



Den gröna omställningen

Hur blir etableringarna verklighet?



Sveriges
Kommuner
och Regioner

Förord

Försommaren 2023 presenterade SKR rapporten ”Vem ska stå för risken?”¹ om den gröna omställningen i Sverige. Rapporten fokuserade på vad som händer i Skellefteå, Boden och Luleå, tre av de etablerings- och expansionskommuner som genomför en stor samhällsomvandling för att skapa möjlighet för ny moderniserad industri att växa fram i Sverige – som är nödvändig för att klara kommande klimatkrav. En av slutsatserna var att många pratar om de stora etableringarna, men få pratar om hur stora insatserna är som kommunerna, och till viss del även regionerna, gör för att etableringarna ska bli verklighet.

Frågan om hur mycket pengar dessa kommuner måste satsa för att etableringarna ska bli verklighet, måste upp på bordet. Invånarna i dessa kommuner riskerar att bli högt skuldsatta, samtidigt som kommunerna nästan inte har något ekonomiskt att tjäna på denna industrialisering, då merparten av de offentliga inkomsterna från etableringarna består av statlig skatt. Förutom den statliga infrastruktur som Trafikverket ändå behöver bygga har statens bidrag till den infrastruktur som behövs lokalt på dessa orter varit ytterst begränsad – samtidigt som hela riket och staten har mest att tjäna på omställningen.

När vi ett år senare blickar tillbaka på utvecklingen har statens insatser för att stödja kommunerna som investerar kraftigt för att få till den gröna industriomställningen lyst med sin frånvaro. I denna rapport beskrivs ytterligare vad som hänt med utvecklingen i Skellefteå, Boden och Luleå. Dessutom kompletteras beskrivningen från dessa kommuner med de satsningar som sker i Mariestad och Timrå/Härnösand/Sundsvall. Det är dock viktigt att uppmärksamma att detta enbart är exempel från några kommuner.

Omställningen sker i väldigt många av Sveriges kommuner och påverkar inte enbart de som själva tar emot industriföretagen. Den är en förutsättning både för klimatet, sysselsättningen och för att öka svensk produktivitet och samhällsnytta.

Stort tack till Magnus Åkerlund, kommunchef i Boden, Lars Liljedahl, kommundirektör i Härnösand, Anna Lindh Wikland, kommundirektör i Luleå, Susanne Wirdemo, kommundirektör i Mariestad och Kristina Sundin Jonsson, kommundirektör i Skellefteå kommun som har bidragit med insikter och underlag till rapporten.

Stockholm i juni 2024

Annika Wallenskog
Chefsekonom
Sveriges Kommuner och Regioner

Not. 1 <https://skr.se/download/18.3cd0d917188ba187434942c6/1695990963493/Vem-ska-sta-for-risken.pdf>.

Innehåll

Inledning	4
Inkomster och utgifter fördelas ojämnt	4
Varför är den gröna industriomställningen viktig?	6
Nödvärdigt för att Sverige ska klara klimatmålen	6
Svensk industri ska vara konkurrenskraftig och ligga i framkant.....	7
Omställningen påverkar tillväxt i hela landet	7
Etableringarna beräknas leda till fler än 40 000 jobb	8
Olika faser i industrialisering kräver olika stöd	8
Industrisatsningar om 750 miljarder	9
Exempel på de stora etableringarna.....	9
Statliga stöd och EU-stöd till den gröna omställningen	12
Omställningen ger ökade inkomster till staten	13
Kommunernas intäkter bygger på inflyttning	14
I andra nordiska länder tjänar kommunerna på att skapa tillväxt	15
Kommunernas investeringar	16
Behovet av arbetskraft och bostäder	18
Avgörande att bostadsbyggandet snabbt tar fart.....	19
Över 50 000 nya bostäder till 2040	20
Stora satsningar i infrastruktur krävs	21
Exemplet Skellefteå – stora behov av investeringar.....	22
Exempel i andra kommuner.....	22
För att transporterna ska fungera krävs satsningar i hamn och flygplatser.	22
Kraftig utbyggnad av energiinfrastruktur krävs.....	23
Riskerna	24
Avslutning	25

Inledning

Grön industriomställning sker på många platser i Sverige, från Kiruna i norr till Karlskrona i söder. Omställningen påverkar inte bara kommuner som själva tar emot industriföretag som ställer om, utan även andra. Den gröna omställningen ställer krav på infrastruktur, energi, bostäder, transporter, kompetensförsörjning och välfärdens verksamheter.

För ett år sedan publicerade SKR ”Vem ska stå för risken?”² om effekterna av de stora industrisatsningar som pågår i Skellefteå, Boden och Luleå. Denna rapport återupptar beskrivningen av utvecklingen i dessa kommuner och kompletterar med Timrå, Härnösand, Sundsvall och Mariestad.

Rapporten beskriver varför omställningen är viktig, hur den påverkar kommunerna och vad som krävs för att omställningen ska bli verklighet. Frågan kvarstår om vem som ska stå för risken för Sveriges gröna omställning, som möjliggörs genom investering och skuldsättning i ett antal etablerings- och expansionskommuner?

Inkomster och utgifter fördelas ojämnt

Den gröna industriomställningen är viktigare för Sverige som helhet än för en enskild kommun. Kommunerna får idag inte några intäkter för att de hjälper till att skapa arbetstillfällen. Statens inkomster ökar dock rejält tack vare de nya industrierna.

Statens inkomster till följd av den gröna omställningen kommer från moms, bolags-skatte, inkomstskatt för löner över tak (statlig inkomstskatt) och arbetsgivaravgifter. Enligt en beräkning från McKinsey får staten merinkomster om 24 miljarder kronor per år efter 2030, bara till följd av industrisatsningarna i Norrbotten³. Den allmänna löneavgiften ger en inkomst till staten på 2,8–3,8 miljarder kronor per år för de arbetstillfällen som skapas i de sju kommuner som beskrivs i denna rapport. Medel som inte motsvarar någon kostnad för staten och därför borde kunna användas direkt till att stödja de kommuner som har stora utgifter för omställningen. De kommunkoncerner som beskrivs i denna rapport har utgifter som beräknas uppgå till cirka 100 miljarder för ett stödja omställningen.

Not. 2 <https://skr.se/skr/tjanster/rapporterochskrifter/publikationer/vemskastaforriskan.73756.html>.

Not. 3 <https://utvecklanorrbotten.se/nyheter/2024/ny-rapport-visar-pa-industriomstallningens-samhallsvinster/>.

I andra nordiska länder tjänar kommunerna på att skapa tillväxt. I Sverige får kommunerna bara intäkter om de som arbetar i industrierna flyttar till kommunen, och även då kan kommunerna inte räkna med något överskott.

I Norge, som i många avseende ligger före Sverige i den gröna omställningen, arbetar fylkeskommunerna tillsammans med den norska statsförvaltningen för att få till den gröna omställningen. Där finns en beredskap för att stötta utvecklingen. Finland har likartade problem som i Sverige med stöd från den statliga nivån. Incitamenten för kommunerna är dock större i Finland genom att de bland annat delar på inkomsterna från bolagsskatterna med staten och får inkomster från fastighets skatter från både näringsfastigheter och energiproduktion. I Sverige får kommunerna ingen fastighetsavgift för näringsfastigheter och för bostäder är fastighetsavgiften noll de första femton åren.

