

Göran Cars

Bostadsbyggande och infrastruktur – den dubbla utmaningen

Foto: @Mostphotos



HSB – där möjligheterna bor

BYGGFÖRETAGEN

Studien har möjliggjorts med hjälp av stöd av Byggföretagen och HSB

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	1
Förord	2
1. Behov av bostäder och infrastruktur	3
2. Nya bosättningsmönster	5
3. Vad betyder tillgängligheten för en kommuns utveckling?	7
4. Kopplingen näringslivsutveckling – bostäder – miljö.....	9
5. Vad har hänt när tillgängligheten förbättrats?	10
6. Summering och slutsatser.....	14

Förord

Händelser i vår omvärld har satt Sverige under press. Pandemin medförde tuffa påfrestningar. En inflation som nått rekordnivåer. Rysslands anfallskrig i Ukraina. Tillsammans har detta lagt en hämsko på världsekonomin. Något som ökat oron hos individer, företag o samhälle även i Sverige.

Samtidigt som Sverige står inför ekonomiska utmaningar är behoven att investera stora för att trygga en hållbar utveckling och tillväxt. Att rusta och bygga för att klara klimatomställning, öka säkerhet och beredskap, och få näringslivet att verka och växa kräver nytänkande och investeringar.

Jobb, bostad och infrastruktur måste hänga ihop. Utan det ena uteblir de andra. Kompetensförsörjning är redan ett reellt problem för företagens utveckling och konkurrenskraft. Bristen på bostäder är ett påtagligt problem. Udermålig, eller i vissa delar avsaknad av, infrastruktur gör situationen svårare.

Enligt Boverkets beräkning behövs cirka 63 400 nya bostäder årligen till och med 2030. Samtidigt spås sysselsättningen i bygg- och anläggningsbranschen minska med drygt 22 000 personer under 2023.

Denna rapport visar hur nedgången av bostadsbyggande och infrastruktur allvarligt hotar Sveriges utveckling, tillväxt och välfärd. En viktig faktor för ett ökat bostadsbyggande ligger i en utvecklad infrastruktur. Investeringar i infrastruktur möjliggör förstorade arbetsmarknadsregioner och är en motor för ökat bostadsbyggande. Detta, i sin tur, underlättar företagens möjligheter till kompetensförsörjning.

Studien har möjliggjorts med hjälp av stöd av Byggföretagen och HSB.

Catharina Elmsäter-Svärd, vd Byggföretagen
Johan Nyhus, förbundsordförande HSB

1. Behov av bostäder och infrastruktur

Nationellt står Sverige inför stora utmaningar som måste hanteras för att på sikt trygga utveckling och ekonomisk tillväxt.

Från näringslivets sida betonas idag kompetensförsörjning som ett reellt problem för många företags möjligheter för att trygga utveckling och tillväxt. Ett företags konkurrenskraft avgörs i hög grad av förmågan att rekrytera rätt kompetens och att skapa effektiva försörjningskedjor och produktionssystem. I båda dessa avseenden är infrastrukturen avgörande. Företagen har blivit alltmer specialiserade och behovet utbildad arbetskraft med 'rätt' kvalifikationer blir allt viktigare. Det handlar inte bara om anställda med spetskompetens utan även om utbildade yrkesarbetare (exempelvis elektriker, svarvare, maskinförare). Ju större den lokala arbetsmarknaden är – desto större är sannolikheten att kunna hitta 'rätt' personal för att kompetensförsörja företaget. Utöver kompetensförsörjning handlar det om god tillgänglighet till insatsvaror, och avsättningsmarknader. Att varor kan transporteras snabbare, billigare och mer tillförlitligt medför att företagens logistik kan förbättras och effektiviseras. Lägre transport- och reskostnader leder till större marknader. Ju lägre transportkostnad, desto mer underlättas handeln, och ju större handel, desto större samhällsekonomisk vinst.

Också ur individens perspektiv är goda kommunikationer och tillgänglighet viktigt. Ju smidigare arbetspendling kan ske desto lättare är det att hitta ett arbete om motsvarar intressen och kvalifikationer. En väl differentierad arbetsmarknad betyder också mycket för val av boplat. Betydelsen av pendling är särskilt stor på den svenska arbetsmarknaden som domineras av tvåförsörjarfamiljer. Med en hög andel dubbelarbetande hushåll förstärks fördelen med stora lokala arbetsmarknader.

