

PM

Strategiska infrastruktursatsningar i närtid

Stockholm 2009-02-06

WSP Analys & Strategi

Huvudförfattare: Jenny von Bahr

Inledning	3
Syfte	3
Avgränsningar.....	3
Sammanfattning	3
Investeringsbehov – bruttolista	5
Järnvägssatsningar	5
Vägsatsningar.....	5
Vindkraft.....	7
Elnätet	7
Fjärrvärme.....	8
Energieffektivisering i bostäder	9
Biogas	9
Cykelvägar	10
Spårtaxi	11
Hamnar.....	12
Klimatinvesteringar	12
Vatten och avloppsnätet.....	13
Marksanering	13
Renovering av miljonprogrammet	15
Sammanfattning av investeringsmöjligheter år 2009 och 2010.....	16
Vad krävs för att dessa investeringar skall bli av år 2009 och 2010?.....	16
Detaljstudie om möjligheten att tidigarelägga enskilda investeringsobjekt.....	18
Trelleborgsbanan	18
Nynäsbanan.....	19
E18 Björkåsmotet – Skutbergsmotet Region väst.....	19
E4 Kongberget-Gnarp.....	19
Väg 71 Dala Järna-Vansbro	19
Slutsatser	19

Inledning

Sverige och världen har kastats ut i en ekonomisk kris som leder till sjunkande tillväxt och ökande arbetslöshet. Konjunkturinstitutet gick nyligen ut med en skattning att den svenska ekonomin kommer att krympa med 1,5 procent i år. Arbetslösheten kommer att öka, kanske till tvåsiffriga tal. I detta läge finns det goda skäl att tidigare lägga eller fatta beslut om att genomföra strategiska infrastruktursatsningar. De infrastruktursatsningar som regeringen har presenterat hittills har varit relativt blygsamma. I december presenterade regeringen ett paket, på 8,3 miljarder, som delvis bestod av infrastruktursatsningar. I Aftonbladet, den 5 december, menar Lars Calmfors att minst den dubbla satsningen skulle behövas, på mellan 15 och 25 miljarder kronor. "Om man väntar för länge är risken att åtgärderna kommer för sent", menar Calmfors.

Syfte

Syftet med detta PM är att undersöka vilka infrastruktursatsningar som skulle kunna tidigareläggas eller beslutas om med kort varsel samt hur stora dessa investeringar skulle kunna vara. Utredningen skall även belysa vilka politiska beslut som krävs för att dessa infrastruktursatsningar skall bli av samt hur ett tidigareläggande av dessa infrastruktursatsningar skulle påverka investeringskostnaderna.

Avgränsningar

Rapporten har fokuserat på vilka investeringar som är möjliga att tidigarelägga. De investeringar som identifierats här har antingen bedömts vara samhällsekonomiskt lönsamma eller så har vi bedömt det som sannolikt att de skulle ha genomförts förr eller senare i alla fall, exempelvis som en del av klimatpolitiken. Vidare syftar inte detta PM till att i detalj föreslå hur ett eventuellt statligt stöd till tidigareläggande av olika infrastrukturinvesteringar skulle utformas.

Sammanfattning

Det finns mycket goda möjligheter att dra igång ett omfattande investeringspaket på drygt 25 miljarder kronor under år 2009 och 2010. Av denna summa skulle staten inte behöva stå för hela summan utan för ungefär 50 till 60 procent. För att komma upp i dessa höga investeringsnivåer efter det att regeringen nyligen har presenterat två satsningar på transportinfrastruktur har vi anlagt ett brett perspektiv och föreslagit infrastruktursatsningar inom tretton olika investeringsområden enligt tabellen nedan. Det breda anslaget är en förutsättning för de höga investeringsnivåer vi har kommit upp i. Styrkan med att föreslå åtgärder inom flera olika områden är att flaskhalsproblemen blir avsevärt mindre än de annars hade blivit eftersom fler yrkesgrupper berörs och eftersom handläggning och projektledning sprids ut över flera olika myndigheter och branscher.

Utredningen visar att det enskilt viktigaste beslutet som regeringen kan ta för att få igång dessa investeringar är ett omgående beslut om finansiering. De flesta av nedanstående investeringar kräver ett antal månaders planering, ibland mer, för att kunna starta upp, vilket innebär att varje månads fördröjning minskar investeringspotentialen för år 2009. Återinförandet av ROT-bidraget visade att alla regler inte behöver vara på

plats i detalj för att investeringarna skall komma i gång. Det räcker med att regeringen talar om ungefär hur det kommande investeringsstödet, för de tidigarelagda infrastruktursatsningarna, kommer att se ut.

På lång sikt finns det många möjliga förenklingar som skulle kunna göras av befintliga regelverk för att effektivisera tillståndsprocesser och därmed snabbare kunna starta investeringar. I detta PM diskuteras några sådana möjligheter. De beslut som kan ge effekt under den aktuella tidsperioden är att regeringen själv betar av de beslut som hamnat på regeringens bord, exempelvis de beslut på cirka 500 miljoner kronor som rör investeringar i elnätet. Regeringen kan också med kort varsel öka på de administrativa resurserna till de domstolar och myndigheter som handlägger olika tillståndsärenden.

