder skulle 15 miljarder avsättas för extra investeringar i bostadsbyggande (LO, 2013a och b).

SSU framförde 2008 krav på att 500 000-1 000 000 bostäder skulle byggas på 10 år utöver dåtidens årliga produktion om 30 000 lägenheter. Enligt förslaget skulle således mellan 20 000 och 70 000 lägenheter extra byggas per år.

De större satsningar Socialdemokraterna föreslog i sin Budgetmotion för 2014 på bostadsområdet var för det första en byggbonus för studentlägenheter och lägenheter för unga på 1 miljard kronor för år 2014. För det andra kreditgarantier för renovering av hyresfastigheter från rekordåren inom en ram på totalt 20 miljarder kronor (Socialdemokraterna, 2013). Till detta har i vårmotionen 2014 kommit förslag om 900 miljoner för att stödja kommuner med hög byggtakt utifrån sin befolkningsmängd och under valrörelsen våren 2014 att staten genom SBAB tillhandahåller kapital för nybyggnation. Utgångspunkten är 3 miljarder kronor i eget kapital för denna verksamhet. Bli utlåningskapitalet tio gånger det egna kapitalet är bedömningen att detta kan finansiera nybyggnation av 15 000-20 000 lägenheter. (Socialdemokraterna, 2014)

5.2 Behov av trafikinfrastruktur

I detta avsnitt kommer behoven av investeringar i trafikinfrastruktur att begrundas nationellt dels utifrån ett makroperspektiv dels utifrån "behovsinventeringar". Ett exempel på det senare är den s.k. Kapacitetsutredningen (Trafikverket, 2012a). De i avsnitt 5.2.1 sålunda identifierade behoven jämförs sedan med aktuella planer. När det gäller planerna på nationell nivå är Trafikverkets förslag till Nationell Trafikplan (NTP) 2014-2025 (Trafikverket, 2013a) en utgångspunkt som kompletterar regeringens infrastrukturplan som antogs i april 2014 (Regeringens skrivelse, 2014).

I avsnitt 5.2.2 beskrivs kortfattat situationen i Stockholm, Göteborg och Malmö. Drift och underhåll behandlas i avsnitt 5.2.3 och sysselsättningseffekter av infrastrukturinvesteringar i avsnitt 5.2.4. Ett särskilt avsnitt 5.2.5 tar upp miljö- och klimatmålen och vilket investeringsutrymme hänsynen till dem kräver. Därefter följer en sammanfattning i avsnitt 5.2.6.

5.2.1 Nationella behov av infrastrukturinvesteringar

Behov bedömda utifrån BNP-utvecklingen
Ett vanligt antagande är att investeringarna i trafikinfrastruktur långsiktigt ska växa i takt med BNP i löpande priser. Under 1990-talet och början av 2000-talet har de statliga investeringarna i trafikinfrastruktur varierat mellan höga 1,2 procent av BNP och låga 0,5 procent. Normalt har de legat inom intervallet 0,8 och 1,0 procent av BNP. År 2011 låg de på 0,85 procent (knappa 30 miljarder kr). (Konjunkturinstitutet, 2012)

För att få ett perspektiv på vad en utveckling av nyinvesteringarna i trafikinfrastruktur i takt med BNP skulle ge är ett alternativ att starta med utgångsläget 2011 dvs. göra en framskrivning med 0,85 procent av BNP. Denna nivå kan dock betraktas som relativt låg både utifrån behov och i ett historiskt perspektiv varför det kan vara påkallat att även göra en något högre framskrivning, med 1,0 procent av BNP för andelen statliga nya investeringar i trafikinfrastrukturen.

En framskrivning i löpande priser är naturlig att använda vid uppföljningar och en framskrivning i fasta priser för jämförelser i planeringssammanhang. Framskrivningen görs till mitten av den aktuella planperioden 2014-2025 dvs. till 2019 respektive 2020. Eftersom det åtminstone i framskrivningen med en procent handlar om en högre nivå på investeringarna kan det vara rimligt att anta att nivåhöjningen kommer till stånd successivt och åren 2019 och 2020 kan därför ses som en mittpunkt för en sådan utvecklingsbana.

Tabell 3. Framskrivning av statliga investeringar i trafikinfrastruktur 2014, 2019 och 2020, miljarder kr

Löpande priser	2014	2019	2020
1,0 % av BNP	37,6	46,8	48,7
0,85 % av BNP	32,0	39,8	41,4
Fasta 2013 års priser			
1,0 % av BNP	37,5	42,5	43,4
0,85 % av BNP	31,9	36,2	36,9

Källa: Beräkningar utifrån Konjunkturinstitutets prognoser och databaser.

Som synes pekar fastprisberäkningarna på att investeringsnivån i lågalternativet behöver ligga på knappa 32 miljarder vid planperiodens inledning för att vid dess mitt ha stigit till drygt 36 miljarder. I högalternativet är motsvarande siffror 38 miljarder och ca 43 miljarder.

Behov enligt Kapacitetsutredningen

Ett alternativ till BNP-ansatsen är att bedöma behov utifrån utredningar av brister i trafiksystemet och kalkyler av kostnaderna för att åtgärda dem. Den s.k. Kapacitetsutredningen har gjort dylika beräkningar (Trafikverket, 2012a). Det är dock inte helt lätt att sammanfatta Kapacitetsutredningens förslag i termer som är jämförbara med resultaten från BNP-framskrivningen och med regeringens och Trafikverkets Nationella trafikplan 2014–2025.

Kapacitetsutredningen diskuterar först kvarvarande år i den tidigare planperioden dvs. åren 2012–2021. Där föreslår man utvidgningar av ramarna för både investeringar i järnväg och väg. Sammanlag skulle satsningarna för dessa tio år ligga på 407 miljarder (varav drift och underhåll på 198 miljarder). Om de skulle fördelas jämt över åren skulle det i planer bli 326 miljarder (prisnivå 2009) för de åtta åren 2014–2021 som hör till den nya planperioden (varav 159 för drift och underhåll).

För de tre åren 2022–2025 föreslår Kapacitetsutredningen 88 miljarder för drift, underhåll etc. för väg och järnväg och för pågående investeringar 13 miljarder. Till detta kommer ett antal s.k. paket, för Stockholm, Göteborg, Malmö, Gods och Persontransporter. Kostnaderna för dessa paket anges med intervall och olika prioritetsnivåer. Till bilden hör att viss överlappning kan förekomma mellan paketen. Om man ändå summerar paketen hamnar man i intervallet 9–168 miljarder.