Samtidigt utgör bristen på bostäder ett mer alltmer akut problem. Enligt Boverkets beräkningar behövs cirka 63 400 nya bostäder årligen till och med 2030 för att svara mot den förväntade framtida befolkningsökningen och samtidigt hantera det latent behov av bostäder som byggts upp de senaste femton åren då bostadsbyggandet inte motsvarat befolkningsökningen¹. Vidare är enligt beräkningsmodeller 462 000 hushåll i landet trångbodda².

¹ Boverket (2022) *Behov av nya bostäder*

² Boverket (2020) *Mått på bostadsbristen*

När det kommer till bostadsproduktionen beräknar Byggföretagen att det bostadsbyggandet sjunker till **25 500 påbörjade bostäder i lägenheter och småhus under 2023**. Det innebär ett tapp med mer än 60 procent jämfört med toppnoteringen 67 800 under 2021 och utgör endast 40 procent av det årliga tillskott av nyproducerade bostäder som Boverket ser behov av. Sysselsättningen i bygg- och anläggningsbranschen spås minska med drygt 22 000 personer från 341 500 under 2021 till 319 000 under 2023³.

³ Byggföretagen (2023) *Ny prognos från Byggföretagen: 25500 bostäder under 2023*

2. Nya bosättningsmönster

Redan innan pandemin kunde i skönjas trender till nya bosättningsmönster, som förstärkts under och efter pandemin.

Om flyttningsmönster studeras med hjälp av inrikes flyttnetto (alltså utan beaktade av utlandsflyttningar) kan konstateras att under åren 2009–2019 hade 111 kommuner hade ett positivt flyttnetto. Varken Stockholm eller Göteborg återfinns bland dessa. Av de 111 kommunerna med ett positivt genomsnittligt flyttnetto var 40 pendlingskommuner nära de tre storstäderna. Bland kommunerna med positivt genomsnittligt flyttnetto återfinns även flera av våra andra större städer med kringliggande pendlingskommuner⁴.

Trenderna i de inrikes flyttningarna förstärktes ytterligare under pandemin. Storstadskommunernas sammantagna flyttnetto föll kraftigt. Samtidigt ökade det positiva flyttnettot kraftigt i pendlingskommunerna nära de större städerna.

Bostadspreferenser: I flera undersökningar har pandemins påverkan på svenskarnas boendepreferenser studerats. Var femte svensk har förändrat sin syn på den egna bostadssituationen, och var tredje har ändrat sin syn på hur man skulle vilja bo. Den tydligaste förändringen är ett ökat intresse för att bo större. Den främsta förklaringen till intresset för större boyta har varit det utbredda hemarbetet under pandemin. Men även tillgång till trädgård samt närhet till grönområden och natur har blivit viktigare för många människor⁵.

I en artikel av WSPs bostadsexpert Maria Pleiborn görs en analys som stärker denna bedömning. Unga familjer kan av ekonomiska skäl söka sig till bostäder som ligger på mindre orter, men på pendlingsavstånd från större arbetsmarknader. Detta skulle också föra med sig att större delar av Sverige fick möjlighet att leva⁶.

Sammanfattningsvis kan man alltså konstatera att pandemin och möjligheten till hemarbete inneburit flyttströmmar från de större städerna till mindre samhällen, större bostäder och närhet till natur. Kännetecknade är också att flertalet av de orter som fått en inflyttning har god tillgänglighet till en större arbetsmarknadsregion.

Kommer de förändrade bosättningsmönstren att bestå?

Av den förvärvsarbetande befolkningen har i genomsnitt 37 procent arbetat hemifrån under pandemin, enligt SCB. I genomsnitt arbetade cirka 25 procent hemifrån mer än hälften av arbetstiden. I en undersökning som Internetstiftelsen genomfört uppgav 83 procent av respondenterna som arbetat hemifrån att det digitala distansarbetet fungerat bra och att man gärna ville fortsätta arbeta hemifrån även efter pandemin⁷. I en intervjuundersökning genomförd av Handelskammaren i Stockholm, konstaterades att såväl arbetstagare som arbetsgivare såg fördelar med att en viss del arbetet förlades till

