

Nordisk ByggAnalys av:
LASSE AXLING
Källa Byggfaktas databas

Innehåll:

38 Marknadsförutsättningarna

39 Den politiska bilden

40 Vägar

41 Järnvägar

42 Flyg och sjöfart

43 Godstransporter

44 Projektet - Sundsvall Syd

Byggfaktaindikatorn är ett system av kortsiktiga indikatorer för byggmarknaden som utnyttjar tre olika händelser i byggprojektets historia

1 När projektet första gången dök upp på marknaden

2 När arkitekten upphandlades

3 När projektet byggstartades

Indikatorerna kan användas för en valfri geografisk marknad för ett stort antal olika typer av byggnader.



Medvinden

är för närvarande mycket stark för investeringar i trafikens infrastruktur. Regeringen avvisade i våras att en ordentligt förstärkning av finansieringen var på gång. Det visade sig stämma rätt bra. För 2009 och 2010 lägger regeringen upp närmare åtta miljarder kronor extra. Och ramen för anslagen 2010-2021 höjs med drygt 2,5 miljarder kronor per år.

De ordentligt försämrade konjunkturutsikterna med i bästa fall noll tillväxt kommer sannolikt att mata fram ytterligare några miljarder för investeringar i infrastrukturen.

**30% färre
komponenter
är bara en av
fördelarna!**

STARTPAKET
TILL
SPECIALPRIS
HAKI Universal
Fzv och AL

30% snabbare

Med färre komponenter till samma ställningsbehov går det givetvis mycket snabbare att montera och demontera HAKI Universal.

30% lägre kostnader

När det går betydligt snabbare att montera och demontera en ställning så innebär det direkt lägre kostnader. Varje gång!

30% lättare

Det är lättare också, eftersom vi använder hög-hållfast stål som ger en viktbesparing på upp till 30%.

Vill du ha det ännu lättare väljer du HAKI Universal i aluminium.

Just nu har vi ett kanonerbjudande på ett HAKI Universal startpaket. Varmförzinkat stål eller aluminium.

Kontakta din HAKI-säljare redan idag.

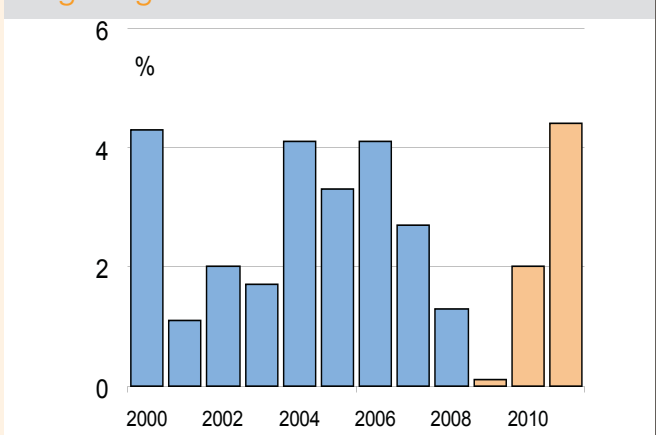
Läs mer om vårt starka erbjudande på www.HAKI.se



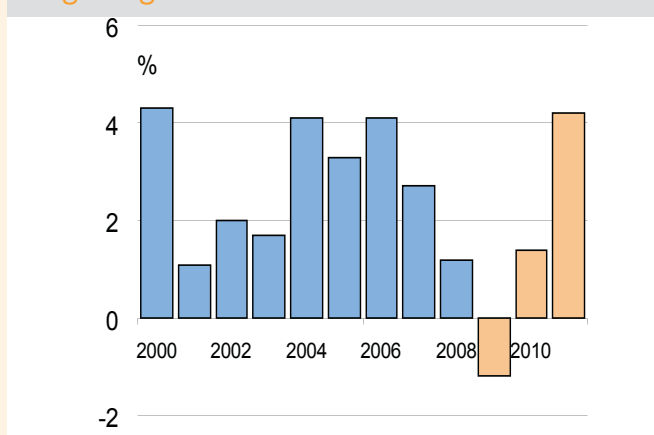
Allt sämre

Det råder nog inget tvivel om att det blir hårda tider ett tag framöver. De prognoser som presenterats under hösten har alla ett gemensamt drag; den senaste visar en sämre marknadsbild än den föregående. Men alla utom en har dessutom det gemensamt att det handlar om en kort och djup svacka. SEBs senaste prognos sträcker dock ut det negativa perspektivet till 2010 då tillväxten knappt når över nollsträcket.