Totalt blir kostnaderna med det högre alternativet för paketen 594 miljarder och med det lägre alternativet för paketen på 436 miljarder. Utgifterna för drift, underhåll mm. är 246 miljarder. Det ger följande för enbart investeringar:

Investering Hög	347,9 miljarder	per år 29,0 miljarder
Investering Låg	189,5 miljarder	per år 15,8 miljarder

Trafikverket förklarar att man inom varje paket gjort en prioritering och lyft fram de insatser som bör genomföras vid lägre respektive högre ambitionsnivåer. Den lägsta nivån är en lägre

investeringsnivå än i dag. Den motsvarar vad som behövs för en successiv anpassning av transportsystemet med smärre åtgärder efter hand som de mest akuta behoven uppstår. De tre högre nivåerna motsvarar en mer kraftfull förstärkning av transportinfrastrukturen som kräver större investeringar och som svarar mot de största kapacitets- och effektivitetsbristerna. Eftersom Kapacitetsutredningens lägsta investeringsnivå ligger under dagens tas den inte med i jämförelserna nedan.

Aktuella planer

Riksdagen fattade 2012 beslut (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) om en trafikslagsövergripande statlig ram för planeringsperioden 2014 – 2025 på 522 miljarder kronor med anledning av regeringens proposition *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25)*. På den grundvalen utarbetade Trafikverket (2013) ett underlag till regeringen som remitterades till aktuella instanser under 2013. I april 2014 fastställde regeringen (regeringens skrivelse, 2014) den nationella trafikplanen 2014–2025 (NTP). Den innebär att de 522 miljarderna (i 2013 års priser) fördelas på 281 miljarder utveckling, 86 miljarder drift, underhåll och reinvestering i statliga järnvägar och 155 miljarder drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar. I Trafikverkets underlag (2013) till regeringen låg utveckling en miljard lägre och underhåll av vägar en miljard högre än i den av regeringen nu fastställda planen.

Utöver dessa statliga anslag finansieras statlig utveckling/investeringar av trängselskatt och avgifter på ca 67 miljarder. Det ger statliga investeringar på 348 miljarder eller i genomsnitt 29 miljarder per år (0,8 % av 2013 års BNP) under planperioden⁴. Drift och underhåll uppgår sammanlagt till 241 miljarder eller 20,1 miljarder per år.

Inom ramen för investeringarna gör regeringen också vissa omprioriteringar i förhållande till Trafikverkets plan. Det handlar exempelvis om större satsningar för att få till stånd ny järnväg för höghastighetståg (Stockholm/Järna-Linköping, Ostlänken, och den första delen av sträckan Göteborg–Borås) och den östliga delen av den planerade motorvägsringen runt Stockholms innerstad.

Behov och planer

Om man ska sammanfatta och jämföra de olika kalkylerna och planerna för investeringar

⁴ I de statliga investeringarna medräknas då inte den medfinansiering från kommuner, regioner och företag som uppskattats till 18 miljarder för planperioden 2014 – 2025.

måste man ta hänsyn till att de är uttryckta i olika prisnivåer vilket är särskilt drabbande för Kapacitetsutredningen med 2009 års prisnivå. Om man skriver upp investeringsberäkningarna i Kapacitetsutredningen med två procent per år till 2013 års prisnivå får man följande bild för investeringarna i miljarder per år under planperioden 2014-2025 i 2013 års prisnivå:

	2014	2020
BNP- framskrivning, 1,0%	37,5	43,4
0,85%	31,9	36,9

	Genomsnitt per år 2014 - 2025
Kapacitetsutredningen Hög	31,4
NTP	29,0

Som synes ligger regeringens investeringar i NTP lågt i förhållande till BNP-framskrivningarna. Kapacitetsutredningen ligger något högre men regeringens "historiska" satsningar kommer inte ens upp i nivån 0,85 procent av BNP i början på planperioden och andelen blir naturligtvis mindre och mindre ju mer BNP växer. Efter drygt halva planperioden 2020 fattas det i regeringens förslag knappt 8 miljarder jämfört med 0,85-procentsnivån. Om man skulle siktar till en ambitionshöjning till en procent i fråga om andelen av BNP som ska gå till transportinfrastruktur saknas det drygt 14 miljarder.

En satsning i linje med historiska nivåer på en procent av BNP skulle givet regeringens genomsnittsnivå (29 miljarder) kräva en ökning 2014 med ca 9 miljarder och 2020 med 14 miljarder. Med en lägre ambitionsnivå är motsvarande bristtal ca 3 miljarder och ca 8 miljarder.

Ett liknande gap mellan planerade statliga infrastrukturinvesteringar och BNP konstaterade Konjunkturinstitutet 2012. Regeringens planer för infrastrukturen enligt budgetpropositionen 2012 jämfördes i KI:s analys med investeringar som en konstant andel, 0,85 procent, av BNP, vilket var andelen år 2011. Om investeringarna skulle utvecklas enligt regeringens planer skulle det innebära att investeringsandelen minskade till ca 0,5 procent av BNP år 2020. Investeringarna i regeringens planer låg från 2016 och framåt enligt framskrivningen på drygt 25 miljarder per år. När investeringarna i stället följde BNP steg de till drygt 40 miljarder 2020, ett glapp på 15 miljarder. (Konjunkturinstitutet, 2012)

För att få ytterligare ett perspektiv på dessa behov och planer kan noteras att i socialdemokratiska motioner till riksdagen (2013/14) har föreslagits 46 miljarder extra för investeringar i förhållande till Trafikverkets NTP för planperiod 2014-2025. Det skulle bli 3,8 miljarder ytterligare per år räknat på de tolv åren i planen. Då skulle man förutom alla de satsningar som ligger i Trafikverkets plan få utrymme för de nya järnvägarna Järna-Linköping, Ostlänken och Göteborg-Borås och dessutom en byggstart av en första etapp av höghastighetsjärnvägen Lund-Hässleholm. Standarden för de nya järnvägarna skulle vara hastigheter över 300 km/tim.

LO har i ett konjunkturpolitiskt program föreslaget 10 miljarder extra för investeringar i trafikinfrastruktur (LO; 2013b).