Den ekonomiska incitamentsstrukturen att skapa tillväxt är obefintlig i Sveriges kommuner. Det har i direktiv till flera kommunala utjämningsutredningar sagts att inkomstutjämnningen är tillväxthämmande och föreslagits att frågan ska lösas inom det kommunala utjämnings systemet. Något som testats och avrått ifrån i ett flertal utjämningsutredningar. Det är troligtvis inte i inkomstutjämnningen som incitamenten kan skapas. I våra nordiska grannländer finns incitament att skapa sysselsättning bland annat till följd av att kommunerna får del av bolagsskatten. Om de svenska kommunerna skulle kunna få ta del av exempelvis den allmänna löneavgiften när de skapar arbetstillfällen skulle det finnas ett visst incitament. Därtill är en intäkt för storskalig energiproduktion från vind, vattenkraft och solparker rimlig utifrån de intrång som dessa medför i omgivningen, med minskad möjlighet att använda mark för andra ändamål.

Kommunerna får idag inte några intäkter för att de hjälper till att skapa arbetstillfällen. Kommunerna, som har stora utgifter till följd av industrialiseringen, får visserligen skatteintäkter om personer flyttar till de orter där etableringarna och expansionerna sker, men totalt sett ger inte omflyttning mellan kommuner i Sverige någon intäkt för kommunsektorn som helhet.

De ökade skatteintäkter som en kommun får till följd av inflyttning medför motsvarande ökade kostnader som kommunen får. Det är så det kommunala utjämnings systemet är konstruerat. Syftet är att alla kommuner ska kunna finansiera sin verksamhet. Många kommuner i storstadsnära lägen som under många år haft inflyttning har kunnat ta ut relativt höga mark- och exploateringsavgifter vilket har kunnat täcka delar eller merparten av de ökade investeringsutgifterna. Motsvarande markvärden finns inte i flertalet av de kommuner som ställer om till grön industri. Det är inte ovanligt att dessa kommuner inte alls kan ta ut exploateringsavgifter för nyetableringar.

De investeringsutgifter, som kommunerna får till följd av att de stödjer utvecklingen till grön industriomställning, måste också ses i ljuset av att kommunsektorns låneskuld i stort sett har fördubblats som andel av BNP de senaste 15 åren, samtidigt som statens låneskuld nästan halverats som andel av BNP under samma tid. Staten lånar till cirka en procentenhets lägre ränta än kommunerna, så ur ett offentligfinansiellt perspektiv är lösningen att kommunerna ska stå för så stora utgifter inte effektivt. Ökningen av låneskulden i enskilda kommuner måste också ses ur ett riksperspektiv.

Varför är den gröna industriomställningen viktig?

Sverige är inne i en period av återindustrialisering och strukturomvandling. Det är en utveckling som tar oss närmre att nå klimatmålen och som ökar tillväxten och konkurrenskraften för vårt land. Den gröna omställningen och satsningarna på modern industri pågår redan runt om i landet, men det saknas inte motstånd. Rapporter som har finansierats av delar av näringslivet menar att det bästa vore om den gröna omställningen inte blir av. Kritik har också framförts på ledande tidningars debattsidor och omställningen har kategoriserats som dålig statlig industripolitik, som leder till brist på el, förluster för skattebetalarna, övervinster till riskkapitalister och ineffektiv klimatpolitik. Det finns dock flera tungt vägande skäl till varför det är viktigt att de påbörjade satsningarna fullföljs.

Nödvändigt för att Sverige ska klara klimatmålen

Sveriges utsläpp har gått ner, men järn- och stålindustrin släpper fortfarande ut lika mycket växthusgaser som de gjorde 1990. Denna sektor står nu för runt 13 procent av Sveriges samlade utsläpp. Transportsektorn står för nästan en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. De satsningar som nu genomförs syftar till att minska utsläppen specifikt inom dessa områden.

Industriomvandlingen är alltså helt nödvändig för att klara klimatmålen till 2045. EU har också lagstiftat om att minska utsläppen med 55 procent till 2030, att vi ska vara klimatneutrala till 2050 och fasa ut industrins utsläppsrätter. Enligt en rapport som presenterades i maj 2024 av Region Norrbotten skulle de planerade projekten bara i Norrbotten kunna öka klimatnyttan i Sverige med motsvarande nästan hälften av Sveriges territoriella utsläpp (som i dag är 45 miljoner ton).⁴

Not. 4 <https://utvecklanorrbotten.se/nyheter/2024/ny-rapport-visar-pa-industriomstallningens-samhallsvinster/>.

Svensk industri ska vara konkurrenskraftig och ligga i framkant

Den gröna industriomställningen är nödvändig för att svensk industri ska ligga i framkant och inte ska hamna på efterkälken i ett internationellt perspektiv. Satsningarna kommer att påverka svensk exportindustri positivt och öka Sveriges attraktionskraft för internationella investeringar, en utveckling som regeringen prioriterar i sin strategi för Sveriges utrikeshandel, investeringar och globala konkurrenskraft.⁵

Region Norrbotten har beräknat att satsningarna i länet motsvarar en ökning av BNP på 2–3 procent och ett ökat exportvärde på 100 miljarder kronor.⁶ De satsningar som beskrivs i denna rapport motsvarar mer än 10 procent av Sveriges BNP.

Att fortsätta producera stål med gamla metoder eller bilsbilar skulle kunna göra att delar av svensk industri fortsätter använda gammal teknik som exempelvis företaget Facit gjorde i början av 1970-talet, då man inte ställde om till elektroniska maskiner i tid.

Till följd av systemet för utsläppsrätter beräknas kostnaden för koldioxidutsläpp för stålproduktion öka betydligt. Utsläppen inom EU ETS ska minska med 62 procent till 2030 jämfört med 2005 och den fria tilldelningen av utsläppsrätter för sektorer som omfattas av gränjusteringsmekanismen CBAM (järn och stål, aluminium, cement, konstgödsel, vätgas) fasas ut under perioden 2026–2034.⁷ Risken är alltså stor att dagens sätt att tillverka stål successivt blir alltmer olönsamt.

Omställningen påverkar tillväxt i hela landet

Industrisatsningarna skapar också tillväxt och höjer produktiviteten, något som i sin tur ger bättre förutsättningar för välfärden.

Sverige har många fördelar; närhet till malm, skog, vatten, billig energi, hög utbildningsnivå och stort kunnande. Det finns även jordartsmetaller såsom kobolt, grafit och litium i Sverige.

De industrier som nu ställer om och växer bidrar till Sveriges tillväxt och till arbete för många underleverantörer och långa leverantörskedjor i hela landet. Det är därför inte rimligt att de kommuner eller regioner som nu främst investerar i syfte att ge företagen möjlighet att etablera sig ska stå för alla de kostnader som är förknippade med etableringarna, när hela landet får ta del av vinsterna.

Ett exempel är AB Volvo, som etablerar sin batterifabrik i Mariestad. Volvo är en av Sveriges största arbetsgivare med många underleverantörer, vars export utgår från Göteborgs hamn, det innebär att hela regionen påverkas positivt av satsningen i Mariestad.

Not. 5 <https://www.regeringen.se/contentassets/0fcabeeb93aa4a7bb12574e09ded25f6/strategi-for-sveriges-utrikeshandel-investeringar-och-globala-konkurrenskraft/>.