Vi har även utrett möjligheten att tidigarelägga järnvägs- och väginvesteringar och vad det skulle kosta. Resultat blev att tidigarelägganden visserligen *minskade* kostnaderna eftersom lågkonjunkturen innebär lägre byggkostnader, men att det inte var möjligt att tidigarelägga projekten ytterligare utöver vad som anges i detta PM eftersom det finns lagar som reglerar hur lång tid olika skeden av tillståndsprocesserna skall ta. Det man kan göra, och redan gör, är att påbörja bygget av de delar av investeringarna som inte kräver tillståndsprovning. Att hitta ytterligare projekt att tidigarelägga, förutom dem som Banverket och Vägverket redan har vaskat fram i två omgångar, kan säkerligen vara möjligt senare under 2009, men ju längre tiden går, desto större del av investeringskostnaden hamnar på år 2011 och framåt.

Extra investering i infrastruktur	Investeringspotential 2009, netto	Investeringspotential första halvan av år 2010	Investeringspotential andra halvan av år 2010
Järnväg	650	1500	2300
Väg	1 000	1 000	1 500
Elnätet	400	300	500
Fjärrvärme	750	750	750
Energieffektivisering i bostäder	500	1000	1 000
Biogas	250	250	500
Cykelvägar	200	200	200
Spårtaxi		500	500
Hamn- och sjöfart	200	200	200
Klimatinvesteringar	250	250	250
Vatten- och avloppsnätet	200	200	200
Marksanering	500	500	500
Upprustning av miljonprogrammet	1 200	2 100	2 100
Summa	6 100	8 750	10 500

Investeringsbehov – bruttolista

Här följer en genomgång av hur investeringsbehoven ser ut inom olika områden under år 2009 och 2010 samt vad som krävs för att investeringarna skall komma till stånd.

Järnvägssatsningar

Hur ser investeringsbehovet ut?

Behovet av investeringar i järnvägsnätet är mycket stort, stora delar av nätet är mycket gammalt och kapacitetsbrister och flaskhalsar leder till långa restider och förseningar. Problemet är att det tar mycket lång tid att dra igång järnvägsinvesteringar. Tiden från idé till att det går att sätta spaden i jorden uppgår ofta till minst sju år. Detta innebär att det endast är järnvägsprojekt som kommit långt i planeringen som är möjliga att sjösätta inom den närmaste perioden. Regeringens närtidssatsning, i september 2008, innebar att de flesta sådana projekt identifierades, men sedan dess har ytterligare några projekt blivit aktuella enligt uppgifter från Banverket. Exempel på projekt/objekt:

- Underhållsåtgärder
- Plattformsförlängningar
- Upprustning av järnväg för gruvdrift i Dannemora
- Ökad plankorsningssäkerhet
- Ökad kapacitet Malmö-Trelleborg
- Dubbelspår Södertäljehamn-Södertälje Central
- Dubbelspår och mötesstationer Nynäsbanan
- Anslutning kombiterminal Norr

Hur mycket skulle kunna investeras under 2009 och 2010?

Totalt blir det 650 mkr i extra investeringar, utöver närtidssatsningen och andra redan beslutade projekt, under år 2009 samt 3 800 mkr under år 2010.

Hur kan denna investeringstakt uppnås?

Genom att staten tar ett snabbt beslut om finansiering.

Vägsatsningar

Hur ser investeringsbehovet ut?

Investeringsbehovet i vägnätet är precis som för järnvägsnätet mycket stort. Tillståndsprocesserna för vägbyggen är dock mycket långa vilket innebär att endast ett begränsat antal objekt är startklara under år 2009 eller 2010 utöver de som redan har fått medel.

Hur mycket skulle kunna investeras under 2009 och 2010?

Från det att Vägverket får besked om att ett objekt kan finansieras åtgår det normalt minst ett halvår till objektet kan starta. Tiden behövs för att ta fram upphandlingsunderlag, anbudsräkning och anbudsutvärdering och förutsätter dessutom att det finns lagakraftvunnen arbetsplan. Det finns, enligt aktuella uppgifter från Vägverket, möjlighet att byggstarta objekt för 3 miljarder inom ett år. Av detta belopp ligger ca 1 miljard 2009, 1,5 miljard 2010 och resten 2011. Exempel på objekt/åtgärder är

- Utökad beläggingsverksamhet på spåriga vägar:
- Trafiksäkerhetsåtgärder – främst mitträcken och sidoområdesåtgärder
- E4 Boviken – Rosvik (Piteå)
- Väg 56 Stingtorpet – Tärn sjö

Med byggstart inom 1,5 år beräknas objekt för ytterligare 3 miljarder kunna starta. Av detta belopp ligger cirka 1 miljard 2010 och resten senare.

- Utökad underhållsverksamhet
- Trafiksäkerhetsåtgärder
- Miljöåtgärder
- E4 Kongberget – Gnarp
- E18 Björkåsmotet – Skutbergsmotet
- Väg 40 Slambymotet
- Väg 71 Dala Järna – Vansbro

Hur kan denna investeringstakt uppnås?

Ovanstående byggstarter bygger på att Vägverket får beslut inom 1 månad. Senare beslut innebär att möjlig byggstart skjuts framåt i tiden.

Vindkraft

Hur ser investeringsbehovet ut?

Behovet av att investera i vindkraft är stort. Efterfrågan på el kan komma att öka framöver genom att elbilar blir vanligare på sikt. Sverige har även goda möjligheter att bli en exportör av el.

Hur mycket skulle kunna investeras under 2009 och 2010?