5.2.2 Stockholm, Göteborg, Malmö

De största kapacitetsbristerna finns enligt Kapacitetsutredningen (Trafikverket, 2012a), förutom i järnvägssystemet, i och kring storstäderna. Spårkapaciteten svarar inte mot efterfrågan på kollektivtrafik. I Stockholmsregionen finns dessutom kapacitetsproblem i väg- och cykelvägnätet som väntas förvärras. I det långsiktiga perspektivet bedömer man att det behövs omfattande satsningar på transportinfrastruktur i storstadsområdena, 200-300 miljarder.

Stockholm

De stora kapacitetsbristerna i Stockholm drabbar både vägar, järnvägar och cykelvägar. Regionen Stockholm och Mälardalsområdet (inkl. Linköping och Norrköping) behöver cirka 200-250 miljarder kronor i investeringar i väg- och järnvägssystemen samt regional och lokal kollektivtrafik (framför allt tunnelbana).

Vidare krävs i Stockholmsområdet dels snabba åtgärder som kan ge effekt under de kommande tio åren, dels åtgärder som förhindrar att eftersläpningen i infrastrukturens utveckling fortsätter. Kapacitetsutredningens förslag Paket Stockholm behandlar åtgärder i ett geografiskt område som omfattar Stockholm och en växande funktionell storstadsregion. Området motsvarar Trafikverkets Region Stockholm och den östra halvan av Region Öst, vilket inkluderar Linköping, Norrköping, Eskilstuna, Västerås och Uppsala. Kapacitetsutredningens förslag för perioden 2022-2025 (prisnivå 2009) ser ut på följande vis:

Låg	4 700 - 5 400
Hög Prio 1	14 400 - 16 600
Hög Prio 2	25 800 - 27 800
Hög Prio 3	15 900 - 17 900

Mälardalsrådet har inte kommit med något inspel inför NTP 2014-2025 utan siktar proaktivt in sig på nästa planomgång. (www.malardalsradet.se)

Sammanfattningsvis finns det stora behov på sikt i Stockholmsregionen. 200-250 miljarder har nämnts. Kapacitetsutredningen föreslår en början med extra satsningar i runda tal på 15-30 miljarder 2022-2025 på de högre prioritetsnivåerna. Om man utgår ifrån att något i stil med de kostnader för Stockholmsprojekt som fanns med i Trafikverkets förslag till NTP 2014-2025, dvs. totalt inklusive sam- och medfinansiering samt trängselskatt och avgifter 65 miljarder, förverkligas återstår av de 200-250 miljarderna 135-185 miljarder. Under perioden 2014-2025 skulle man kunna tala om behov på 10 till 15 miljarder per år.

Göteborg

I det långsiktiga perspektivet bedömer Kapacitetsutredningen att det behövs omfattande satsningar på transportinfrastruktur i storstadsområdena, för Göteborgsområdet cirka 40-50 miljarder kronor till väg- och järnvägssystemen.

Kapacitetsutredningens förslag för Paket Göteborg för perioden 2022-2025 (prisnivå 2009) innehåller extra satsningar på 5-10 miljarder 2022-2025 på de högre prioritetsnivåerna:

Låg	800 - 1 000
Hög Prio 1	10 000 - 10 200
Hög Prio 2	7 300 - 7 600
Hög Prio 3	5 200 - 5 300

Västra Götalandsregionen bedömer att man behöver 45 miljarder utöver förslagen i Trafikverkets NTP, länsplan och trängselskatt etc. för järnvägens infrastruktur och åtgärder som stöder ett kollektivt resande (www.vregion.se/malbild-tag2035). Till detta kommer kollektivtrafikens behov som är under utredning men där en preliminär behovsbedömning landar på 19 miljarder (Västra Götalandsregionen, 2014). Sammanlagt skulle det finnas ett investeringsbehov på 64 miljarder utöver de totalt ca 52 miljarder som finns i Trafikverkets förslag till NTP. 64 miljarder utslaget över 12 år ger drygt 5 miljarder per år.

Malmö

I det långsiktiga perspektivet bedömer kapacitetsutredningen att det behövs omfattande satsningar på transportinfrastruktur i storstadsområdena, i Malmöområdet cirka 20-30 miljarder kronor till väg- och järnvägssystemen.

Enligt kapacitetsutredningen ligger 7 av de 26 allvarligaste bristerna i järnvägssystemet efter genomförda planer 2021 i Skåne. Kapacitetsutredningens förslag för Paket Malmö för perioden 2022-2025 (prisnivå 2009) innebär extra satsningar på upp till 44 miljarder 2022-2025.:

Låg	900 - 1 500
Hög Prio 1	900 - 1 100
Hög Prio 2	8 800 - 9 000
Hög Prio 3	42 000 - 44 000

Region Skåne bedömer att 16,5 miljarder av Skånepaketets 36,5 miljarder under perioden 2014 - 2025 behöver finansieras utöver de 20 miljarder som enligt Region Skåne finns i Trafikverkets NTP för dessa investeringar. I Trafikverkets förslag till NTP 2014 - 2025 uppgår kostnaderna för Malmöprojekt angivna i planen totalt inklusive sam- och medfinansiering samt trängselskatt och avgifter till ca 12 miljarder. Behov av statliga medel utöver NTP på 16,5 miljarder eller alternativt 24 miljarder om man räknar med den del av Kapacitetsutredningens 44 miljarder som överskjutar de 20 miljarderna i planen blir 1,4-2 miljarder per år över planperioden.

5.2.3 Drift, underhåll, reinvesteringar

Behov bedömda utifrån BNP-utvecklingen Enligt budgetpropositionen för 2014 (prop. 2013/14: 1) satsar regering 19,6 miljarder 2014 på "vidmakthållande av statens transportinfrastruktur". Det motsvara 0,52 procent av BNP i 2013 års priser⁵. Kapacitetsutredningens behovsuppskattning ligger på 0,62 procent av BNP (22,5 miljarder enligt nedan). Om man använder sig av dessa båda procenttal för framskrivningar blir bilden den följande:

BNP framskrivning	2014	2019	2020
0,52 procent (fasta priser 2013)	19,6	21,8	22,5
(löpande priser)		24,4	25,3
0,62 procent (fasta priser 2013)	22,5	25,9	26,4
(löpande priser)		29,0	30,2

Källa: Beräkningar utifrån Konjunkturinstitutets prognoser och databaser.