Not. 6 <https://utvecklanorrbotten.se/nyheter/2024/ny-rapport-visar-pa-industriomstallningens-samhallsvinster/>.

Not. 7 Beslut om förändringar i EU ETS (naturvardsverket.se).

Etableringarna beräknas leda till fler än 40 000 jobb

Mariestad som ligger i Västra Götaland är del av en region med stor bredd i både verkstads- och processindustri som har mer eller mindre långt gångna planer på att ställa om från fossila energikällor till fossilfri el. Västra Götalandsregionen konstaterar i en egen analys att de redan i dag har cirka 70 000 arbetstillfällen i industrin som är direkt berörda av energiomställning mot fossilfri el.

De nya etableringarna, som beskrivs i denna rapport, beräknas ge ca 44 000 arbetstillfällen fram till 2030. Fram till 2040 beräknas antalet arbetstillfällen att ha ökat med cirka 58 500. Det gäller arbeten både direkt i företagen och i välfärdssektorn, som konsekvens av de nya invånare som behöver flytta till kommunerna.

Antalet arbetstillfällen som detta ger totalt beräknas bli mellan 44 000–58 500 i dessa kommuner fram till år 2040, varav:

- › 15 000–20 000 i Skellefteå,
- › 5 000–9 000 i Mariestad,
- › 4 500 i Boden,
- › 12 000–15 000 i Luleå
- › 7 500–10 000 i Timrå, Härnösand, Sundsvall

Det handlar om arbetstillfällen såväl inom industrin som i övrigt näringsliv samt i välfärden.

Olika faser i industrialisering kräver olika stöd

Hastigheten är olika. Mellan åren 2020–2030 beräknas omkring 7 000 nya industrijobb ha tillkommit i Skellefteå, som ligger först i omställningen. Detta påverkar även övriga branscher som också beräknas växa under samma tidsperiod. Dessa arbetstillfällen är utöver de tusentals arbetstillfällen som skapas under byggtiden, där upp mot 4 000 tillfälliga entreprenörer är verksamma i Skellefteå.

Indirekta arbetstillfällen har en viss eftersläpning, vilket innebär att effekterna på arbetsmarknaden i stort kommer att fortsätta att öka över tid. Totalt kan det innebära upp emot 20 000 nya jobb fram till 2040, bara i Skellefteå.

De gröna etableringarna är i olika fas i kommunerna. I några av kommunerna som Mariestad och Timrå, Härnösand och Sundsvall är det tidig uppstartsfas, och riskerna är många. Vad händer om de nya etableringarna inte fullföljs? Kommunerna har redan investerat stora belopp för att bereda möjlighet för bolagen att kunna etablera sig, men in i det sista skulle något företag kunna backa, exempelvis för att andra länder bjuder över Sverige med höga investeringsstöd. Flera länder har redan sådana stöd, då de värnar om de arbetstillfällen och den möjlighet till tillväxt som kommer av den nya industrin. Inställda etableringar skulle påverka svensk exportindustri negativt såväl som Sveriges möjlighet att nå målen för transportindustrin och klimatet. Inte minst skulle stora satsningar visa sig har varit förgäves.

Industrisatsningar om 750 miljarder

Det är enormt stora företagsetableringar som är aktuella. Satsningarna uppgår till cirka 750 miljarder kronor, det vill säga mer än 10 procent av BNP, bara i de kommuner som beskrivs i denna rapport.

Exempel på de stora etableringarna

Boden

H2 Green Steels etablering av fossilfritt Stålverk där företaget säkrat finansiering om cirka 75 miljarder.

Luleå

- › SSAB:s omställning till fossilfritt stål för 50 miljarder kronor i Luleå och Brahestad.
- › LKAB – ReeMAP:s utvinning av jordartsmetaller samt tillverkning av fosfor för konstgödsel, 10 miljarder kronor i Luleå, samt total omställning av LKAB:s övriga verksamhet med bland annat järnsvamptillverkning, 400 miljarder kronor i Luleå och andra nyckelorter i Norrbotten.
- › Uniper – vätgashub och tillverkning av e-bränsle, grönt fartygsbränsle, miljardklass i Luleå.
- › Talga – tillverkning av batterianoder, 3 miljarder kronor i Luleå.
- › Power2Earth – tillverkning av grön ammoniak och grönt konstgödsel med hjälp av vätgas, 22 miljarder kronor i Luleå.
- › Ozoneair – ny fabrik samt FoU, 100 miljoner kronor i Luleå.
- › Sunna Group – 30 hektar/15 megawatt solpark, 250 miljoner kronor i Luleå.
- › Landbaserad fiskproduktion av röding, 500 miljoner kronor i Luleå.
- › Nordion Energi – pipeline runt Bottenviken, 30 miljarder kr bland annat i Luleå.
- › Svenska kraftnät – uppgraderade elledningar utefter Norrlandskusten, 8,5 miljarder kronor bland annat i Luleå.

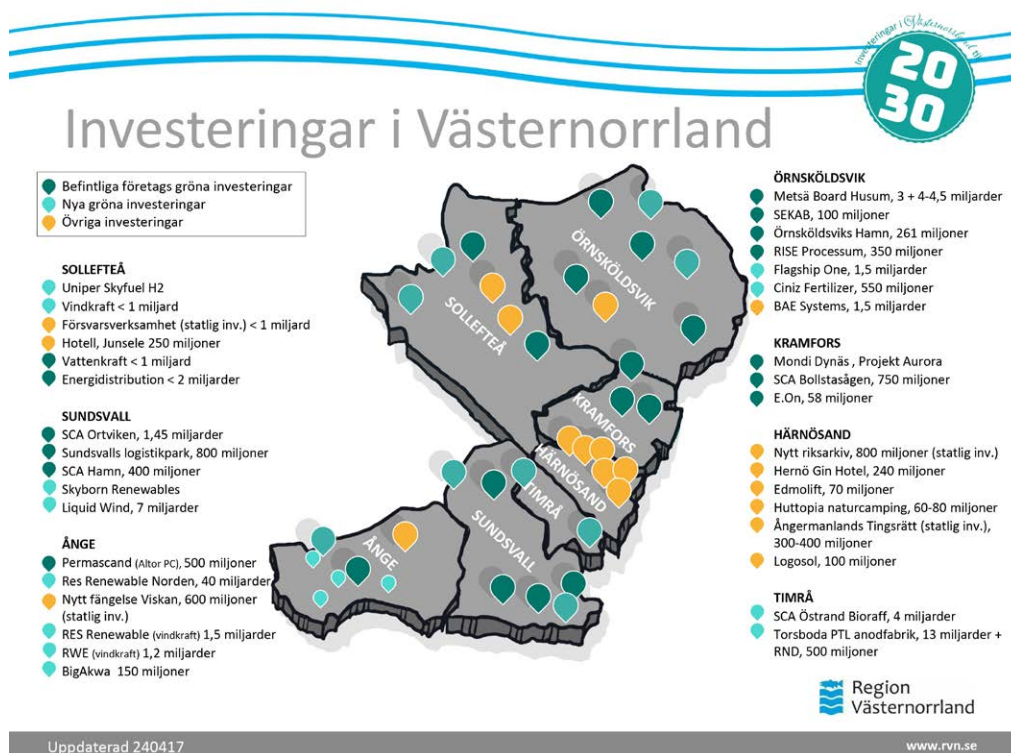
- Sweawind – vindkraftverk offshore, 40 miljarder kronor bland annat i Luleå.
- Luleå Energi AB använder idag SSAB:s restenergier av förbränt kol till el, varmvatten till fjärrvärmens samt torkgaser till bioenergi (pellets) vilket förser hela Luleå kommun. När SSAB ställer om till fossilfritt och slutar med kol kommer Luleå Energi AB behöva ställa om hela sin tillverkning av el, fjärrvärme och bioenergi. Samtidigt beräknas behovet av el att tiodubblas i och med industrisatsningarna.