Regeringens huvudalternativ



Regeringens krisalternativ



Regeringen fick snabbt revidera de bedömningar som presenterades i budgetpropositionen 2009 tidigare i höst.

Den 17 november kom nya siffror. Nu bedömdes lågkonjunkturen bli väsentligt allvarligare med en nolltillväxt under 2009, en svag tillväxt 2010 och en kraftig tillväxt 2011.

Men fortfarande låg regeringens huvudscenario något högre än flertalet andra prognoser som presenterats under oktober och november.

Samtidigt presenterade regeringen ett krisalternativ med riktigt dålig utveckling som fick stor uppmärksamhet.

Men något riktigt krisalternativ var det ändå inte. Konjunkturinstitutet (KI) hade redan tidigare reviderat ned sin prognos till något som liknar regeringens krisalternativ. KI lär dra ned förväntningarna ytterligare i den kommande prognosen som presenteras strax före jul.

Redan nu har KI aviserat att

att ytterligare finanspolitiska åtgärder i storleksordningen 50 miljarder kronor utöver de dryga 30 miljarder kronor som regeringen beslutat kommer att krävas för att bromsa upp lågkonjunkturen.

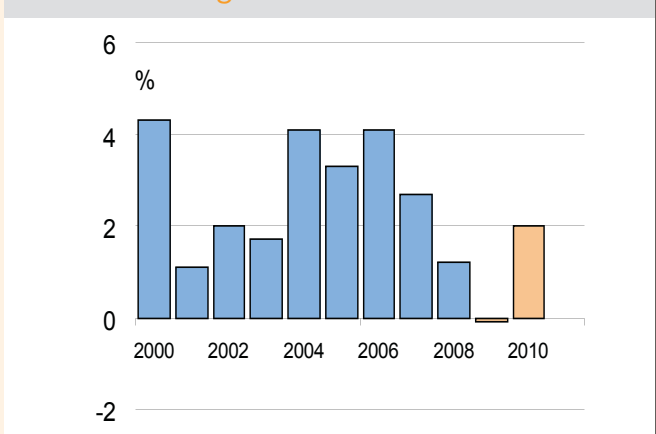
Huvudinvändningen mot samliga de prognoser som presenterats under hösten är dock att lågkonjunkturen beräknas bli så kortvarig.

Det är svårt att tro att effekterna av finanskrisen klingar av så fort. Bankerna skall gen-

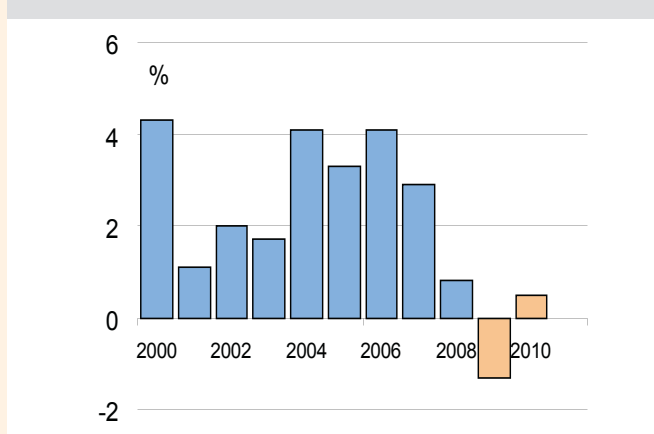
omföra det som i omvärlden brukar kallas deleverage, det vill säga minska avståndet mellan kapitalbas och utlåningsvolym. Och det kan inte få annat resultat än att kreditutrymmet minskar. Och med oroliga hushåll kommer sparandet att öka och konsumtionen att minska.

SEB presenterade i slutet av november den första prognosen med klart sämre perspektiv även för 2010.

Vad sa KI i augusti ?

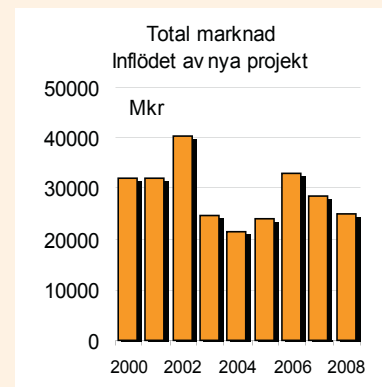


SEB



Stödet ökar

Det politiska stödet för investeringar i trafikens infrastruktur har ökat ordentligt med ökade anslag på lång sikt och ett separat stöd för att ta igen förseningar i strategiskt viktiga väg- och järnvägsprojekt.