Vindkraftsindustrin fick mycket vind i seglen under 2008 och det finns mängder av planerade vindkraftsparker på olika håll i Sverige. Enligt Staffan Nicklasson på O2-gruppen, ett av Sveriges ledande företag inom vindkraftsinvesteringar, finns det planer på vindkraftsinvesteringar för 3 respektive 4,5 miljarder kronor år 2009 och 2010. Dessa investeringar skulle innebära mycket för svensk verkstadsindustri, kraftindustri och basindustri möjlighet att utvecklas vidare. Exempelvis sålde ABB vindkraftsanläggningar för över 4 miljarder förra året varav mycket tillverkas i Sverige.

Hur kan denna investeringstakt uppnås?

Regeringens har beslut att höja dagens planeringsmål på 10 TWh vindkraft år 2015 till 30 TWh förnybar el till år 2020. I detta planeringsmål ingår också en satsning på havsbaserad vindkraft. För att möjliggöra utbyggnaden utvidgas systemet med elcertifikat så att utbyggnaden ska öka från 17 till 25 TWh. Denna ökning kommer till allra största del att utgöras av vindkraft. Slutligen höjs ambitionsnivån för andelen förnybar energi i stort från 49 till 50 % år 2020. Om en utbyggnad av kärnkraften skulle ske innebär detta att motsvarande mängd ny förnybar energi ska byggas. Detta kommer att innebära att tillräckliga incitament för vindkraftsutbyggnad kommer att finnas och *inga ytterligare stimulanser behövs i nuläget*.

Kort om elcertifikatsystemet

År 2003 infördes elcertifikatsystemet, ett nytt stödsystem för att öka användningen av förnybar el med 10 TWh fram till år 2010. Systemet är teknikneutralt och omfattar olika typer av förnybara energikällor för att

Elnätet

Hur ser investeringsbehovet ut?

Utbyggnaden av vindkraften kommer att utöka kraven på elnätet. Det behöver byggas ut för att den nya vindkraftselen kunna levereras till elnätet. Investeringsbehovet i det svenska elnätet är ungefär 2 miljarder kronor per år enligt Svenska kraftnäts årsredovisning 2007. Under perioden 2003 till 2007 låg investeringarna kring 500 mkr per år men med en ökande trend. De första nio månaderna 2008 investerades 460 mkr i stamnätet.

Hur mycket skulle kunna investeras under 2009 och 2010?

Under 2007 rådde det högkonjunktur vilket ledde till högre priser och kapacitetsproblem vilket ledde till att investeringsplanen för det året inte kunde fullföljas. Det finns enligt Hans Lundin, upphandlingsansvarig på Svenska Kraftnät begränsat med kompetent personal som är utbildade och erfarna nog att arbeta med högspänningsledningar. Det innebär att det enligt vår bedömning kan vara svårt att öka investeringarna med mer än 400 mkr år 2009 och 800 mkr år 2010.

Hur kan denna investeringstakt uppnås?

Förutom kapacitetsproblem så försenas stamnätsutbyggnaden av långdragna tillståndsprocesser. Det ligger på regeringens bord enligt Hans Lundin projekt motsvarande i storleksordningen 500 mkr. Om dessa ärenden fick klartecken skulle Svenska Kraftnät kunna påbörja utbyggnaden omgående, det finns inköpta kablar som ligger och väntar. Orsaken bakom överklagandena är att markägare inte vill ha högspänningsledningar dragna över sina ägor. Svenska Kraftnät hävdar att det inte går att gräva ner högspänningsledningar medan de som överklagar hävdar att det är möjligt.

Fjärrvärme

Hur ser investeringsbehovet ut?

Investeringsbehovet inom fjärrvärmeområdet ligger, enligt Svensk Fjärrvärme, på cirka 5,3 miljarder kronor per år och branschen ligger också på denna nivå. De stora investeringarna i fjärrvärme effektiviserar uppvärmningen av hus och byggnader i Sverige, leder till låg klimatpåverkan och ett lågt oljeberoende.

Hur mycket skulle kunna investeras under 2009 och 2010?

Enligt Peter Dahl, marknad och avtalsvillkorsansvarig på Svensk Fjärrvärme begränsas möjligheten att ytterligare öka investeringsnivån av att stora investeringar har en lång projekteringstid. De investeringar som går att dra igång snabbast är de som avser konvertering av småhus från el- eller oljeuppvärmning till fjärrvärmeuppvärmning. Även en del projekt av de projekt som inte beviljades klimatinvesteringsstöd år 2008 samt ett antal ytterligare projekt för att tillvarata spillvärmen från mindre och medelstora industrier skulle kunna vara aktuella. För större industrier är problemet att de rör som beställs måste måttbeställas vilket tar längre tid. Samtidigt kan vi konstatera att det år 2007 söktes klimatinvesteringsbidrag till investeringar i fjärrvärme motsvarande 3,5 miljarder. Sammantaget bedömer WSP att investeringspotentialen, utöver planerade projekt, är 500 mkr per halvår för konvertering av småhus samt 250 mkr per halvår för projekt för att tillvarata spillvärme från små- och medelstora industrier.

Hur kan denna investeringstakt uppnås?

Dessa investeringsnivåer kräver snabba beslut om någon form av statligt stöd samt snabb och tydlig information om detta stöd till alla småhusägare, fjärrvärmebolag och små och medelstora industrier.

Energieffektivisering i bostäder

Hur ser investeringsbehovet ut?