Mariestad

Volvo Battery Mariestad Operation AB (Volvo BMO) – bolaget planerar att uppföra en anläggning för storskalig produktion av batterier, en satsning som uppgår till många miljarder.

Region Västernorrland

Investeringar sker i alla Västernorrlands kommuner, se bild nedan. 100–120 miljarder kronor beräknas investeras i Västernorrland fram till år 2030. Ytterligare 100 miljarder bedöms investeras i vindkraft och eldistribution.



Några av de större nya gröna investeringarna är:

- › PTL som bygger en anodfabrik för bilbatterier, en investering på 14 miljarder kronor på 70 hektar industrimark. Dessutom detaljplaneläggs upp till 400 hektar industrimark i Timrå, Sundsvall och Härnösand.
- › SCA som planerar ett bioraffinaderi för förnyelsebart biobränsle.
- › En ny anläggning för Biogen Co2 kombinerat med förnybar vätgas för att generera grönt elektrobränsle, eMetanol, i Sundsvall. Investeringen uppgår till 5 miljarder kronor.

Skellefteå

- › Northvolt genomför investeringar i batteritillverkning för minst 80 miljarder kronor.
- › Dongjin Sweden AB, underleverantör till Northvolt, investerar för cirka 3 miljarder kronor.
- › Boliden AB investerar för 7,3 miljarder kronor för att minska miljöbelastningen inom gruv- och metallindustrin.
- › Skellefteå Kraft, tillsammans med partners, utreder investeringar på 25–50 miljarder kronor som innefattar bland annat koldioxidinfångning, vätgas och produktion av elektrobränslen samt utbyggt kraftförsörjningsnät och stationer på 3 miljarder kronor.
- › Svenska kraftnät investerar också 1,5 miljarder kronor i utbyggt stamnät.
- › Holmen industri etablerar vindkraftsproduktion för 10–20 miljarder kronor.
- › Stena recycling investerar i återvinning, service och logistik för 2 miljarder kronor.
- › Satsningar av flera olika företag däribland Afry och ICA som sammantaget investerar 1 miljard kronor i service och tjänstenärings.
- › Wibax planerar för en miljardinvestering i grön vattenkemi.

Statliga stöd och EU-stöd till den gröna omställningen

EU:s nya industristrategi syftar bland annat till att göra industrin än mer konkurrenskraftig på världsmarknaden. Med hjälp av strategin ska industrin minska sitt koldioxidavtryck genom att ta fram billiga och rena tekniska lösningar och nya affärsmodeller. EU vill att industrin ska gå i spetsen för en snabbare grön och digital omställning. Flera svenska bolag som ställer om till grön industri har beviljats stöd av EU som så här långt uppgår till cirka 6 miljarder kronor.

- › Riksgälden har hittills beviljat kreditgarantier till H2GS och Northvolt på 15 miljarder kronor per företag.⁸ Totalt finns 80 miljarder i utrymme för dessa kreditgarantier.
- › Totalt har H2GS fått 3,5 miljarder euro, i garantier av Svensk Exportkredit, Riksgälden och Europeiska Investeringsbanken (EIB). Exportkreditnämndens verksamhet finansieras med garantitagarnas premier och är alltså inte skattefinansierad.
- › Hybrit – har fått 3,1 miljarder kronor i stöd från Industrilivet, Energimyndighetens program.
- › Regeringen har avsatt 100 miljoner kronor i budgetpropositionen för 2024 för effektiv tillståndsprovning och tillsyn enligt miljöbalken. Tio miljoner kronor inom denna satsning fördelas till Länsstyrelsen i Västerbottens län för att bistå andra länsstyrelser i ärenden med betydelse för den gröna omställningen.

Not. 8 <https://www.riksgalden.se/sv/var-verksamhet/garantier-och-lan/grona-kreditgarantier/>.

Omställningen ger ökade inkomster till staten

Om satsningarna faller väl ut kommer bland annat Vattenfall och LKAB att kunna ge god avkastning till staten. Riksrevisionen har påbörjat en granskning av LKAB:s planerade omställning för tillverkning av grönt stål. Skälet till att Riksrevisionen granskar detta är att omställningen kritiserats för att vara dyr och avkastningen oklar. LKAB menar att de har agerat affärsmässigt och att riskerna med att inte göra någonting skulle vara större, då kunderna i sådana fall skulle vända sig till andra företag som kan leverera fossilfritt stål. Samtidigt betonar LKAB själva riskerna som finns om inte statens infrastruktur uppdateras, bland annat måste energiinfrastrukturen och Malm-banan byggas ut och upprustas.

Staten är den del av offentlig sektor som har mest rent ekonomiskt att tjäna på ny-industrialiseringen och strukturomvandlingen. Staten får inkomster i form av arbets-givaravgifter, skatt på lön över tak samt bolagsskatt och momsintäkter för den mer-försäljning som sker till följd av den ökade aktiviteten i kommunerna.

Enligt beräkningar från Region Norrbotten ökar skatteinkomsterna bara till följd av de projekt som planeras i Norrbottens län med 30 miljarder kronor årligen från 2030. Då räknar de med bibehållen lönsamhet för de berörda bolagen. De räknar med att 80 procent av detta (det vill säga 24 miljarder kronor) tillfaller staten. I och med att de antar viss inflyttning beräknas även kommunernas och regionens skatteintäkter öka (med 6 miljarder kronor per år).⁹ De har dock inte tittat på nettoeffekten för kommunerna till följd av inflyttning, som medför kostnader i ungefär samma storleksordning som intäkterna.

Staten har naturligtvis vissa utgifter också. Den offentliga sektorn beräknas behöva stå för 60–80 miljarder kronor av infrastrukturinvesteringarna innan 2030 varav kommuner, inklusive kommunala bostadsbolag, behöver stå för 30–50 procent av investeringskostnaden.

En kalkyl för de kommuner som beskrivs i denna rapport skulle ge vid handen att staten beräknas ha inkomster i minst den storleksordning som nämns i fallet Norrbotten. En del av statens inkomster används, förutom till dessa satsningar, även till andra ändamål såsom pension och sjukersättning. En inkomst som dock tillfaller staten utan motsvarande kostnadspost är allmän löneavgift.

Not. 9 <https://utvecklanorrbotten.se/media/gy5gswwho/gron-industrialisering-nb-webb.pdf>.

Ökningen av antalet arbetstillfällen för satsningarna ger inkomster till staten i form av allmän löneavgift på 2,8–3,8 miljarder kronor för varje år. Den allmänna löneavgiften är en ren skatt, eftersom den inte har någon motprestation, till skillnad från andra delar av arbetsgivaravgifterna som syftar till att finansiera bland annat sjukskrivningar och pensioner. Under senare år har löneavgiften använts i allmänt budgetförstärkande syfte och uppgår för 2024 till 11,62 procent av underlaget och tillfaller staten.