⁴ Sweco (2021) *Sveriges nya geografi*

⁵ Sweco (2021) *Sveriges nya geografi*

⁶ Agneta Pleiborn (2020) *Jag är en av pandemins vinnare*. I Fastighetstidningen, november 2020

⁷ Sweco (2021) *Sveriges nya geografi*

hemmet. Både anställda och arbetsgivare såg i snitt en fördelning som innebar hemarbete två dagar i veckan.⁸

Sammanfattningsvis kan konstateras att föreställningen att alla vill bo centralt i den stora staden inte stämmer. Förvisso är för många den täta storstaden med närhet till service och kultur en stark dragningskraft, vilket exempelvis priser för bostadsrätter speglar. Men för många finns en preferens för boende på en mindre ort. Skälen är många och kan variera. Den mindre ortens överblickbarhet, närhet till naturen och lägre kostnader för mark och byggande är några av de vanligaste skälen till en önskan om boende på en mindre ort. Samtidigt kan konstateras att för de flesta finns ett villkor som måste vara uppfyllt för att en flyttning vara realistisk. Det handlar om tillgänglighet till framför allt arbete, men också service och kultur. För att kunna realisera önskemål om boende på en mindre ort krävs tillgänglighet till en arbetsmarknadsregion som är tillräckligt stor och varierad för att kunna erbjuda en sysselsättning som motsvarar professionella ambitioner och kvalifikationer. I ett hushåll med två vuxna förvärvsarbetande blir detta krav än starkare uttalat. Tillgången till en sådan större arbetsmarknad innebär som regel också att hushållets önskemål och tillgänglighet till service och kultur kan tillgodoses.

⁸ Stockholms Handelskammare (2022) *Förändrade vanor efter pandemin – så påverkas arbetsplatserna och staden*

3. Vad betyder tillgängligheten för en kommuns utveckling?

Storleken på den lokala arbetsmarknaden (FA-regionen) har under de senaste decennierna blivit en viktig förklaringsgrund för den långsiktiga utvecklingen i en region. Förklaringen bygger på forskningen inom regionalekonomi och den teoriutveckling som skett inom den s.k. nya ekonomiska geografin.⁹

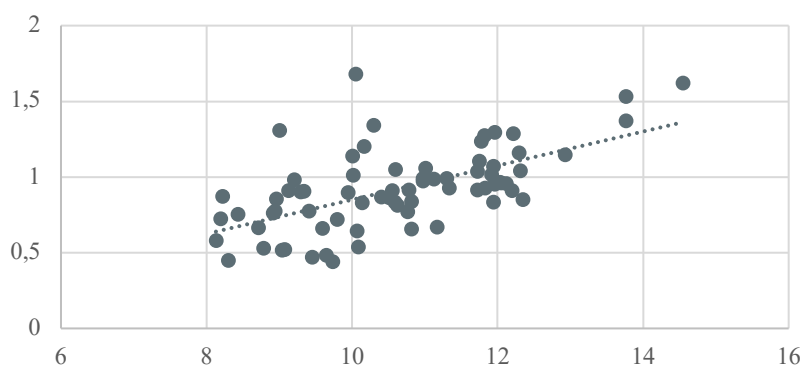
Antalet arbetsmarknadsregioner har kontinuerligt minskat sedan kommunreformen i början av 1970-talet. 1970 uppgick antalet arbetsmarknadsregioner till 187. År 2000 var antalet nere i 90 och 2020 var antalet 60. Det minskande antalet innebär att arbetsmarknadsregionerna vuxit radikalt i storlek, vilket samtidigt innebär att pendlingen vuxit och blivit alltmer betydelsefull både för hushållens försörjning och välfärd.

Utvecklingen mot pendling i stället för flyttning sammanhänger med att hushållen inte längre flyttar för att familjeförsörjaren får arbete på annan ort. I stället blir valet att pendla till arbetet. Människor blir med andra ord allt trögrörligare efter hushållsbildningen, vilket beror på att kvinnor är likvärdiga familjeförsörjare. Om en flytt som gynnar den person i hushållet som ska byta arbete samtidigt missgynnar övriga, då blir lösningen att personen pendlar i stället för att hela hushållet flyttar¹⁰.