Statens Energieffektivitetsutredning föreslog i november 2008 att 2000 mkr kronor skulle satsas årligen från och med år 2010 på statliga bidrag ges till installationer i småhus och hyreshus, som är strategiska från ett långsiktigt resurs- och energieffektiviseringsperspektiv, t.ex. konvertering från direktverkande elvärme. Statliga bidrag ges också för konsultstöd som avser projektering och upphandling av de energieffektiviseringsåtgärder i hyreshus, som rekommenderats i en energideklaration.

Hur mycket skulle kunna investeras under 2009 och 2010?

Mycket skulle vara vunnet om delar av detta förslag skulle kunna införas redan under slutet av 2009. Vi räknar med en möjlig investeringsnivå på 500 mkr år 2009 och 2000 mkr år 2000.

Hur kan denna investeringstakt uppnås?

Genom att ett statligt investeringsstöd, i någon form, införs så fort det är möjligt.

Biogas

Hur ser investeringsbehovet ut?

En av de renaste energikällorna är biogas. Den är mycket kostnadseffektiv och miljövänlig. Det stora problemet är den begränsade tillgången vilken kan öka genom investeringar i olika typer av biogasanläggningar. Biogas uppkommer när organiskt material, exempelvis slam från reningsverk, matavfall och gödsel, bryts ned i syrefri miljö. Vanliga användningsområden för biogas är som fordonsbränsle eller till el- och värmeproduktion¹. För att biogasen ska kunna användas i fordon måste den uppgraderas så att den består till cirka 97% metan och resten (förnybar) koldioxid².

Gasdrivna fordon innebär sänkta utsläpp av kvävedioxider, koldioxid, partiklar samt lägre buller.³ Ser man till den totala effekten av koldioxid och metan (från rötning till förbränning i motor) så minskar bidraget till växthuseffekten med 70-95 procent vid biogasdrift i lätta fordon jämfört med bensindrift. Från tunga biogasfordon är den samlade klimatnyttan schablonmässigt 50-90 procent, jämfört med dieseldrift.⁴

¹ <http://www.gasforeningen.se/FaktaOmGas/Biogas.aspx>

² <http://www.miljofordon.se/miljoaspekter/miljofakta/biogas.aspx>

³ <http://www.gasforeningen.se/FaktaOmGas/Fordonsgas.aspx>

⁴ <http://www.miljofordon.se/miljoaspekter/miljofakta/biogas.aspx>

Hur mycket skulle kunna investeras under 2009 och 2010?

Att bygga ut nya biogasanläggningar kräver bygglov och projektering. För att ett projekt skall kunna påbörjas inom den aktuella tidsperioden krävs att projektet redan har påbörjats. Det finns ganska många sådana projekt. Investeringskostnaden för en ny anläggning är 50 miljoner, en uppgradering kostar 5 till 10 miljoner. Vi antar här att det i Sverige finns minst fyra anläggningar som är färdigprojekterade, men behöver finansiering, att tio anläggningar kan uppgraderas under perioden samt att 35 anläggningar för rågas kan uppgraderas till att producera fordonsgas under perioden. Kostnaden för det sistnämnda är 15 miljoner per anläggning. Totalt blir då det kortsiktiga investeringsbehovet 800 miljoner under 2009 till 2010. Denna siffra kan jämföras med att det år 2007 söktes 1,5 miljarder kronor i klimatinvesteringsstöd för olika biogasanläggningar.

Centralt för utbyggnaden av biogas är möjligheten för fordon att tanka fordonsgas. En satsning på fordonsgas bör därför följas av en ökning av bidraget till biogastankstationer med 100 miljoner kronor per år och samtidigt höja bidragsdelen från 25 procent till 75 procent.

Beräkningarna är gjorda av WSP efter intervju med Anders Mathiasson, VD Svenska Gasföreningen, 090129. Tfn 692 18 41

Hur kan denna investeringstakt uppnås?

Genom att ett statligt investeringsstöd, i någon form, införs så fort det är möjligt.

Cykelvägar

Hur ser investeringsbehovet ut?

Enligt Margaretha Grandin, Nationell samordnare för cykel på Vägverket gjordes 2007 en inventering som visade investeringsbehov om 8 miljarder under en 20-årsperiod för att få ett sammanhängande säkert cykelvägnät (statliga cykelvägnätet). Det årliga behovet är cirka 400 miljoner. Idag finns cirka 100 miljoner per år att investera för.

Hur mycket skulle kunna investeras under 2009 och 2010?

Vår bedömning är 200 miljoner kronor år 2009 samt 400 miljoner kronor år 2010.

Hur kan denna investeringstakt uppnås?

Genom att ett statligt investeringsstöd, i någon form, införs så fort det är möjligt.

Spårtaxi

Hur ser investeringsbehovet ut?

Spårtaxi är ett nytt transportslag som ännu inte har testats i stor skala. Fördelen med spårtaxi är att det förenar den låga energiåtgång som spårbunden trafik innebär med delar av den frihet som ett individuellt fordon kan erbjuda. För närvarande finns tekniken färdig men det finns ett stort behov av att testa tekniken i stor skala för att kunna utvärdera hur den fungerar i praktiken. Skulle Sverige vara först ut med att genomföra ett storskaligt spårtaxiprojekt skulle vi ha möjlighet att inta en världsledande position inom detta potentiellt stora, nya affärsområde. Flera svenska företag är leverantörer till olika delar av spårtaxisystemen. Enligt Statens Institut för kommunikationsanalys, SIKA, är den samhällsekonomiska effekten av spårtaxisatsningar positiv. Dessa satsningar innebär en tidigareläggning av kollektivtrafiksatsningar som annars hade skett senare i en eller annan form.