Vid oförändrad ambitionsnivå skulle behoven i löpande priser stiga från dagens 19,6 mil-

⁵ Regeringens transportplan för 2014-2025 har genomsnittliga årliga satsningar på drift och underhåll på 20,1 miljarder i 2013 års priser.

jarder till ca 25 miljarder. I fasta 2013 års priser blir det en ökning till ca 22 miljarder som genomsnitt över planperioden. Vid den högre ambitionsnivån blir det i löpande priser ca 30 miljarder och i fasta priser ca 26 miljarder.

Behov enligt Kapacitetsutredningen

Underhålls- och reinvesteringskostnaderna (inklusive uppdämt reinvesteringsbehov) för perioden 2012-2025 har av Trafikverket (2012a) uppskattats för varje teknisklag och förändringar i det tekniska tillståndet under analysperioden. Summa underhåll och reinvestering 2012-2025 blir för väg och järnväg totalt 253 miljarder eller 18,1 per år 2012-2025. Det räcker vad avser drift och underhåll av järnväg till att skapa ett mer robust system, det vill säga att genom ökat underhåll och reinvesteringar återställa järnvägssystemet till de nivåer som det är utformat för.

Mer i detalj ger kapacitetsutredningen (KP) följande bild och förslag för drift och underhåll (prisnivå 2009):

2012 - 2021 per år	KP	KP 2021	KP per år 2022, 23, 24, 25
Gällande plan	20,8	21,2	21,9

Om de föreslagna 20,8 miljarderna i 2009 års priser för inledningen av planperioden skrivs upp med två procent per år blir det i 2013 års priser 22,5 miljarder (0,62 procent av BNP). De 21,9 miljarderna för senare delen av planperioden blir 23,7 miljarder i 2013 års priser.

Planer

För åren 2014-2025 har regeringen beslutat om 522 miljarder kronor för åtgärder i transportsystemet. Av detta går 241 miljarder till drift och underhåll; varav 86 miljarder till drift, underhåll och reinvestering i statliga järnvägar och 155 miljarder till drift och underhåll statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar. Per år blir det 20,1 miljarder för drift, underhåll mm.

Socialdemokraterna har motionerat om 882 miljoner mer än regeringen för underhåll av statens trafikinfrastruktur år 2014 utöver regeringens förslag 19,6 miljarder. Av de extra medlen skulle ett särskilt riktat stöd på 686 miljoner gå till ökad driftsäkerhet och vinterberedskap för järnvägen. Detta för att minska riskerna för störningar för godstransporter och arbetspendling. För att värna jobben i skogs- och basindustrin vill socialdemokraterna anslå 181 miljoner på tjälsäkring och bärighetsförstärkning av vägar

och 15 miljoner till stöd för enskilda vägar utöver regeringen.

Sammanfattningsvis, behovsbedömningar miljarder per år:

BNP framskrivning	2014	2020
0,52 %	20	23
0,62 %	23	26

	2014	Genomsnitt per år 2014 -2025
Kapacitetsutredningen		24,0
NTP		20,1
Anslagsnivå för 2014	19,6	

I utgångsläget saknas ca 4 miljarder om behovsbedömningarna enligt Kapacitetsutredningen jämförs med anslagsnivån för 2014 och förslagen i regeringens NTP. Längre fram under planperioden finns 2020 en brist på ca 6 miljarder.

5.2.4 Sysselsättningseffekter

År 2011 var de totala investeringarna i bostäder och anläggningar samt övriga byggnader 283 miljarder kronor. Samma år var 318 000 personer anställda i bygg- och anläggningsbranschen (SCB). Det ger en anställd per investerade 900 000 kronor. En vanlig tumregel i byggbranschen är att investeringar på en miljon kronor leder till direkt sysselsättning av en person. Till detta kommer de indirekta sysselsättningseffekterna. Utifrån en studie Svensk Byggindustri låtit göra brukar branschfolk räkna med indirekta effekterna på 0,8, vilket innebär att för varje anställd i branschen så sysselsätts 0,8 personer i andra branscher. De indirekta effekterna skulle dock enligt studien kunna vara något större upp emot 0,86 (WSP Analys & Strategi, 2011). Med tumreglerna skulle en miljard i investeringar ge 1 800 jobb.

LO (2013b) räknar i sitt förslag till konjunkturpolitiskt program om 70 miljarder med att investeringar om en miljard i offentliga investeringar ger 1 500 och i bostäder 1 750 jobb.

En annan kartläggning Svensk byggnadsindustri gjort tillsammans med SCB belyser hur de anställda i byggbranschen är fördelade över olika yrkeskategorier. Av den framgår att yrkesgrup-

perna som traditionellt räknas till företagsledning och tjänstemän utgör 25 procent. De grupper som kan anses tillhöra LO-kollektivet utgör 65 procent. Till detta kommer en grupp på 10 procent som kategoriseras som "yrke okänt". Det sannolika är att den gruppen huvudsakligen består av arbetare. Skulle gruppen med okänt yrke följa samma fördelning som branschen i övrigt innebär det att företagsledning och tjänstemän utgör 28 procent totalt och yrkesgrupperna i byggbranschen inom LO-kollektivet 72 procent. (www.bygg.org)

Att notera är att i mars 2014 var enligt AKU (SCB) det säsongrensade antalet arbetslösa individer 418 000. Det motsvarar 8,1 procent av arbetskraften.

5.2.5 Miljö- och klimatmål

Regeringen beskriver i infrastrukturplanen att transportsektorn svarar för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser och att inom transportsektorn är vägtrafiken den helt dominerande utsläppskällan. "Under en lång följd av år ökade vägtrafikens utsläpp av koldioxid i takt med att trafikarbetet ökade. Sedan 2007 har dock utsläppen av koldioxid från vägtrafiken minskat trots att trafiken fortsatt att öka. Preliminära uppgifter visar att utsläppen 2013 var en procent lägre än utsläppen 1990."

Vidare heter det: "Denna plan lägger en grund som möjliggör en fortsatt positiv utveckling."

Och som slutsats: "Regeringen ser därför nödvändigheten av en långsiktig strategi som konsekvent utgår från behovet att minska utsläppen av växthusgaser samtidigt som bl.a. efterfrågan på person- och godstransporter tillgodoses. Dessa frågor kommer att behandlas i en separat utredning."