Storleken på den lokala arbetsmarknaden är således en viktig förklaringsgrund för den långsiktiga utvecklingen i en region. Ett exempel ges i figur 1 nedan som visar tillväxten i lönesumman (ett mått som fångar upp både sysselsättnings- och produktivitetstillväxten) för olika FA-regioner i relation till deras storlek.

Figur 1. Samband mellan regionstorlek (x-axeln) och tillväxt i lönesumman 1995 – 2014 (y-axeln).

Källa WSP

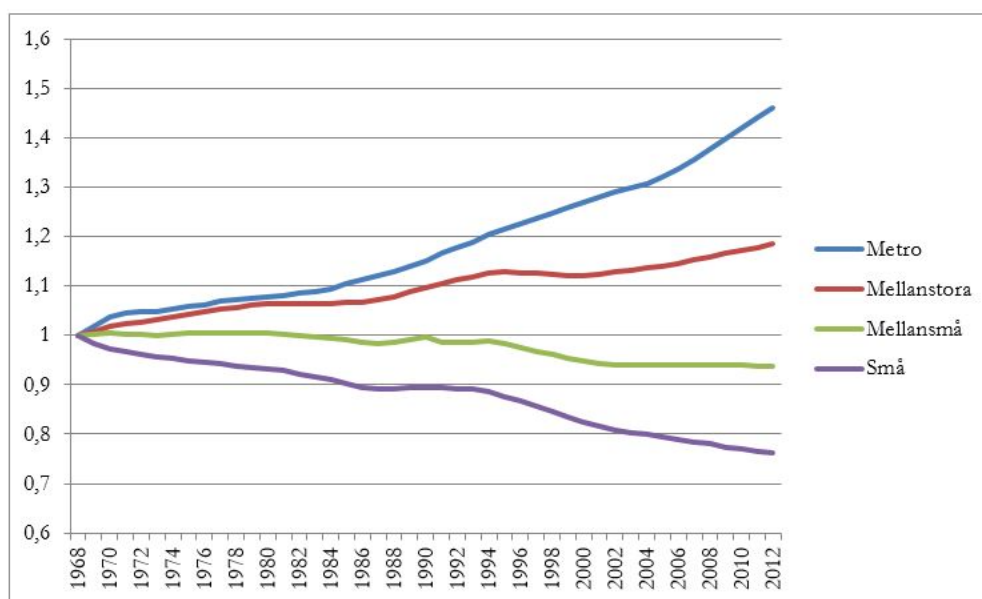


⁹ Se exempelvis Stockholms Läns Landsting, *En ny ekonomisk geografi*, Rapport 5:2013

¹⁰ Cars, Göran & Carl-Johan Engström (2021) *Nya stambanor – konsekvenser och möjligheter*. Region Jönköping.

Som framgår ovan av figuren är den lokala arbetsmarknadens storlek ensam en förklaring till den regionala variationen i lönesummatillväxt¹¹. Detta har också konsekvenser för befolkningsutvecklingen. Nedanstående figur visar detta.

Figur 2. Befolkningsutveckling i svenska arbetsmarknadsregioner 1968 – 2012, SCB bearbetad av prof. Charlotta Melander, Jönköpings Internationella Handelshögskola.



Den blå linjen representerar Stockholm, Göteborg och Malmö. Dessa regioner har haft en konstant tillväxt som ökade markant under 1990-talet (ca 50 procent). Den röda linjen representerar de arbetsmarknadsregioner, utanför storstäderna, som redan 1968 hade fler än 100 000 invånare. De har också haft en kontinuerlig tillväxt och är idag cirka 20 procent större än 1968. Övriga mindre arbetsmarknadsregioner har haft en negativ utveckling. Siffrorna kan tyckas gamla – men står sig väl.

¹¹ OECD har i olika studier visat dessa samband internationellt. I *The Metropolitan Century - highlights*, OECD 2015 ang. tillväxt i urbana regioner: "for each doubling in population size, the productivity level of a city increases 2-5%"

4. Kopplingen näringslivsutveckling – bostäder – miljö

I en rapport från Europakorridoren studerades fyra län i södra Sverige (Östergötland, Västra Götaland, Skåne och Jönköpings län) för att illustrera sambanden mellan näringslivsutveckling bostäder och miljö¹².