Hur mycket skulle kunna investeras under 2009 och 2010?

I Sverige finns två stora projekt som är nära byggstart: Spårtaxi i Södertälje och spårtaxi i Uppsala. Bägge dessa projekt omfattar investeringar i storleksklassen 700 mkr med byggstart under år 2010.

Hur kan denna investeringstakt uppnås?

Dessa projekt kan komma igång genom mycket snabba beslut om finansieringen.

Vad är spårtaxi?

Spårtaxi är ett trafiksystem som har följande egenskaper:

- Direktresa från start till mål utan byten och utan stopp vid mellanliggande stationer.
- Små fordon för 3-6 passagerare, tillgängliga för individuell resa eller i självvalt res-sällskap.
- Efterfrågestyrd service i stället för tidtabellsbunden trafik.
- Helautomatiska fordon, som kan vara tillgängliga 24 timmar per dygn, sju dagar i veckan.
- Fordonen framförs på separat bana, exklusivt avsedd bara för spårtaxi.
- En lätt och smäcker bana som smälter in i omgivningen, antingen i markplan, upphöjd eller i tunnel.

Hamnar

Hur ser investeringsbehovet ut?

Investeringsbehoven är stora. Då sjöfart leder till mindre koldioxidutsläpp än landtransporter finns det stora samhällsekonomiska vinster att hämta genom att öka andelen sjötransporter. Vidare kan Sveriges konkurrenskraft öka genom moderna och välfungerande hamnar.

Hur mycket skulle kunna investeras under 2009 och 2010?

Enbart för Göteborgs hamn, som är den största hamnen i Sverige, finns ett investeringsbehov på 440 miljoner kronor för att bygga om hamnen på ett mer ändamålsenligt sätt. Ombyggnaden skulle drastiskt öka kapaciteten och möjliggöra att andelen transporter på järnväg från hamnen skulle kunna öka drastiskt. Investeringarna skulle leda till att Göteborgs hamn skulle kunna bli en av de ledande hamnarna i Nordeuropa. Förutom detta projekt finns det flera andra investeringsbehov i andra hamnar. Vi antar ett sammanlagt investeringsbehov på 200 mkr per halvår.

Klimatinvesteringar

Det finns mycket kvar att göra för att Sverige skall leva upp till sina klimatmål och bli mer oberoende av olja. Under denna rubrik samlas en rad olika åtgärder som leder till kostnadseffektiva utsläppsreduktioner. Fram till år 2007 fanns det ett statligt Klimatinvesteringsstöd som administrerades av Naturvårdsverket. Under den sista ansökningsomgången söktes stöd för klimatinvesteringar för i storleksordningen 9,4 miljarder (det sökta bidraget var betydligt lägre). Sammanlagt delades cirka 400 miljoner kronor ut i statligt stöd. De vanligaste klimatinvesteringarna var stöd till utbyggnad av fjärrvärme, utbyggnad av biogasanläggningar, cykelvägar, inköp av biogasfordon samt energiprojekt inom industrin. Projekten var dock mycket varierande och diversifierade men med det gemensamt att de på olika sätt ledde till kostnadseffektiva koldioxidreduktioner.

	Investeringar som sökt klimatinvesteringsstöd år 2007, mkr
Energi industri	1 008
Energidistribution	3 556
Energi och bostäder	913
Energi övrigt	135
Avfall, bioenergi	1533
Transporter/sjöfart	79
Transporter järnväg	725
Transporter, väg	1441

Hur mycket skulle kunna investeras under 2009 och 2010?

Av ovanstående projekt finns det dels projekt som beviljades projektmedel och dels projekt som har genomförts trots avslag. Andra kan ha blivit inaktuella. Uppskattningsvis är en tredjedel av projekten fortfarande i behov av finansiering. Av dessa 3 miljarder är det inte hela beloppet som är aktuellt för investeringar redan år 2009 och 2010. Uppskattningsvis skulle 500 mkr respektive 1000 mkr kunna investeras år 2009 och 2010. Om projekt som ingår under andra rubriker i detta PM räknas bort blir siffrorna istället 250 respektive 500 mkr.

Hur kan denna investeringstakt uppnås?

För att dessa projekt skulle kunna komma igång så fort som möjligt skulle en möjlighet vara att alla sökande från 2007 som ville skulle kunna återaktivera sin klimatinvesteringsansökan under våren 2009. En avvägning bör då vara att redan startade projekt inte ska kunna få stöd för redan genomförda/beslutade delar. Vidare skulle projekt med hög kostnadseffektivitet prioriteras. Vid en eventuell förlängning av Klimatinvesteringsstödet bör den kritik, som Konjunkturinstitutet riktat mot stödets omfattande administration och mångfacetterade mål tas till vara. Istället bör en rakare bidragsmodell som endast eller huvudsakligen prioriterar kostnadseffektiva utsläppsreduktioner tillämpas.

Vatten och avlopps nätet

Hur ser investeringsbehovet ut?

Enligt Svenskt Vatten är det årliga investeringsbehovet 2 miljarder per år. Enligt Hans Beckman på Svenskt Vatten är det svårt att utöka investeringarna med kort varsel. Det är viktigt att först utreda ordentligt vilka behov som finns eftersom behoven ser väldigt olika ut i olika delar av systemet.