Lika optimistiska bedömningar är svårt att göra om man läser Trafikverkets utredningar. För att Sverige ska kunna nå de klimatmål som är uppsatta för trafiksystemet bedömer Trafikverket att personbilstrafiken måste minska med 20 procent till 2030. Samtidigt får godstransporterna på väg inte öka utan i stället måste godstransporterna på järnväg öka med drygt 40 procent. Dessutom måste kollektivtrafiken fördubblas (Trafikverket 2012c).

Något sådant ligger dock inte i regeringens nationella plan för transportsystem 2014–2025. Trafikverket räknade i sitt förslag till plan, som ju i stort sett är detsamma som den plan regeringen fastställt, med att personbilstrafiken kommer öka med cirka 30 procent fram till 2030 och att lastbilstrafiken kommer öka ännu mer,

med cirka 50 procent. Därmed förväntas inte heller utsläppen av klimatgaser från Sveriges trafiksystem minska. (Trafikverket 2012d, 2013b, 2013c).

Naturvårdsverket konstaterar att Trafikverket inte har tagit fram några konkreta investeringsplaner för alternativa inriktningar i systemet, speciellt inte sådana som fokuserar på miljömål (Naturvårdsverket 2013a, 2013b). Naturvårdsverket (2012) drar i sin rapport *Färdplan för ett Sverige utan nettoutsläpp av växthusgaser 2050* följande övergripande slutsatser:

- Den prognostiserade utvecklingen med dagens fattade beslut visar på ett allt större glapp till målen.
- Det krävs en förändrad inriktning i utveckling av samhälle och infrastruktur för att nå målen.
- Det går att nå målen, men det krävs en långsiktig målbild och internationell samverkan.
- Förändringar av samhällsstrukturer tar tid och vi behöver börja nu.
- Det går att nå klimatmålen och samtidigt förbättra tillgängligheten.

Det finns idag inga faktiska investeringsplaner för hur Sverige ska nå klimatmålen för trafiksystemet. Trafikverkets ungefärliga uppskattningar av den förändring som måste ske är det närmaste som går att komma idag, en omsvängning från personbilstrafik till kollektivtrafik, från godstransporterna på väg till godstransporterna på järnväg och sjö. Detta kräver inte bara stora satsningar i den materiella infrastrukturen utan även nya normer, beteenden och planeringsmönster.

Det är dock en rimlig bedömning att det inom de utvidgade ramar för investeringar och underhåll i trafikinfrastruktur som diskuterats ovan går att få en inriktning på trafiksystemet som leder till minskade utsläpp av växthusgaser och att klimatmålen kan nås. Alla investeringar i trafikinfrastruktur framöver måste vara klimatsmarta. Det gäller att utnyttja potentialen att minska transportsektorns miljöpåverkan genom att reducera vägtrafiken i allmänhet och personbilarnas påverkan i synnerhet. Till viss del kan det ske genom effektiviseringar och övergångar till nya bränsleformer, men framför allt genom att förändra människors transportmönster genom en omställning av samhällsplaneringen. Fler resor måste göras till fots, med cykel och kollektivtrafik. Gods måste transporteras på järnväg och till sjöss istället för med lastbil. (IVA, 2013)

5.2.6 Sammanfattning

Skillnaderna mellan behov och planer beträffande investeringar och drift och underhåll, som de tecknats ovan, kan kort sammanfattas på följande sätt:

Investeringar

Riket

Det uppskattade behov av resurstillskott i linje med historiska nivåer på en procent av BNP ligger på 9 miljarder per år 2014 som stiger till 14 miljarder 2020. En mindre ambitiös målsättning ger ett behov inledningsvis på 3 miljarder som stiger till 8 miljarder år 2020.

Stockholm

Uppskattat behov av resurstillskott: 10 till 15 miljarder per år

Göteborg

Uppskattat behov av resurstillskott: 5 miljarder per år

Malmö

Uppskattat behov av resurstillskott: ca 2 miljarder per år.

Kalkylen med utgångspunkt från storstäderna summerar till ett behov av extra satsningar på 17 till 22 miljarder per år och ger uttryck för de stora otillfredsställda behov som finns på sikt i storstäderna.

Drift och underhåll

Ett uppskattat behov av resurstillskott som inledningsvis ligger på 4 miljarder per år och sedan 2020 stiger till 6 miljarder per år.

Bedömningen är att det inom dessa ramar går att få en inriktning på trafiksystemet som leder till minskade utsläpp av växthusgaser och att klimatmålen kan nås. Transportsektorns miljöpåverkan kan minska genom att fler resor görs till fots, med cykel och kollektivtrafik. Gods måste transporteras på järnväg och till sjöss istället för med lastbil.

6 Investeringsförslag och effekter av satsningar på transport- och bostadssektorerna

6.1 Investeringar för sysselsättning och hållbar tillväxt

Investeringar i trafikinfrastruktur och bostäder är bra för att motverka lågkonjunktur och massarbetslöshet. Dessa investeringar ger en högre tillväxtpotential, en storstadsdriven och hållbar utveckling som visar att Sverige är beredd att gå före och visa vägen.

I rapporten har det gjorts en genomgång av behoven och hur de förhåller sig till aktuella prognoser och planer. Förslagen som läggs fram handlar om hur mycket extra resurser som bör satsas på trafikinfrastruktur och bostäder.

Nyinvesteringar i bostäder

Om de eftersatta behoven av bostäder ska tas igen och produktionen komma ikapp befolkningsökningen räknar vi med att det under perioden 2014-2030 behöver byggas 20 000 bostäder per år i riket, detta utöver en basprognos på 30 000 lägenheter per år.

I Stor-Stockholm handlar det om 7 000-9 000 lägenheter per år, i Stor-Göteborg 2 000-3 000 och i Stor-Malmö 3 000-4 000.

Vår beräknade kostnad för nyinvesteringar i bostäder är 2,9 miljoner kronor per lägenhet. Kostnaden ett genomsnittligt år blir då 58 miljarder.

Klimatsäkring av bostäder

För att renovera existerande bostäder och uppnå en halvering av energiförbrukningen i lägenhetsbeståndet uppskattas att det, utöver dagens renoveringstakt, behövs ett klimatsäkringsprogram om 40 000 bostäder per år fram till 2050.

Överslagsmässigt bedöms kostnaden till 750 000 kronor per lägenhet för klimatsäkring av bostäder. Kostnaden ett genomsnittligt år under programperioden blir då 30 miljarder.