Baserat på befintligt näringsliv och utvecklingen av detta ger prognoser vid handen att södra Sverige kommer att få en kraftig ökning av antalet sysselsatta under de kommande årtiondena. Utöver dessa kommer stora investeringar, som inte beaktats i prognoserna, att leda till än fler arbetstillfällen. I de kommuner i Östergötland, Västra Götaland, Skåne och Jönköpings län som är utpekade som stationsorter längs en ny stambana finns idag 1 128 000 arbetstillfällen. Fram till år 2035 beräknas dessa ha ökat till 1 347 000, dvs. en ökning med 19 procent, eller 220 000 jobb. Det motsvarar 4 procent av landets totala sysselsättning. Detta förhållande talar i sig själv för ett starkt behov av bostadsbyggande. En sammanställning som presenterades av fyra handelskammare visar att 12 stationsorter i dessa fyra regioner planerar 152 000 nya bostäder fram till år 2035.

I rapporten Nya stambanor – konsekvenser och möjligheter¹³ studerades arbetsmarknad och pendling i fyra kommuner längs stambanan (Jönköping, Linköping, Borås och Hässleholm). Alla dessa kommuner, som är relativt stora i förhållande till sitt omland, hade ett likartat mönster vad gäller sysselsättning och pendling. Jönköping kan användas som illustration för att belysa det generella mönstret. Av kommunens drygt 72 200 sysselsatta pendlade drygt 8 700 över kommungränsen för att förvärvsarbeta, dvs drygt 12 procent av alla sysselsatta förvärvsarbetade utanför kommunen. Inpendlingen till Jönköping var dock betydligt större utpendlingen (14 843 personer) vilket ger innebär ett pendlingsöverskott på drygt 6 000 personer. Vad som i sammanhanget är värt att notera är att omfattningen av arbetspendlingen ökat kraftigt under de senaste två decennierna, vilket kan förklaras av näringslivets specialisering och behov av kompetensförsörjning. I alla de fyra studerade kommunerna har skett en kraftig utveckling av arbetspendling över kommungräns. För de fyra kommunerna ligger ökningen sedan 2000 runt 50 procent.

¹² Europakorridoren (2022) *Sverige behöver nya stambanor*.

¹³ Cars, Göran & Carl-Johan Engström (2021) *Nya stambanor – konsekvenser och möjligheter*. Region Jönköping.

5. Vad har hänt när tillgängligheten förbättrats?

I detta avsnitt studeras inledningsvis effekter av en förbättrad tillgänglighet i tre kommuner. De frågor som belyses är hur arbetsresandet utvecklats och på vilket sätt den förbättrade tillgängligheten påverkat kommunen utveckling. De tre kommuner som studerats är Trelleborg (Pågatågsetablering), Eskilstuna (Svealandsbanan) och Örnköldsvik (Botniabanan)¹⁴. Med erfarenheterna från dessa fallstudier förs sedan en diskussion om vad en förbättrad tillgänglighet skulle innebära för två kommuner som utpekats som stationsorter på en ny stambana.

I Trelleborg, Eskilstuna och Örnköldsvik har skett en kraftig ökning av arbetspendlingen över kommungräns i och med att tillgängligheten förbättrats. I hög grad har pendlingen kommit att ske till större städer som tidigare inte var nåbara på ett pendlingsavstånd understigande en timme; Malmö, Stockholm och Umeå för de respektive kommunerna.

Även om utpendlingen dominerar, så bedöms den relativt sett mindre inpendlingen vara av stor betydelse för det lokala näringslivet i fallstudiekommunerna. Den förbättrade tillgängligheten har underlättat rekryteringen av personal som tidigare varit svårrekryterad eftersom man inte velat byta bostadsort.

Ytterligare ett värde av den förbättrade tillgängligheten avser sociala och kulturella nyttor. Med kortare resvägar har kulturutbud i andra kommuner blivit tillgängligt, och omvänt har skapats förutsättningar för kulturevenemang i fallstudiekommunerna som förutsätter ett större underlag än det som kan uppbringas i den egna kommunen. En parallell effekt kan noteras vad gäller sociala kontakter. Minskade restider har inneburit ökade möjligheter att mer frekvent skapa och upprätthålla sociala relationer.