Hur mycket skulle kunna investeras under 2009 och 2010?

En ökning av investeringstakten med 15 procent under år 2009 och 30 procent år 2010 skulle innebära 200 mkr respektive 400 mkr.

Hur kan denna investeringstakt uppnås?

Genom ett snabbt besked om ett statligt investeringsstöd. Valet av stödform måste anpassas till att det är kommunerna som ansvarar för investeringar i vatten- och avloppsnätet.

Marksanering

Hur ser investeringsbehovet ut?

Naturvårdsverket uppskattar att det finns ungefär 80 000 potentiellt förorenade områden. Av de 70 000 objekt som bransch- eller riskklassats, återfinns cirka 1500 objekt i riskklass 1 och 22 000 återfinns i riskklass 2. Det är dessa riskklasser som i första hand

prioriteras för vidare utredningar och vid behov också efterbehandlingsåtgärder. Flera aktörer arbetar med insatser inom efterbehandlingsområdet. Utöver länsstyrelserna och kommunerna är SPI Miljösaneringsfond AB (SPIMFAB) och Banverket stora aktörer, och entreprenörer och markägare står för omfattande efterbehandlingar i samband med exploatering, framför allt i storstadsregionerna. Försvarsmakten arbetar aktivt med att inventera, utreda och efterbehandla sina förorenade områden.⁵

Utredningar av förorenade områden utförs både med stöd av statliga bidragsmedel och med privata medel. Sakanslaget, se faktabeskrivning nedan, är en viktig drivkraft för efterbehandlingsarbetet. Det är sannolikt en förutsättning för ett effektivt arbete med förorenade områden och utgör grunden för kunskapsuppbyggnad. År 2007 uppgick sakanslaget till 498 miljoner kronor. Merparten av anslaget vidareförmedlades som bidrag till länsstyrelserna, huvudsakligen för åtgärder (385 miljoner) men också till inventering, utredningar (73 miljoner) och arbete med tillsyn (25 miljoner).⁶

Sakanslaget

Under riksdagens fastställda miljömål Giftfri miljö finns ett delmål som rör efterbehandling av förorenade områden. Ärligen ges ett sakanslag till Naturvårdsverket för att detta mål ska uppnås. Hur anslaget får användas bestäms av regeringen i vårt årliga regleringsbrev. Större delen av anslaget fördelas av oss till länsstyrelserna ute i landet som identifierar, klassar, prioriterar, utreder och åtgärdar förorenade områden tillsammans med kommunerna.

Hur mycket skulle kunna investeras under 2009 och 2010?

Enligt Länsstyrelsen i Skåne skulle de inte hinna med att handlägga mer än ytterligare tio objekt per år. Då varje objekt kostar i genomsnitt cirka 25 miljoner kronor innebär detta 250 mkr. WSPs bedömning är därför att det kan vara svårt att öka sakanslaget med mer än 500 mkr under år 2009 och med mer än 1 000 mkr under 2010.

Hur kan denna investeringstakt uppnås?

För att driva ett projekt måste det finnas en huvudman som åtar sig att driva det. Länsstyrelserna och Naturvårdsverket fungerar som viktiga stöd till kommunerna. Om området skulle få mer statliga bidragsmedel, skulle det behövas mer resurser för Länsstyrelserna att följa upp, granska och administrera det ökade antalet projekt.

⁵ <http://www.naturvardsverket.se/sv/Verksamheter-med-miljopaverkan/Efterbehandling-av-fororena-omraden/Laget-i-landet---efterbehandling/>

⁶ <http://www.naturvardsverket.se/sv/Verksamheter-med-miljopaverkan/Efterbehandling-av-fororena-omraden/Laget-i-landet---efterbehandling/Lagesbeskrivning-av-efterbehandlingsarbetet-i-landet-2007/>

Renovering av miljonprogrammet

Hur ser investeringsbehovet ut?

Enligt Industrifaktas senaste marknadsstudie om upprustningen av flerbostadshus från 1961-1975 har omkring 650 000 lägenheter ännu inte renoverats och redan inom de närmaste fem åren behöver cirka 350 000 av dessa rustas upp. Samtidigt ska energianvändningen effektiviseras, vilket endast delvis ingår i de minst 300 miljarder kronor som skulle behöva investeras i upprustning och förnyelse av rekordårens flerbostadshus. Problemet är att fastighetsförvaltarna saknar de medel som behövs.

Hur mycket skulle kunna investeras under 2009 och 2010?

Renoveringar av lägenheter kräver i regel inte några bygglov och arbetena kan starta direkt. Eftersom byggföretagen har varslat mycket personal finns det ett högt utbud av arbetskraft. Det vill säga risken för att flaskhalsar uppstår är initialt liten. Under år 2006 satsades 16 626 miljoner kronor på ombyggnad av flerbostadshus enligt nationalräkenskaperna. Antag att denna nivå kan öka med 15 procent år 2009 (andra halvan) samt med 25 procent år 2010. Det skulle innebära 1,2 miljarder under andra halvan av 2009 samt 4,2 miljarder under 2010.

Hur kan denna investeringstakt uppnås?

Det finns flera sätt för staten att stimulera en tidigareläggning av renoveringen av miljonprogrammet. För att ovanstående investeringsnivåer krävs snabba besked om val av stimulansmetod.