Kommunernas intäkter bygger på inflyttning

Många tycks vara av uppfattningen att kommunerna får intäkter av att det tillkommer arbetstillfällen eller till följd av att näringslivet går bra. Så är det inte. Om de som arbetar på etableringarna inte flyttar dit, får kommunerna inga intäkter överhuvudtaget.

Samtidigt kräver en betydande inflyttning, som idag exempelvis sker i Skellefteå, omedelbara lösningar för bostadsfrågan för att inte utvecklingen ska upphöra.

Hur stora är då intäkterna och kostnaderna om de som ska arbeta på etableringarna flyttar till kommunen? Ett exempel, enligt SKR:s beräkningar, är om en familj med två vuxna, där båda har löner på mellan 500 000 till 800 000 kronor per person och år och ett barn på 6 år skulle flytta till Luleå. Då skulle kommunen få en total intäkt för dessa tre personer på 170 000 kronor per år. Samtidigt skulle kommunen ha kostnader för förskoleklass och fritidsverksamhet till 6-åringen som totalt beräknas uppgå till 155 000 kronor per år. Överskottet efter kostnader för förskoleklass och fritids som är 15 000 kronor per år för familjen ska täcka övriga kostnader för kultur- och fritidsverksamhet, infrastruktur, eventuell socialtjänst, och samhällsbyggnadsfrågor.

Med en inflyttning om totalt 40 000 personer med motsvarande familjekonstellationer (två vuxna och ett barn) till dessa kommuner skulle nettoökningen av skatteintäkter och ofrånkomliga kostnader för kommunerna bli sammantaget mellan 200–270 miljoner kronor per år i dessa kommuner. Detta förutsätter dock att familjerna inte nyttjar någon annan kommunalverksamhet än förskola, barnomsorg och skola.

Det innebär att statens överskott bara från den allmänna löneavgiften per år är större än kommunernas eventuella överskott från skatteintäkterna för inflyttande personer. Ändå är det kommunerna som behöver stå för merparten av de stora utgifterna för de investeringar som måste göras.

Ett rimligt scenario vore att det borde finnas ett incitament för kommuner att skapa nya arbetstillfällen. Ett enkelt förslag vore att de skulle kunna få dela på nya inkomster från den allmänna löneavgiften med staten.

I andra nordiska länder tjänar kommunerna på att skapa tillväxt

I Sverige till skillnad från exempelvis i Norge och Finland finns ingen ekonomisk uppsida för en kommun att bidra till tillväxt. Som beskrivits i denna rapport får kommunerna bara intäkter om de som arbetar i industrierna flyttar till kommunen, och även då kan kommunerna knappast räkna med något överskott. Syftet är att skatteintäkterna precis ska täcka kostnaderna för varje ny inflyttare. Det är så det kommunala utjämningsystemet är utformat. I Sverige finns även en fastighetsavgift, men den är begränsad till 9 525 kronor per fastighet. Avgiften tillkommer dessutom en kommun först 15 år efter att en ny fastighet byggts.

I Norge och Finland finns andra inkomstkällor förutom inkomstskatt från invånare som är skrivna i kommunen. Det ger kommunerna i dessa länder incitament att skapa tillväxt.

I Finland får kommunerna 30 procent av samfundsskatten (bolagsskatten). I Finland finns även en fastighetsskatt, där kommunen själv väljer nivå upp till en maxnivå för bostäder, företagsfastigheter och kraftverk. De får också ta ut skatt på vindkraftverk. Exempelvis kan en liten kommun om 2 000 invånare få 70–80 miljoner kronor per år från vindkraftverk som är etablerade i kommunen.

Norska kommuner får fastighetsskatt som kan tas ut även för vindkraftverk och vattenkraftverk. De får även del av en naturresursskatt baserat på antalet kilowattimmar. De kommuner som har vattenkraft får också del av en avgift för kraftstationer. Kraftkommunerna får köpa el till självkostnadspris och elen får nyttjas i kommunen eller säljas fritt på marknaden.

Kommunernas investeringar

Kommunerna måste satsa stort för att industrisatsningarna ska komma till stånd. De kommuner som beskrivs i denna rapport behöver totalt i sina koncerner investera i storleksordningen 80 till 90 miljarder kronor för att etableringarna ska bli verklighet, varav en stor del är kopplat till investeringar i VA-ledningar och verk, gator och vägar, energiproduktion och elnät, hamnar, flygplatser och övrig infrastruktur.

Till beloppet ska läggas investeringar i hamnen i Luleå på 10 miljarder kronor, som en extern part förhoppningsvis kommer att ta. Totalt handlar det om 15 miljarder kronor i hamnen för att möjliggöra de gröna industrietableringarna i både Luleå och Boden.

Här finns det stora skillnader avseende om det finns statlig infrastruktur på plats eller inte, exempelvis flygplats. I Skellefteå, där flygplatsen är i kommunal ägo, kommer det att behövas investeras i en ny flygplatsterminal för närmare en miljard kronor. Skellefteå kommun behöver också själv ta ansvaret för att investera i nya resecentrum i både Bureå, Byske och centrala Skellefteå (omkring 500 miljoner kronor) i samband med att Norrbotniabanan dras fram mellan Umeå och Luleå.

Det är även många miljarder kronor som behöver investeras i förskolor, grund- och gymnasieskolor, bostäder, med mera. I rådande konjunkturläge, med ett högt ränteläge och hög inflation, har bostadsproduktionen helt stannat av. För exempelvis Skellefteå, med en stark befolkningsutveckling, har det akuta bostadsläget inneburit att kommunen och dess allmännyttan har behövt investera miljarder i olika bostadslösningar. I ett annat konjunkturläge hade dessa bostadsinvesteringar genomförts av näringslivet. Det har inneburit ytterligare bördor på kommunens redan omfattande investeringsbehov.

Investeringar på cirka 100 miljarder kronor i sju kommuner

- › **Timrå, Härnösand och Sundsvall** måste investera 7 miljarder kronor. Kostnaderna ska i största möjliga utsträckning givetvis tas av företagen, men samtidigt behöver kommunerna ligga steget före och därmed ”ta risken”.
- › **Luleå** beräknar investeringsutgifter för kommunkoncernen på cirka 23 miljarder kronor 2024–2033, förutom hamninvesteringen på 10 miljarder som nämndes tidigare. Av detta är cirka 10 miljarder kronor direkt kopplat till industrietableringarna. Däremot är det i kommunens budget i dagsläget ingen hänsyn tagen till ökat behov av skolor, förskolor, gator, vägar, idrottshallar med mera vilket kommer att öka på investeringsutgiften.
- › I **Boden** finns ett investeringsbehov de närmsta 10 åren som uppgår till 6,64 miljarder. De största investeringskategorierna är infrastruktur till det nya industriområdet där etableringen sker samt infrastruktur som möjliggör bostadsbyggande. Uppskattningsvis 1,13 miljarder av investeringsbehovet är direkt relaterat till etableringen, men många av de övriga investeringsbehoven går indirekt att härleda till den tillväxt som etableringen medför. Det finns även ett behov att bygga ut övrig kommunal service, i närtid planeras investeringar i för- och grundskolor vilket också är en effekt av etableringen.
- › I **Mariestad** finns ett expansionsbehov på cirka 8 miljarder kronor mellan 2023 till 2040, med stora poster såsom renings-, vattenverk, brandstation, exploatering och volymökning inom de kommunala verksamheterna.
- › I **Skellefteå** kommunkoncern planeras investeringar under den närmaste 10-årsperioden på över 40 miljarder kronor. Det handlar om investeringar i hamn, energiproduktion, stamnät, flygplatsterminal, resecentrum, gator och vägar, gång- och cykelbanor, bostäder, VA, förskolor, grund- och gymnasieskolor med mera.