Också ur ett hållbarhetsperspektiv har de nya järnvägsförbindelserna spelat en viktig roll. I fallstudiekommunerna har det skapats möjligheter till bostadsbyggande i lägen med närhet till stationen och därmed god tillgänglighet till arbetsställen, kultur och service i den omkringliggande regionen. För näringslivets transportbehov har de nya järnvägslinjerna inneburit en möjlighet till miljövänligare lösningar. Nya effektiva tågförbindelser har medfört en överflyttning av transporter från bil och väg till tåg.

Innan tillgängligheten förbättrades hade två av de tre fallstudiestäderna en vikande befolkning (Örnköldsvik och Eskilstuna). Trelleborg hade en befolkningstillväxt redan innan Pågatågtrafikens start. Parallellt i tid med ny tågtrafik och förbättrad tillgänglighet så vände befolkningsutvecklingen i både Örnköldsvik och

¹⁴ Region Skåne, Jönköping, Östergötland och Västra Götaland (2023) *Stora nyttor med nya stambanor*.

Eskilstuna, från att ha minskat blev den tillväxande. I Trelleborg, som redan tidigare haft en tillväxt, sammanföll Pågatågtrafikens start med en betydligt kraftigare befolkningstillväxt än tidigare.

Naturligtvis kan man i ett enskilt fall alltid hävda att en viss befolkningsutveckling kan vara orsakad av flera olika faktorer. Med stöd i fallstudierna går det dock att hävda att den förbättrade tillgängligheten spelat en nyckelroll. Detta baseras på den samstämda bilden från de tre fallstudierna. Den positiva befolkningsutvecklingen uppstår parallellt i tid med att de nya järnvägslinjerna tas i bruk. Bedömningen styrks också av intervjuer med lokala tjänstepersoner som samstämt förmedlar bilden av att den förbättrade tillgängligheten möjliggjort kvarboende och inflyttning genom att man fått tillgång till en betydligt större arbetsmarknad och därmed bättre chanser till jobb som matchar egna preferenser och kvalifikationer. Dessutom bedöms den förbättrade tillgängligheten ha bidragit till att kommunen blivit intressantare för företagsetableringar.

Den förbättrade tillgängligheten var inte bara en vinst för de studerade kommunerna utan också för regionen som helhet. Näringslivet i de större städerna och andra kommuner i den nya större arbetsmarknadsregionen fick tillgång till ett betydligt större omland och utbud av arbetskraft. Boende i den omgivande regionen fick tillgång till en större arbetsmarknad samt ett rikare nöjes- och kulturliv.

Med stöd i de effekter som den förbättrade tillgängligheten inneburit i de tre fallstudiekommunerna för vi nedan ett resonemang om vilka effekter en ny stambana skulle innebära för två tänkta stationskommuner, Jönköping och Linköping.

Precis som i de tre fallstudiekommunerna ovan sker idag en omfattande arbetspendling till och från Jönköping och Linköping. Arbetspendlingen har ökat mycket kraftigt under de senaste två decennierna, trots att den hämmas av alltför långa tidsavstånd till viktiga målpunkter. Med nya stambanor skulle storleken på den arbetsmarknadsregion Jönköpings- och Linköpingsbon kan nå mångdubblas. I tabellen nedan redovisas restider till ett antal målpunkter dels i dagsläget dels med nya stambanor.

Tabell 1: Restider idag med nya stambanor

Från Jönköping till	Restid idag	Restid med nya stambanor	Tidsvinst
Linköping	01:36	00:36	01:00
Borås	02:22	00:26	01:56
Stockholm	03:14	01:21	01:53
Göteborg	02:24	00:51	01:33
Malmö	02:38	01:17	01:21
Från Linköping till			
Jönköping	01:36	00:36	01:00
Göteborg	03:26	01:16	02:10
Borås	03:16	00:53	02:23
Hässleholm	02:06	01:24	00:42
Malmö	02:47	01:57	00:50

Av tabellen ovan framgår att de två stationsstäderna skulle få en radikalt förbättrad tillgänglighet vid byggande av nya stambanor. Storstorstadsregioner som idag inte är praktiskt nåbara för dagsresor skulle bli tillgängliga. Här skulle restiderna i flera fall halveras. En resa från Jönköping till Göteborg, Linköping, Norrköping eller Borås skulle ta mindre än en timme. En resa Stockholm eller Malmö skulle ta drygt en timme.