Sammanfattning av investeringsmöjligheter år 2009 och 2010

Sammanfattningsvis kan investeringar för ytterligare 6 miljarder göras år 2009 samt för 19 miljarder år 2010. För att få till stånd dessa investeringar krävs det inte att staten skjuter till hela beloppet. Det räcker med uppskattningsvis 50 till 60 procent av beloppet. Hur stor statlig bidragsdel som krävs har ej utretts i detalj, men ligger i spannet mellan 10 och 100 procent beroende på vilken aktör som normalt står som huvudman för de olika investeringarna.

Extra investering i infrastruktur	Investeringspotential 2009, netto	Investeringspotential första halvan av år 2010	Investeringspotential andra halvan av år 2010
Järnväg	650	1500	2300
Väg	1 000	1 000	1 500
Elnätet	400	300	500
Fjärrvärme	750	750	750
Energieffektivisering i bostäder	500	1000	1 000
Biogas	250	250	500
Cykelvägar	200	200	200
Spårtaxi		500	500
Hamn- och sjöfart	200	200	200
Klimatinvesteringar	250/500*	250/500*	250/500*
Vatten- och avloppsnätet	200	200	200
Marksanering	500	500	500
Renovering av miljonprogrammet	1 200	2 100	2 100
Summa	6 100	8 750	10 500

*Inklusive projekt som ingår täcks av andra rubriker i detta PM. Ej medräknat i totalsumman.

Vad krävs för att dessa investeringar skall bli av år 2009 och 2010?

Det finns två stora flaskhalsar för att dessa investeringar skall komma till stånd: Tillståndsprocessen och finansieringen. För de flesta investeringsområden är finansiering-

en det största problemet. De flesta säger att de skulle behöva besked inom den närmaste månaden eller månaderna för att hinna med att påbörja projekt under 2009. För att få till stånd ett stödsystem som kan sjösättas inom så kort tid skulle regeringens beslut för det återinförda ROT-avdraget kunna tjäna som mall: Regeringen meddelade tydligt och klart att ROT-avdraget kommer att gälla retroaktivt från och med början på december år 2008. Reglernas exakta utformning kommer att komma senare. Detta besked har redan gett en tydligt stimulerande effekt på ekonomin inom byggbranschen.

För att få till stånd en liknande, snabb, stimulans på infrastruktursatsningarna, bör regeringen göra likadant på infrastrukturuområdet: Tala om vilka investeringsobjekt som kommer att vara aktuella, ange hur stor andel av investeringskostnaden som kommer att vara aktuell för olika investeringar, ange eventuella begränsningar som vilken tidsperiod som avses, vilka som får söka, om andra stöd får användas parallellt med mera. Dessutom måste en tillräckligt stor investeringsram anslås så att det inte ska råda något tvivel om att pengarna kommer att räcka.

Om detta besked ges snabbt kan alla aktörer påbörja sin planering, redan innan alla administrativa regler och budgetramar är fastslagna mer i detalj.

För några områden är, förutom finansieringen, även de utdragna tillståndsprocesserna ett hinder för att snabbt öka insatserna. Dessa investeringsområden är bland annat vindkraft, elnätet, järnväg, väg och sjöfart men även till biogas- och fjärrvärmeanläggningar. I denna studie har vi tagit hänsyn till detta när vi uppskattat de möjliga investeringsbeloppen som annars kunde ha blivit betydligt högre. Idag finns flera investeringar som skulle kunna sjösättas direkt om beslut fattades. Ett exempel på detta är de beslut om elnätet som ligger på regeringens bord.

På längre sikt finns det stora möjligheter att förenkla processen för byggandet av vägar och järnvägar. WSP Analys & Strategi har nyligen skrivit en rapport i ämnet, *Effektivisering i fysisk planering*, där några av de viktigaste förslagen var: På längre sikt finns det stora möjligheter att förenkla processen för byggandet av vägar och järnvägar. Anna Modin och Bengt Andersson på WSP Analys & Strategi har nyligen gjort en utredning i ämnet, *Effektivisering i fysisk planering*, där några av de viktigaste förslagen var:

- Idag styrs planeringen av väg- och järnvägar av Plan- och bygglagen, PBL, miljöbalken samt sektorslagarna för väg- och järnväg. Detta leder till att planläggning och prövningar sker i flera led enligt olika lagar. Genom att samordna planinsittaren och planeringsprocesserna i PBL och sektorslagarna skulle tids- och resursåtgången i den dubblerade planeringen kunna begränsas. Detta gäller även ökad frivillig samordning mellan olika aktörer i framtagandet av beslutsunderlag.
- Banlagen och delar av Väglagen skulle kunna slås ihop för att undvika att en förstudie inom ramen för Väglagen visar behovet på en väg medan motsvarande studie inom ramen för Banlagen visar på behovet av en järnväg. En gemensam infrastrukturslag skulle leda till kortare planeringsprocesser och bättre möjligheter till systemsyn.
- Sektorsmyndigheter skulle kunna åläggas att yttra sig tidigt i planeringsprocessen och det skulle kunna införas ett absolut stoppdatum för remissvar för att inte sent inkomna synpunkter skall försena projekt som kommit långt i planeringsprocessen.
- För små åtgärder med liten miljöpåverkan skulle kravet på miljökonsekvensbeskrivning, MKB, kunna strykas.

- I Danmark görs bara en MKB per projekt medan det i Sverige ställs krav på en MKB för varje prövning. Det skulle kunna utredas om det svenska systemet kan utvecklas med inspiration från Danmarks sätt att implementera MKB-direktivet (EG-lagstiftning).
- Snabba upp handläggning genom resursförstärkning till Länsstyrelserna och departementen vad gäller hantering av prövningar och överklagningsärenden.