En väsentlig investering som kommer att genomföras i Skellefteå är också Arctic Center of Energy (ACE). En byggnad innehållande lokaler för forskning, innovation, co-workingtor, etc. med inriktning för arbete med den gröna omställningen. Investeringen utgör också en förutsättning för Skellefteå University Alliance (SUA), vilket är en ökad samverkan med olika lärosäten för att bredda utbudet av utbildningar. Målet är att utöka Campus Skellefteå för upp emot 15 000 studenter. Sammantaget är detta viktiga investeringar för kompetensförsörjning samt forskning och utveckling för den industri som arbetar med den gröna omställningen.

Behovet av arbetskraft och bostäder

För att etableringarna ska kunna komma igång och industrierna fungera är det viktigt med arbetskraft, vilket kräver befolkningstillväxt på de orter där industrin ställer om. Det krävs arbetskraft, inte bara till uppbyggnaden av industrierna, utan också till kringliggande näringsliv, såsom underleverantörer, handel, hotell och restauranger, och inte minst till kommunernas och regionernas verksamheter. Med befolkningstillväxt blir kommunerna också mer livskraftiga, något som i synnerhet är viktigt för de krympande kommuner som fram till idag haft en mindre gynnsam utveckling.

Skellefteå, etableringskommunen som går först när det gäller återindustrialiseringen och grön omställning, är den kommun vars befolkning vuxit snabbast de senaste åren. Kommunen har vuxit med över 8 procent under perioden 2021–2024. Bedömningen är att den starka befolkningstillväxten kommer att fortsätta under den kommande 5–10 årsperioden. Om ökningstakten under det första kvartalet i år fortsätter talar allt för att Skellefteå kommer att bli den kommun som har den starkaste befolkningstillväxten även under 2024. Av inflyttarna som kom till Skellefteå 2023 kom en dryg tredjedel, 1 602 personer, från utlandet. I och med att det varit svårt att hitta tillräckligt med arbetskraft i Sverige har företagen och kommunen vänt sig till andra länder för att rekrytera arbetskraft. Förutom den inrikes inflyttningen, är Indien det land som flest kommit från under det senaste året. Inflyttningen från utlandet kommer från ett stort antal länder vilket också innebär att utredningen om försörjningskravet för arbetskraftsinvandrare (SOU 2024:15), riskerar att få betydande konsekvenser för en plats som Skellefteå och även för andra tillväxtkommuner.

Den lediga kapaciteten på arbetsmarknaden är mycket låg i både Norr- och Västerbotten. I Skellefteå har arbetslösheten under ett flertal år bara uppgått till hälften av vad den är i övriga Sverige. Behovet av arbetskraft är därför fortfarande monumental och för tillväxtkommunen Skellefteå är just nu utbudet av bostäder den i särklass största utmaningen.

Totalt sett beräknas etableringarna i de kommuner som berörs i denna rapport att leda till 58 500 nya arbetstillfällen fram till 2040 och för detta behövs 50 000 nya bostäder.

Den 16 februari lämnade Peter Larsson, regeringens samordnare för den stora samhällsomställningen i norra Norrland, en delredovisning av sitt uppdrag att komma med förslag för att öka bostadsbyggandet i norra Sverige, i syfte att industrierna, kommunerna och regionerna ska kunna ha någon möjlighet att klara kompetensförsörjningen.

I utredningen läggs tre förslag fram. Förslagen handlar om att möjliggöra för Norrlandsfonden att finansiera bostadsbyggandet, att införa statliga kreditgarantier för bostadsbyggandet och att införa en statlig hyresförlustgaranti.¹⁰ Den 15 juni ska slutrapporten presenteras.

Även i delrapporten från Produktivitetskommissionen, som presenterades i april 2024, beskrivs bostadsbyggande som en viktig faktor för att öka produktiviteten i Sverige. Kommissionen skriver att ”om produktiviteten ska kunna vända upp måste vi få fart på bostadsbyggandet. Människor måste kunna flytta dit jobben finns. Bostadsbrist försvårar företagets rekrytering och bromsar den ekonomiska tillväxten.”¹¹ Tyvärr hamnar Produktivitetskommissionen fel när de i sin slutsats menar att en stor del av problemet att det inte byggs tillräckligt många bostäder är det kommunala planmonopolet. I de kommuner som beskrivs i denna rapport finns mycket detaljplanelagd mark. SKR har återkommande kunnat visa att tillgången generellt är god på detaljplanelagd mark för bostäder i landets kommuner. Problemet är i stället att få ekonomi i byggandet.

Avgörande att bostadsbyggandet snabbt tar fart

Kommunerna är i olika stadier av nyindustrialiseringen, där Skellefteå är först ut. Kommunen har visat att det går att vända utvecklingen, öka befolkningen och så här långt möta behovet av arbetskraft. Det ställer dock krav på ett omfattande bostadsbyggande. I ett läge när bostadsbyggandet har stannat av i hela Sverige, får det betydande konsekvenser för fortsatt utveckling. Tillväxtkommunerna riskerar därmed att inte kunna möta behovet av arbetskraft framöver. Arbetskraftsbrist och brist på bostäder för de som ska arbeta i kommunen är på kort sikt det största hindret för Skellefteås utveckling, och därmed också för Sveriges gröna industriomställning. Den rekordlåga arbetslösheten gör att inflyttningen är avgörande.

I de kommuner som beskrivs i rapporten krävs att en stor mängd bostäder byggs:

- › I Timrå, Härnösand och Sundsvall har mark planlagts för totalt 10 000 nya bostäder.
- › I Luleå planeras 6 400 bostäder till 2030, och totalt 13 600 till 2040.
- › I Mariestad planeras 7 000 bostäder byggas fram till 2040.
- › I Boden planeras 2 700 bostäder fram till 2030.
- › I Skellefteå planeras 10 000 bostäder fram till 2030, samt minst ytterligare 5 000 nya bostäder fram till år 2040.

Not. 10 [Delrapport från utredare med uppdrag att främja koordinering av \(regeringen.se\).](https://www.regeringen.se/Contentassets/f95ea38d4f914bf6acc8af3ec8b5e7c5/goda-mojligheter-till-okat-valstand-sou-202429/)

Not. 11 [https://www.regeringen.se/Contentassets/f95ea38d4f914bf6acc8af3ec8b5e7c5/goda-mojligheter-till-okat-valstand-sou-202429/.](https://www.regeringen.se/Contentassets/f95ea38d4f914bf6acc8af3ec8b5e7c5/goda-mojligheter-till-okat-valstand-sou-202429/)

Över 50 000 nya bostäder till 2040

Totalt sett handlar det alltså om att 36 100 bostäder planeras fram till år 2030 samt ytterligare 19 200 bostäder till 2040. Det innebär totalt 50 000 bostäder.