Investeringar i trafikinfrastruktur

Regeringen har fastlagt att de i genomsnitt avser lägga 29 miljarder per år under perioden 2014-2025 på nyinvesteringar i trafikinfrastrukturen.

Utifrån de analyser som görs i denna rapport är

det motiverat med en förstärkning av regeringens planerade statliga satsningar. Inledningsvis år 2014 bör förstärkningen ligga på 9 miljarder per år. Med en någorlunda ambitiös på målsättning behöver nyinvesteringsnivån dock växa till 14 miljarder per år till 2020.

Inriktningen på alla de investeringar som görs i trafikinfrastrukturen måste bli en annan än den regeringen och Trafikverket hittills föreslagit. För att Sverige ska kunna nå de klimatmål som är uppsatta för trafiksystemet måste kollektivtrafiken fördubblas och personbilstrafiken minska med 20 procent till 2030. Samtidigt får godstransporterna på väg inte öka, i stället måste ökningen ske för godstransporterna på järnväg öka med drygt 40 procent.

Det är en rimlig bedömning att det inom de ramar som föreslås i rapporten går att få en utveckling i den riktningen. Men då behövs samtidigt en fortlöpande omställning av samhällsplaneringen till förmån för att fler resor kan göras till fots, med cykel och med kollektivtrafik. Gods måste transporteras på järnväg och till sjöss istället för med lastbil. Det gäller också att utnyttja potentialen att minska transportsektorns miljöpåverkan genom effektiviseringar och övergångar till nya bränsleformer.

Underhåll av järnvägar och vägar

På motsvarande sätt som för investeringar i trafikinfrastrukturen beräknas utgifterna för drift- och underhåll behöva förstärkas med 4 miljarder år 2014. Denna budgetförstärkning behöver vara 6 miljarder år 2020.

Sammanlagt

Ett genomsnittså under inledningen av planperioden 2014–2025 behövs extra satsningar på 101 miljarder kronor.

6.2 Sysselsättningseffekter

Utifrån en grov kalkyl visas att en satsning på 101 miljarder ger mycket stora sysselsättningseffekter i enlighet med de tumregler som används i byggnadsindustrin:

- En sysselsättningsökning i byggnadsindustrin på 101 000, varav ca 73 000 i LO-kollektivet och 28 000 för företagsledning och tjänstemän.
- Inklusive multiplikatoreffekter handlar det om sammanlagt 182 000 fler anställda.

För att få perspektiv på dessa siffror kan noteras att sysselsättningen inom byggbranschen ligger på ca 320 000. Arbetslösheten på hela arbetsmarknaden i mars 2014 uppgår till cirka

420 000. Dessa siffror illustrerar vilka stora investeringar det handlar om och hur mycket arbetskraft som kan sysselsättas. Uppgiften är stor men inte övermäktig och den är framför allt nödvändig.

För att möta behovet av ökad efterfrågan på arbetskraft inom byggindustrin krävs att regeringen via Arbetsförmedlingen kraftfullt ökar möjligheten för de arbetslösa att utbilda sig för de framväxande jobben. Det finns mycket som tyder på att flertalet arbetslösa inte har den utbildning som krävs.

6.3 Statens ansvar

Vilka statliga resurser behövs för att få till dessa stora investeringar?

Bostäder

Det krävs statliga stöd för att få igång byggandet och en klimatsäkring av bostadsbeståndet. Stöd kan ges på olika sätt. Antingen direkt stöd eller också genom avdrag, exempelvis något slags ROT-avdrag. Andra exempel är kreditgarantier och förmånliga lån.

Stöd, som uppgår till 15 procent av de 58 miljarderna för extra bostadsbyggande, betyder cirka 9 miljarder per år för staten fram till 2030.

För renovering och energieffektivisering behövs en tredjedel i stöd. För staten innebär detta kostnader på 10 miljarder per år. Tidsperioden sträcker sig i detta fall fram till 2050.

Uppgiften för staten på bostadsområdet är att stimulera fram en ökad privat verksamhet. Statliga stöd är ett av de styrmedel som behöver användas.

Transporter

För transportinfrastrukturen har staten mer av ett helhetsansvar för finansieringen än för byggandet av bostäder. Vår uppskattning är att det inledningsvis behövs statliga investeringar på 9 miljarder per år i trafikinfrastrukturen. För att Sverige ska nå klimatmålen behöver nyinvesteringsnivån därefter öka i takt med BNP.

När det gäller drift och underhåll av trafikinfrastrukturen krävs 4 miljarder år 2014

Det är inte sagt att alla dessa miljarder ska tas ur statsbudgeten. Statsskulden är låg och resursutnyttjandet ligger under kapacitetstaket. Detta motiverar upplåning till investeringarna.

På transportområdet måste staten ansvara för att få fram finansiering till hela den extra resurssatsning som beskrivits.

Finansiering

Regeringen behöver utöka resurserna på trafikinfrastruktur- och bostadsområdet med 32 miljarder år 2014.

De statliga insatserna kan finansieras genom skatter och lån. Finansieringen underlättas av att investeringarna leder till ökad tillväxt som ger större resurser som kan användas för de fortsatta investeringarna.

Som perspektiv kan sägas att regeringen Reinfeldt sänkt skatten med över 130 miljarder per år.

Överskottsmålet på en procent kan göras om till en budget i balans, i genomsnitt ger det 36 miljarder per år.

6.4 Effekter på kort och lång sikt

Syftet med satsningarna är att ruska om Sverige och få upp Sverige ur konjunktursvackan och permanent upp på högre och sundare tillväxtbana.

Ökade investeringar i infrastruktur och bostäder kommer på kort sikt leda till stora sysselsättningseffekter och minskningar i arbetslösheten.

På längre sikt leder de till ytterligare positiva samhällsekonomiska effekter i form av en ökad rörlighet, mer flexibel arbetsmarknad, förtätning av storstadsområdena och minskade utsläpp av växthusgaser. De beräkningar som gjorts av kostnaderna för uteblivna investeringar i bostäder och trafikinfrastruktur visar på betydande förluster.

Utöver dessa direkta och indirekta effekter av de statliga investeringarna skulle de privat investeringar kunna stimuleras mer allmänt. En positiv tillväxtspiral kan uppstå där tillväxt föder tillväxt. Man skulle, om det lyckades, kunna få en god utveckling med höga löner och hög produktivitet i stället för låga löner och låg produktivitet.