Dessutom skulle det gå att förenkla tillståndsprocessen för att bygga ut elnätet. Idag hindras dessutom utbyggnaden av elnätet av att Svenska Kraftnät har monopol på att bygga ut stamelnätet vilket gör att de företag som investerar i vindkraft är beroende av att Svenska Kraftnät agerar i samklang med deras utbyggnadsplaner. Vindkraftsbolagen skulle föredra att själva kunna bygga ut nätet för att säkerställa att utbyggnaden verkligen blir av samt att de inte ska behöva betala oskäliga avgifter för att få tillgång till nätet. Området är komplext och bör utredas närmare.

Detaljstudie om möjligheten att tidigarelägga enskilda investeringsobjekt

Vi har studerat om det för fem olika aktuella järnvägs- och byggprojekt skulle vara möjligt att forcera investeringstakten för att investeringarna till större del skulle hamna under den rådande lågkonjunkturen. De fem olika objekten är alla hämtade från de listor på investeringsobjekt som Ban- respektive Vägverket planerar att tidigarelägga. Frågeställningen var om det skulle gå att tidigarelägga dessa projekt ytterligare så att de delar av projekten som idag hamnar på år 2011 och framåt skulle kunna tidigareläggas. De fem objekten är:

- Trelleborgsbanan
- Nynäsbanan, samt
- E18 Björkåsmotet – Skutbergsmotet Region väst
- E4 Kongberget-Gnarp
- Väg 71 Dala Järna-Vansbro.

Trelleborgsbanan

Enligt Håkan Petersson, projektledare för Trelleborgsbanan så är de största flaskhalsarna att få tillstånd finansiering samt att få klart alla tillstånd. Att forcera själva byggtakten när allt är klart kan visserligen vara möjligt på marginalen men är inte den åtgärd som ger störst tidsvinster. Tvärtom ser Petersson problem med att ett bygge inte kan pågå hela tiden på grund av att byggtiderna måste anpassas till exempel banans befintliga trafik. Den strategi de har är att påbörja de delar av banan som inte kräver järnvägsplaner, det vill säga ett omfattande tillståndsförfarande. Under byggandet av de delarna fortsätter utredandet och tillståndsprocessen för de övriga. Det som skulle ge störst effekt i dagsläget är att finansieringen blev helt klar.

Nynäsbanan

Antalet resenärer på Nynäsbanan, som går mellan Älvsjö och Nynäshamn, har ökat kraftigt under senare år. Banverket rustar nu upp Nynäsbanan för att öka punktligheten och förkorta restiden. Banverket planerar att bygga ut sträckan mellan Västerhaninge och Tungelsta till planskilt dubbelspår. Det innebär att järnväg och väg/cykelväg inte korsar varandra i samma plan. Utmed särskilt utsatta sträckor kommer bullerskärmar att placeras. Arbetena beräknas pågå under 2010 och 2011.

Banverket håller på att bygga om Nynäsbanan i etapper. Den senaste etappen finns med som ett av de projekt som Banverket kan starta inom två år. Vi har kontaktat projektledaren för detta projekt, Gunnar Hammar, för att diskutera vad som skulle kunna möjliggöra en tidigareläggning av byggstart och investeringar. Gunnar Hammar berättar hur järnvägslagen reglerar hur lång tid olika delsteg i planeringsprocessen skall ta vilket gör det omöjligt att korta planeringsprocessen mer än marginellt. Det som däremot kortat ner tiden för ett redan genomfört projekt var att landstinget lånade ut 250 miljoner kronor, räntefritt, för att kunna starta bygget trots att Banverket inte hade medel till projektet. Det tidigarelade projektstarten med fyra år.

E18 Björkåsmotet – Skutbergsmotet Region väst

Detta projekt har, enligt projektledare Bertil Lithner, redan tidigarelagts med tre år så att byggtiden löper under åren 2010 till 2012. Eftersom det råder lågkonjunktur kommer det leda till lägre byggkostnader. Någon ytterligare tidigareläggning är inte möjlig. Tidigareläggningen kunde ske på grund av att finansieringsfrågan löstes.

E4 Kongberget-Gnarp

Enligt projektledaren för E4:an är det möjligt med en byggstart inom 1-2 år om besked ges omgående (idag). Det går inte att tidigarelägga detta projekt mer på grund av att tillståndsprocessen är sådan att den tar tid. Även finansieringen måste lösas.

Väg 71 Dala Järna-Vansbro

Enligt projektledaren för Väg 71 är det möjligt med en byggstart inom 1-1,5 år om besked omgående (idag). Det är inte att tidigarelägga detta projekt ytterligare eftersom tillståndsprocessen är sådan att den tar tid. Revidering av länsplanen för Dalarnas län pågår, och beslut om den är ännu inte taget.

Slutsatser

Av de fem ovan beskrivna objekt som Banverket och Vägverket har vaskat fram som möjliga att tidigarelägga är det svårt att hitta möjligheter att tidigarelägga dem ytterligare, trots att det i regel skulle sänka byggkostnaderna eftersom det är mindre kostsamt att bygga i en lågkonjunktur. Projektledarna hänvisar hela tiden till att det som begränsar deras möjligheter att dra igång är tillståndsprocesserna och finansieringsfrågan. När dessa frågor är lösta löper byggandet på.