I och med att det nu är stiltje på bostadsmarknaden, måste kommunerna i många fall bygga själva genom sina bostadsbolag. Exempelvis planerar Skellefteå kommuns bostadsbolag Skelleftebostäder att årligen investera för 1–2 miljarder kronor i bostadsbyggande och beräknas investera för närmare 10 miljarder kronor fram till år 2030. Kommunen själv planerar också att inom det närmaste året uppföra 200–300 tillfälliga bostäder för de egna anställda, förvärva bostadsrätter med mera. Detta genomförs för att trygga den egna kompetensförsörjningen och på så vis också avlasta den övriga bostadsmarknaden. Northvolt ordnar därutöver själv tusentals tillfälliga bostäder för den personal som är på plats och bygger upp fabriken.

Skellefteå kommun har sökt och fått både lån och bidrag från Europeiska investeringsbanken (EIB). Det handlar om ett bidrag på mellan 120–130 miljoner kronor samt ett lån på 800 miljoner kronor som oavkortat går till bygget av nya bostäder. Bidraget är främst destinerat till mindre bostäder (studentbostäder och liknande) samt bostäder för sociala ändamål.

I Sverige finns för närvarande inget stöd att söka för att öka bostadsbyggandet. Förhoppningen är att några av de förslag som regeringens samordnare Peter Larsson lägger fram i juni 2024.

Stora satsningar i infrastruktur krävs

För att få till stånd de gröna industrietableringarna och expansionerna och möta behovet av arbetskraft kopplat till dessa satsningar krävs stora investeringar i bland annat transportinfrastruktur. Staten har ett huvudansvar, men har så här långt inte i tillräcklig utsträckning prioriterat investeringar kopplat till den gröna omställningen inom industrin. Flera kommuner har istället fått gå in med stora investeringar för att skapa förutsättningar för omställningen.

I Trafikverkets senaste årliga redovisning¹² anges utifrån tecknade avtal att kommuner och regioner över hela Sverige ska bidra med 1,7 miljarder kronor till olika åtgärder inom statlig infrastruktur. Till det kommer även frågan om när länsplanerna för regional transportinfrastruktur samfinansierar olika åtgärder inom nationell plan. Vilket får till följd att olika angelägna åtgärder på det regionala vägnätet får stå tillbaka i planeringen.

Transportinfrastrukturen är eftersatt, exempelvis klarar Malmbanan, enligt LKAB, inte att frakta mer gods och i dag är trafiken kraftigt nedsatt. Luleå och Boden har fått en fråga från Trafikverket hur de ställer sig till medfinansiering av byggandet av dubbelspår gällande Malmbanan mellan Luleå och Boden. Det är inte ovanligt att Trafikverket försöker få kommuner och regioner att medfinansiera sina investeringar genom att locka med att dessa investeringar ska prioriteras framför andra om de får medfinansiering.

För att möjliggöra de godstransporter som Trafikverket prognostiserat i sin basprognos och i det särskilda regeringsuppdraget om Norrbotten och Västerbotten krävs en utbyggnad av hela kuststråket Gävle–Luleå – den planerade Norrbotniabanan och utbyggnad av Ostkustbanan till dubbelspår. Till detta ska läggas att ett stort antal större pågående och planerade industriinvesteringar i Västernorrland och Gävleborg, som kommer att öka efterfrågan på järnvägstransporter. En sammanvägning av olika kostnadsberäkning ger att hela järnvägssträckan Gävle-Luleå kan färdigställas för omkring 80 miljarder kronor. Och till detta kan Sverige söka medfinansiering på upp till 30 procent från EU via Fonden för ett sammanlänkat Europa. Tiden för färdigställande är kritisk – för varje år som färdigställande av investeringar skjuts fram desto svårare blir det för företag inom den gröna omställningen att klara sina transporter, alla kommer inte få plats i det järnvägssystem som vi har idag.¹³

Not. 12 Trafikverket 2024-02-29 [Medfinansiering och förskottering av statlig infrastruktur från avtalsparter År 2023–2026.pdf, 328,5 kB.](#)

Not. 13 [Yttranden Trafikverkets inriktningsunderlag 2026–2037.](#)

Exemplet Skellefteå – stora behov av investeringar

I Skellefteå har vägnätet och annan statlig infrastruktur i stort inte förändrats sedan 1970-talet. För en etableringskommun i stark tillväxt innebär det betydande utmaningar. Såväl när det gäller behovet av helt nya arbetsprocesser kopplat till tid för planering och färdigställande som avsatta resurser i nationella planer.

Utbyggnad av Norrbotniabanans tredje och sista etapp, mellan Skellefteå och Luleå, ska enligt Nationell plan påbörjas mellan år 2028 och 2033 och prognosticeras kunna öppnas för trafik först runt år 2040. Trafikverket bedömer samtidigt att en tidigareläggning skulle kunna möjliggöra driftstart runt år 2036 om projektet prioriteras. Trafikverkets planerade stora satsning på Norrbotniabanans motsvarar 40 miljarder kronor.

Trafikverket bygger också förbifart E4 för 2 miljarder kronor. Här återstår det dock en lokaliseringstudering som kan innebära betydande fördyringar och förseningar.

Både Norrbotniabanans och omdragningen av E4:an genererar även stora investeringar för Skellefteå kommun i form av flytt och omdragningar av VA, gator, vägar, gång- och cykelbanor med mer. Det ligger även på kommunens ansvar att uppföra resecentrum i både Bureå, Byske och centrala Skellefteå (kostnader på cirka 500 miljoner kronor). Vid hamnen behövs en ny kombiterminal. Om det inte hittas en privat aktör som vill uppföra och driva den innebär det ytterligare investeringar för kommunen på närmare 1,5 miljarder kronor.

Exempel i andra kommuner

I Timrå byggs trafikplats Torsboda, där krävde Trafikverket att kommunen skulle medfinansiera trafikplatsen med 500 miljoner kronor för att den skulle byggas.

Bodens kommun ska gå in med aktieägartillskott till Boden Järnväg AB som förlust-täckning med maximalt 30 miljoner kronor årligen de fem första åren efter byggtiden.

I Mariestad bekostar Trafikverket anslutning till etableringen.

För att transporterna ska fungera krävs satsningar i hamn och flygplatser

Luleå Hamn AB står för utbyggnaden av djuphamnskajen och ska även muddra hamnen. Detta ”projekt Malimporten” beräknas uppgå till 2,6 miljarder kronor till 2028. Utöver det kommer hamnbolaget stå för investeringar i delar av det övriga industriområdet kring hamnen. I området som kallas ”Framtidens hamn” beräknas investeringar uppgå till cirka 1,5 miljarder kronor till 2030. Luleå kommun har beslutat om borgen för dessa två projekt, dvs totalt 4,1 miljarder kronor.¹⁴ Resterande delar i hamnområdet med allväders-terminaler, coilshotell, med mera har en beräknad kostnad på 10 miljarder kronor och är under upphandling för att en extern part (koncessionär) ska stå för dessa investeringar.

Not. 14 Alla belopp ska indexuppräknas.

Skellefteå bygger en handelshamn för att klara en ökad sjöfart för 1,4 miljarder kronor samt den kombiterminal som nämns ovan för upp emot 1,5 miljarder kronor. Skellefteå kommun som även ansvarar för flygplatsen behöver bygga en ny terminal för flygplatsen. Investeringen kommer att uppgå till närmare 1 miljard kronor.

I Sundsvall har en logistikpark och en containerhamn byggts för 2 miljarder kronor.