Men då krävs naturligtvis att man exempelvis även får med sig utbildnings- och arbetsmarknadspolitiken så att de jobbsökande har den kompetens som krävs för att kunna ta de nya jobben.

När resurserna ökar blir det inte någon konflikt mellan att satsa offensivt och få råd med välfärd som vård och omsorg.

Rapportens beskrivna utveckling kan bli ett huvudspår för att nå målet, EU:s lägsta arbetslöshet 2020.

Sammanfattning

Vägen till ett rättvist, grönt och rikt Sverige går att skapa genom ett investeringsprogram som bygger till och om Sverige.

Programmet innebär:

- Ett ökat bostadsbyggandet till 50 000 lägenheter per år jämfört med basprognosen på 30 000, det är en ökning med 20 000 lägenheter per år.
- En tredubbling av energieffektiviseringarna i bostäder jämfört med basprognosen på 20 000 är en ökning med 40 000 till 60 000 lägenheter per år. Ett sådant uthålligt klimatsäkringsprogram halverar energianvändningen i bostadssektorn.
- En trettioprocentig ökning av infrastrukturinvesteringarna inledningsvis med 9 miljarder utöver regeringens plan på 29 miljarder. Därefter stiger ökningen till 14 miljarder. Om alla dessa investeringar är energismarta så ökar möjligheterna att nå klimatmålen för transportsektorn avsevärt.
- En tjugoprocentig ökning av trafikinfrastrukturens underhåll med, inledningsvis, 4 miljarder per år utöver regeringens plan på 20 miljarder därefter, framåt år 2020, ökar satsningen till 6 miljarder per år.
- Resultatet innebär en ökningen av sysselsättningen med 182 000 nya jobb, vilket är närmare en halvering av arbetslösheten som i dag är 420 000 arbetslösa.

Källor

- Andersson, M., 2013, *Närhet ger jobb - Produktivitetseffekter på arbetsmarknaden av förbättrade kommunikationer*. Rapport från Sydsvenska industri- och handelskammaren.
- Björklid, P., Eliasson, J., Mellander, C. och A. Ståhle, 2014, *Bilen blir alltmer onödig i takt med urbaniseringen*. Dagens Nyheter, 2014- 01-26.
- Boverket, 2010, *Vad kostar det att bygga bort bostadsbristen?* Marknadsrapport oktober 2010.
- Boverket, 2012, *Bostadsbristen ur ett marknadsperspektiv*. Rapport 2012:18
- Boverket, 2013 a, *Bostadsbristen och hyressättningsystemet - ett kunskapsunderlag*. Marknadsrapport november 2013
- Boverket, 2013b, *Bostadsmarknaden 2013-2014 - med slutsatser från bostadsmarknadsenkäten 2013*.
- Boverket, 2013c, *Bostäder, rörlighet och ekonomisk tillväxt*. Marknadsrapport, juni 2013.
- Boverket, 2013d, *Förslag till nationell strategi för energieffektiviserande renovering av byggnader*.
- Boverket, 2014a, *Boverkets indikatorer. April 2014*.
- Boverket, 2014, *Låst läge på bostadsmarknaden*. Marknadsrapport, maj 2014.
- Carlén, S. och C. Persson, 2012, *Åter till full sysselsättning*.
- Dagens Industri, 2011, *Debattartikel, 2011-08-11*.
- Dagens Nyheter, 2014, *Trångt på spåret - då går tågen långsammare*. 2014-01-16.
- Dagens Nyheter, 2014, *Industrin har tröttnat på Sveriges dåliga järnvägar*. 2014-01-18.
- Dagens Nyheter, 2014, *Bostadsbristen ger rekryterare problem*. 2014-01-29.
- Dagens Nyheter, 2014, *SL-kortet gör Stockholm till tvåa*. 2014-01-29.
- Dagens Nyheter, 2014, *Bostadsbyggandet släpar efter trots reformiver*. 2014-03-26.
- Ds 2011:17, *Sveriges företagande och konkurrenskraft - Internationell benchmarking*.
- Eriksson, K. och H. Lind, 2005, *Vad vet vi om hyresregleringseffekter?* Ekonomisk Debatt, 2005:4.
- Fokus, 2014, *Vart är de på väg?* Fokus, 17-23 januari, 2014.
- Finanspolitiska rådet, 2013, *Finanspolitiska rådets rapport 2013*.
- Holmlund, B., Mörk, E., Palme, M. och R. Östling, 2014, *Arbetsmarknadsreformer för jobb och välfärd*. Rapport från socialdemokraternas forskningskommission.
- Hyresgästföreningen, 2014, *Efterlyses: Fler hem för unga vuxna*. En rapport om bostadsbristen bland unga.
- Ingenjörsvetenskapsakademien, 2012a, *Energi-effektivisering av Sveriges bebyggelse*.
- Ingenjörsvetenskapsakademien, 2012b, *Energi-effektivisering av Sveriges flerbostadshus*.
- Ingenjörsvetenskapsakademien, 2013, *Energi-effektivisering av Sveriges transportsektor* Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien.
- Konjunkturinstitutet, 2005, *Konjunkturläget mars 2005*.
- Konjunkturinstitutet, 2012, *Konjunkturläget mars 2012*.
- Konjunkturinstitutet, 2013a, *Konjunkturläget december 2013*.
- Konjunkturinstitutet, 2013b, *Tillväxt- och sysselsättningseffekter av infrastrukturinvesteringar, FoU och utbildning - En litteraturöversikt*. Specialstudie 37.
- Lindbeck, A., 2013, *Hyreskontrollen måste bort för att få fart på byggandet*. Dagens Nyheter, 2013-11-24.
- LO, 2013a, *Bostadsbyggande för fler jobb. - Brist, balans och överskott på bostäder i Sveriges kommuner*. Oktober 2013.
- LO, 2013b, *Ekonomiska utsikter våren 2013*.
- Länsstyrelsen i Stockholm, 2012, *Läget i länet - bostadsmarknaden i Stockholms län 2012*. Rapport 2012:16.
- Länsstyrelsen Stockholm, 2013a, *Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025*. Rapport 2013:13.