En titt på siffrorna för restider från Linköping uppvisar samma mönster som de från Jönköping. Städer som idag har restider på mellan 1,5 – 3,5 timmar skulle med nya stambanor kunna nås på en restid understigande en timme.

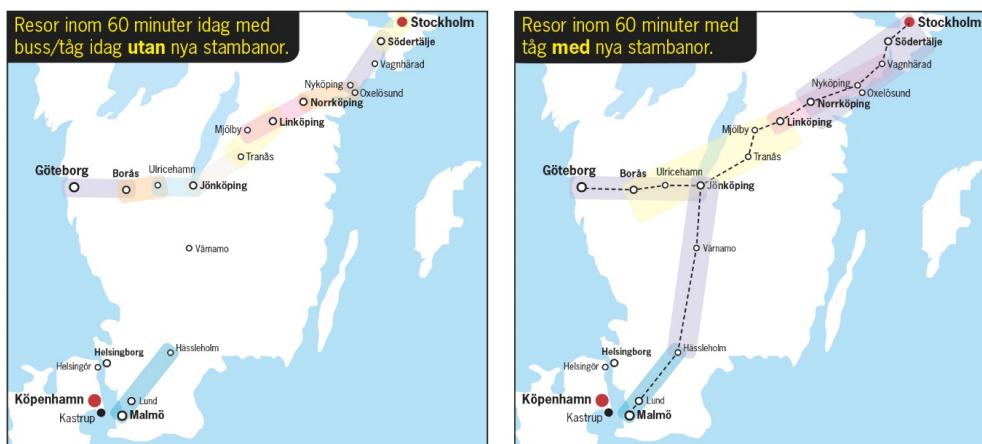
Den relativa största tillgänglighetsförbättringen med en ny stambana uppstår mellan regionkärnorna som i flera fall får restider som är acceptabla även vid arbetspendling.

Redan idag går ett stort antal resor med X2000 mellan städer längs banan, inte mellan ändpunkterna. Det belyser att ett nya stambanor kraftfullare skulle knyta samman stationsstäder längs banan och ändpunkterna i mer slagkraftiga arbetsmarknadsregioner. De effekter som kan förväntas är att regionerna mellan ändpunkterna får en säkrare kompetensförsörjning av nyckelarbetskraft och blir mer robusta för konjunktursvängningar.

De effekter som kan förväntas är att de mindre regionerna i relation till storstadsregionerna får en säkrare kompetensförsörjning av nyckelarbetskraft och blir mer robust för konjunktursvängningar samt förstärker det mest kvalificerade utbudet av service och kultur i storstadsregionerna.

De två figurerna nedan är en illustration av hur påtagligt tillgängligheten mellan olika städer och regioner längs en ny stambana skulle förbättras. Det som idag är relativt små och begränsade arbetsmarknader skulle genom en ny stambana komma att integreras i betydligt större och därmed skapa förutsättningar för en kraftfull lokal och regional utveckling.

Figur: Restider och tillgänglighet idag och med nya stambanor



Källa: Bearbetning av: Restider inom 60 minuter med buss och tåg 2013 och med nya stambanor. De färgade ytorna motsvarar ungefärliga omland för daglig pendling (modifierad efter Fröidh och Warg, 2013)¹⁵.

¹⁵ Nelldal, Bo-Lennart (2019) *Höghastighetsbanor – En investering för hållbart resande och godstrafik*. KTH Järnvägsgruppen, publikation 19–02

6. Summering och slutsatser

En väl fungerande infrastruktur är avgörande för Sveriges utveckling.

Järnvägstrafiken har under en längre period ökat kraftigt och denna utveckling förväntas fortsätta framöver. Samtidigt kan dock konstateras att Sveriges ekonomi vuxit snabbare än investeringarna i infrastruktur. Resultatet har blivit trängsel och kapacitetsbrist som får allvarliga följdkonsekvenser. För det första så begränsas arbetsmarknaden på grund allt för långa restider till arbetsmöjligheter. För det andra blir det svårt att utveckla den regionala tågtrafiken på grund av kapacitetsbrist, och för det tredje kommer miljömässigt sämre lösningar (bil eller buss) att bli alternativ till miljövänlig tågtrafik.