Sammantaget måste kommunerna också bekosta gång- och cykelvägar för mer än 1 miljard kronor samt drygt 1 miljard kronor i utbyggt bredband.

Kraftig utbyggnad av energiinfrastruktur krävs

En förutsättning för den gröna industrialiseringen och klimatomställningen av transportsektorn är en kraftigt ökad elektrifiering. Elproduktionen bedöms behöva i stort sett fördubblas, och regeringen har angett en sådan inriktning till 2045. Men efterfrågan behöver tillgodoses även på kortare sikt. Tillhörande ny- och reinvesteringar i stamnät, regionnät och lokalnät har Energiföretagen Sverige bedömt till 1 000 miljarder kronor, där det mesta ligger i lokalnäten. Det behövs ett bättre samspel mellan energisystemets olika delar, omfattande både produktion, överföring, flexibilitet, lagring, tilldelning, samspel med fjärrvärme och andra energislag för att kunna tillhandahålla planerbar effekt till en rimlig kostnad.

En stor andel av tillkommande elbehov ligger i industriell vätgasproduktion för raffinaderi- och kemiindustrins omställning till förnybara drivmedel och fossilfria material. Andra branscher med höga utsläpp är mineral-, cement- och glasindustri, även där innebär en omställning till fossilfri produktion ett ökat behov av el.

En andra stor elförbrukare kommer från fordonsindustrins omställning till elbilar och ellastbilar via etablering av en batteriindustri. Till 2030 är planen att 50 procent av lastbilarna och 100 procent av bilarna som säljs ska vara elektrifierade. Batteritillverkning är elintensiv i flera led, dels tillverkningen av battericeller, dels i tillverkning av aktiva batterimaterial och återvinning.

En tredje typ av tillkommande elbehov ligger i summan av alla mindre och medelstora övriga tillverkande företag som får fossilfrihet som leveranskrav i de värdekedjor de ingår i. Till exempel kan det betyda att metalltillverkande företag behöver byta till el i gjuterier och ugnar.

Lösningarna är mer komplexa i Västra Götaland, där Mariestad ligger, än i norra Sverige. I flera av kommunerna i rapporten finns en stor efterfrågan på energi och effekt till ett fåtal stora industriprojekt. I Västra Götaland finns ett större antal industrier som ska ställa om på platser över hela regionen, samtidigt som ett flertal energiintensiva nyetableringar håller på att etableras. Lokal produktion och utbyggt elnät behövs i hela regionen.

Riskerna

Det finns omfattande risker med den pågående omställningen, samtidigt som det är av yttersta vikt att satsa för att inte Sveriges industri ska hamna på efterkälken. Den gröna industriomställningen är viktigare för Sverige än för en enskild kommun. Det borde därför finnas någon typ av vinst- och riskdelning eller garanti för statligt stöd till kommunerna.

Några exempel på de risker som finns:

- › **Energiinfrastrukturen är inte tillräckligt utbyggd** – en väsentlig del av den gröna omställningen sker i södra Sverige. Även till dessa industrier krävs tillgång till billig energi. I norra Sverige, finns dock bättre förutsättningar för förnybar energiförsörjning.
- › **Transportinfrastrukturen är eftersatt.** Ett varnande exempel är malmbanan där LKAB förlorar många miljoner kronor varje dag till följd av att rälsen som bär det tyngsta lasten i omställningen är 40 år gammal och lider av årtionden av brist på underhåll och tekniska uppdateringar. I dagsläget är en del av Malmbanan i så dåligt skick att det inte går att köra malmtågen med full last, något som leder till högre kostnader och lägre kapacitet.
- › **Andra länder bjuder över Sverige** med förmånligare villkor för företagen såväl i Europa som i USA och Canada.
- › **Kommunerna har inte råd** eller hamnar i ett läge där de inte kan genomföra de nödvändiga investeringarna fullt ut. Risken är också att kommunerna blir så högt skuldsatta att de inte klarar av att amortera på lånen eller bedriva välfärd på en rimlig nivå.
- › **Det tar för lång tid med tillstånd** och annat så att företagen hinner backa ur.
- › Om något eller några av **företagen går i konkurs** – så krävs stora statliga insatser.
- › En risk är också att det inte går att hitta **arbetskraft** till etableringarna – eller att det inte finns arbetskraft till välfärden.

Avslutning

Vad borde då göras för att stödja omställningen? Peter Larsson, regeringens samordnare för strukturomvandlingen i norr, föreslår i sin utredning kreditgarantier eller liknande för bostadsbyggande. Det är en väg att gå - och annars krävs andra åtgärder för att kraftfullt öka bostadsbyggandet. Även förslagen att Norrlandsfonden ska få medel för att finansiera bostadsbyggandet och att införa en statlig hyresförlustgaranti är viktiga.

Staten, genom exempelvis Trafikverket och Svenska Kraftnät, behöver höja sitt tempo för att det ska finnas transporter och energi så att företagen kan driva sin verksamhet. Detta är av mycket stor vikt för att möjliggöra företagens överlevnad och den gröna omställningen. Trafikverket måste också själva bekosta den nödvändiga infrastrukturen och inte övervältra finansieringsansvaret på kommuner och regioner.

Det är inte rimligt att invånarna i omställningskommunerna ska sitta med notan för hela utbyggnaden av infrastrukturen. I synnerhet inte då staten är den del av offentlig sektor som får största delen av inkomsterna från satsningarna. Den gröna industriomställningen är viktigare för Sverige än för en enskild kommun. Det borde därför finnas någon typ av vinst- och riskdelning eller någon typ av garanti där staten kan garantera stöd till de kommuner som nu tar den stora risken de gör. Några av kommunerna riskerar att dra på sig enorma skulder. Garantierna måste också anpassas beroende på i vilket läge kommunen befinner sig i.

Delar av de statliga inkomsterna borde på olika sätt stanna kvar på orten för att skapa incitament för tillväxt. Antingen som investeringsstöd till kommuner eller till privata bolag som bygger ut infrastrukturen i syfte att få till stånd dessa satsningar. Inte minst borde kommunerna få ta del av den allmänna löneavgiften.

Kompetensförsörjningen behöver stärkas genom en lokalt förankrad utbildning och arbetsmarknadspolitik. Staten måste också underlätta för den arbetskraftsinvandring som krävs för att tillgodose både industrin och välfärden.

Den gröna omställningen

Hur blir etableringarna verklighet?

I Sverige pågår en strukturomvandling där stora gröna industrisatsningar påverkar hela landet. Omställningen kräver satsningar på infrastruktur, transporter, energi, bostäder, arbetskraft och välfärdens verksamheter. Rapporten är en fortsättning på ”Vem ska stå för risken?” och återupptar frågan om kommunernas och statens ansvar för omställningen.

Enskilda kommuner lägger stora resurser på att stötta omställningen och industrietableringarna. Samtidigt får staten ta del av vinsterna och omställningen är viktigare för Sverige som helhet än för en enskild kommun.

Upplysningar om innehållet:

Annika Wallenskog, annika.wallenskog@skr.se

© Sveriges Kommuner och Regioner, 2024

ISBN: 978-91-8047-280-7

Produktion: Advant

Ladda ner på skr.se/publikationer

Post: 118 82 Stockholm | Besök: Hornsgatan 20

Telefon: 08-452 70 00 | skr.se