- Länsstyrelsen i Stockholm, 2013b, *Läget i länet - bostadsmarknaden i Stockholms län 2013*. Rapport 2013:14.
- Marthin, G., 2012, *Measuring mismatch in the Swedish labour market*, underlagsrapport till Finanspolitiska rådet 2012.
- Motion till riksdagen 2013/14: S 9003 av Anders Ygeman m.fl. (S) med anledning av prop. 2013/14 BP för 2014 Utgiftsområde 22. *Kommunikationer*
- Motion till riksdagen 2013/14: T 517 av Anders Ygeman m.fl. (S) *Utgiftsområde 22 Kommunikationer*.
- Naturvårdsverket, 2012, *Färdplan för ett Sverige utan nettoutsläpp av växthusgaser 2050*.
- Naturvårdsverket, 2013a, *Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystem 2014-2025 inklusive Miljökonsekvensbeskrivning*.
- Naturvårdsverket, 2013b, *År Sverige ett föregångsland inom energipolitiken*.
- Nutek, 2008, *Årsbok 2008*.
- OECD 2006, *Territorial Reviews, Stockholm, Sweden*.
- OECD 2012, *Territorial Reviews, Skåne, Sweden*.
- Proposition 2008/09:162, *En sammanhållen svensk klimat- och energipolitik*
- Proposition 2012/13:25, *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem*.
- Proposition 2013/14: 1, *Budgetpropositionen för 2014*.
- Regeringens skrivelse, 2014, *Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014-2025, beslut om byggstarter 2014-2016, beslut om förberedelse för byggstarter 2017-2019 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014-2025 (rskr. 2012/13:119)*.
- Region Skåne, 2013a, *A och O om Skåne-paketet*.
- Region Skåne, 2013b, *Skåne påverkar hela Sverige. Presentation 4 november 2013*.
- Riksdagens utredningstjänst, *Utredningsunderlag PM 2010:183*.
- Riksrevisionen, 2013, *Tågförseningar - orsaker, ansvar och åtgärder. RiR 2013:18*.
- SABO, 2008, *Pressmeddelande från SABO, SABO:s jobbpaket. 2008-11-26*.
- SABO, 2014, *Information från P. Jurdell, chef fastighetsförvaltning, per e-post*.
- Socialdemokraterna, 2013, *Lägst arbetslöshet i EU 2020. Socialdemokraternas budgetmotion för 2014*.
- Socialdemokraterna, 2014, PM: *En socialdemokratisk politik för fler bostäder*.
- SOU 2013:83, *En enkel till framtiden*.
- SSU, 2008, *Bostad. Det svenska mångfaldshemmet. En analys av den långsamma byggnationstakten och den orättvisa bostadspolitiken. Förslag på en ny, offensiv politik för framtiden*.
- Statens bostadskreditnämnd (BKN), 2008, *Upprustning av miljonprogrammets flerbostadshus*. Marknadsrapport, oktober 2010.
- Statens bostadskreditnämnd (BKN), 2010, *Vad kostar det att bygga bort bostadsbristen?*
- Stockholms Handelskammare, 2014a, *122 000 Bostäder saknas i Stockholms län*. Stockholms Handelskammarens Analys, 2014-1.
- Stockholms Handelskammare, 2014b, *Bostadsbrist - Farlig flaskhals för jobben. Företagen, universiteten och bostadsbristen*. Rapport 2014:1.
- Stockholms Lokaltrafik, 2010, *Trafikplan 2020*.
- Stockholms läns landsting, 2012, *Regional bedömning av behovet av nya bostäder i Stockholmsregionen fram till 2030*.
- Stockholms stad, 2013, *Budget 2014 - 2016. Finansborgarrådets förslag 2013-10-16*.
- Svenska Dagbladet, 2013, *T-baneplan ger nytt bygghopp*. 2013-11-12.
- Svenska Dagbladet, 2013, *Sökes: enklare byggregler*. 2013-11-18.
- Sveriges Byggindustrier, 2013, *Fakta om byggandet*.
- Sveriges Byggindustrier, 2014, *Byggkonjunkturen. 2014:1*.
- Swedbank, 2013, *Makrofokus Sverige*. Makroanalys 11 november 2013.

Sørensen, P.B., 2013, *The Swedish housing market; Trends and risks*. Bilaga till Finanspolitiska rådets rapport 2013.

Trafikanalys, 2013, *Resvaneundersökningen 2011-2012*.

Trafikverket, 2011, *Minskade utsläpp av koldioxid från vägtrafiken*.

Trafikverket, 2012a, *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder - förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050. Huvudrapport*.

Trafikverket, 2012b, *Årsredovisning 2012*.

Trafikverket, 2012c, *Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit*.

Trafikverket, 2012d, *Prognoser för arbetet med nationell transportplan 2014-2025, Persontransporter utveckling fram till 2030*.

Trafikverket, 2013a, *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014 - 2025*.

Trafikverket, 2013b, *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025, Underlagsrapport - miljökonsekvensbeskrivning*.

Trafikverket, 2013c, *Prognoser för arbetet med nationell transportplan 2014-2025, Godstransporters utveckling fram till 2030*.

Trafikverket, 2014, *Drift och underhåll*. Diarie-nummer TRV 2014/20474.

Utredningen om utbyggnad av tunnelbanan och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län, 2013, *Utbyggd tunnelbana för fler bostäder - delrapport från 2013 års Stockholmsförhandling*. (N 2013:01)

Västra Götalandsregionen, 2014, *"Målbild 2035 för stadstrafikens stomnät i Göteborg, Mölndal & Partille"*. Underlag PM, Underlag kalkyl.

Västsvenska Handelskammaren och HSB Göteborg, 2014, *Bostadsbristens pris*. En konsekvensanalys för Stor-Göteborg. Rapport 2014:1.

WSP Analys & Strategi, 2011, PM. *Byggindustrins Input-Output samband 1980 och 2005 samt en analys av NKS*.

WSP Analys & Strategi, 2013, *Regionalekonomiska konsekvenser av ett lågt bostadsbyggande i Stockholm*. Rapport på uppdrag av HSB Riksförbund och Riksbyggen.

Hemsidor på Internet

http://www.bygg.org/UserFiles/Byggarbetskraft/Tab_1_Forvarvsarbetande_byggindustrin_2010_Fordelning_efter_yrke.pdf

www.enbattresits.se

www.energimyndigheten.se

www.konj.se

www.malardalsradet.se

www.scb.se

www.skanepaketet.se

www.vregion.se/malbild-tag2035