Företagens konkurrenskraft avgörs i hög grad av möjligheten av att rekrytera rätt kompetens. Ju större den lokala arbetsmarknaden är – desto större är sannolikheten att kunna hitta 'rätt' personal för att kompetensförsörja företaget. Utöver kompetensförsörjning handlar det om försörjningskedjor och produktionssystem som innebär att företagen har god tillgänglighet till insatsvaror och avsettningsmarknader.

Storleken på den lokala arbetsmarknaden är avgörande viktig för den långsiktiga utvecklingen i en region. En regions storlek är central för den långsiktiga ekonomiska utvecklingen. Studier av hur svenska arbetsmarknadsregioner utvecklats visar ett mycket starkt samband mellan storlek och tillväxt. Ju större arbetsmarknadsregion är, desto större har tillväxten varit.

Idag är Sveriges tillväxt i hög grad kopplad till ett antal större städer. Stora delar av Sverige, inte minst kommuner med sämre tillgänglighet karaktäriseras av stagnation eller tillbakagång. Med nya stambanor skulle framför allt stationskommunerna, men i hög grad också närliggande mindre kommuner, ges radikalt bättre förutsättningar för utveckling genom att de integrerats i och därmed fått tillgång till en betydligt större arbetsmarknad.

I tre genomförda fallstudier avseende kommuner som fått ny tåginfrastruktur kan konstateras att den förbättrade tillgängligheten inneburit att boende i dessa kommuner fått tillgång till en väsentligt större arbetsmarknad. Pendlingen inom den nya större arbetsmarknaden har ökat betydligt. Individer har fått större möjlighet att välja ett arbete som motsvarar kvalifikationer och intressen. Företagen har fått ett större omland vilket underlättat kompetensförsörjningen.

Över hela det politiska spektret finns en samsyn om att bostadsbristen är problematisk och att åtgärder krävs för att möjliggöra ett ökat bostadsbyggande. Trots denna insikt har det inte initierats några blocköverskridande samtal vare sig från den nuvarande eller den förra regeringen. Följaktligen finns det heller ingen samsyn i hur problemet ska tacklas. Det saknas tydliga och förutsägbara villkor för bygg- och

bostadsbranschen. När politiken sviktar i sitt ansvar om tydliga besked blir det i slutändan de bostadsbehövande som får ta smällen.

2017 avlämnades slutrapporten från Sverigeförhandlingen till regeringen. I Sverigeförhandlingens uppdrag fanns en direkt koppling till bostadsbyggande. Det var en tydligt uttryckt ambition och vilja kring vilken det rådde politisk samsyn. Genom förhandlingar, krav och stimulanser kunde staten få kommuner och andra aktörer att sluta upp kring villkor och spelregler. Arbetet resulterade i överenskommelser om 285 400 bostäder längs med de nya stambanorna och i storstadsregionerna. Investeringar i infrastruktur innebär en förstoring av arbetsmarknadsregioner och skapar därmed möjligheter till samhällsekonomiskt effektiva lösningar för ett ökat bostadsbyggande.

Kritiker har tidigare hävdad att nya stambanor inte är samhällsekonomiskt lönsamma. Uppdaterade prognoser för gods- och persontransporter indikerar lönsamhet¹⁶. Nya stambanor skulle också skapa incitament för bostadsbyggande. Svenskt Näringsliv har konstaterat att Sverige investerar för lite i infrastruktur i förhållande till andra länder och i förhållande till hur vår ekonomi växer¹⁷. Konsekvensen blir bostadsbrist och försämrad konkurrenskraft. Sverige gjorde förra året ett överskott på 164 miljarder kronor¹⁸. Nya stambanor beskylls ofta för att tränga undan andra objekt. Så är det inte. De ska inte ses som en ekonomisk belastning. De är en investering för bostadsbyggande, tillväxt och välfärd.

Frågan om bostadsbyggande har starka kopplingar till infrastruktur och tillgänglighet. På samma sätt som politiken skapat samsyn om till exempel Nato-anslutning och pandemin finns nu skäl att utveckla politisk enighet för robusta och långsiktiga beslut om infrastruktur- och bostadsbyggande.

¹⁶ Kreera (2022-06-07) *PM - Färdigställande av nya stambanan – en samhällsekonomisk analys*

¹⁷ Svenskt Näringsliv (2018) *Bana ny väg för Sveriges infrastruktur*.

¹⁸ Riksgälden: Pressmeddelande 10 januari 2023