Långtidsplanerna

Regeringen gör ett stort nummer av ökade anslag till investeringar i trafikens infrastruktur 2010 - 2021.

Men hur mycket pengar handlar det egentligen om? Regeringen föreslår en total omfattning av anslagen på 417 miljarder kronor för perioden fram till 2021.

Anslaget till investeringar i utvecklingen av framför allt väg- och järnvägsnätet tar hand om 217 miljarder kronor och för drift och underhåll av anläggningarna blir det 200 miljarder kronor.

Inom ramen för utvecklingsanslaget finns inte bara direkta ny- och ombyggnadsinvesteringar utan även amorteringar och räntor på tidigare upptagna lån. Och på den fronten är regeringen ambitiös; lånen skall amorteras snabbt.

Jämfört med gällande långtidsplan handlar det om att den årliga anslagsnivån höjs med omkring 2,65 miljard-

er kronor. Och det räcker en bra bit.

Och prognosen blir givetvis starkt positiv. Den totala investeringsnivån kan förväntas öka till närmare 30 miljarder kronor under de närmaste åren. Utan att Förbifart Stockholm beräknas byggstartas förrän efter 2012.

Närtidssatsningen

Det handlar om 3,8 miljarder kronor för 2009 och lika mycket för 2010 utöver de normala anslagen.

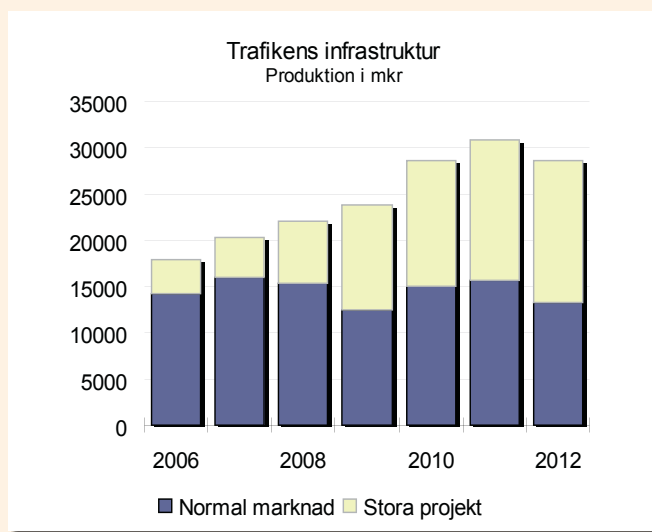
Pengarna är i stort sett öronmärkta för ett litet antal stora projekt som regeringen anser vara särskilt viktiga. Målet är att få den klar så snart som möjligt.

Dit hör utbyggnaden av BanaVäg i Väst mellan Göte-

borg och Trollhättan som egentligen skulle vara i stort sett färdigt 2009. Dit hör också Haparandabanan och Väg 73 mellan Stockholm och Nynäshamn. Märkligt nog läggs inte samma vikt vid att få klart den spårbundna förbindelsen mellan Stockholm och Nynäshamn.

Till de prioriterade projekten hör också den nya sträckningen av E18 mellan Hjulsta och Kista.

Utbyggnad av E6 mellan Vellinge och Trelleborg till motorvägsstandard hör också till de prioriterade projekten i närtidssatsningen.



TEN-T

Det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) omfattar ett 30-tal prioriterade projekt i Europa. För Sveriges del handlar det bland annat om den Nordiska Triangeln.

Den har hängt med länge. Inom ramen för den finns Götalandsbanan.

Vägväret och Banverket har också tillfört helt nya projekt på prioriteringslistan. Dit

hör numera ett helhetsgrepp för hela transportkorridoren från Norrbottens län ned till Östergötlands län.

Till de prioriterade projekten förs också E22 mellan Malmö och Norrköping, E14 mellan Sundsvall och Storlien, E20 mellan Göteborg och Arboga och E12 mellan Umeå och Norge.

Medfinansiering

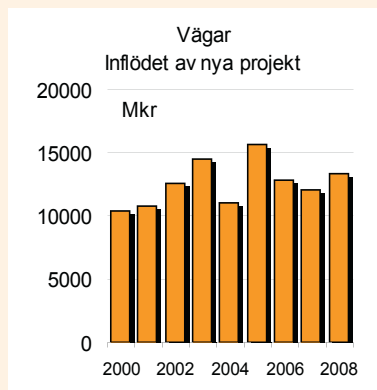
Regeringen satte ned foten ovanligt tydligt när det gäller formerna för finansiering av investeringar i trafikens infrastruktur. De skall i allt väsentligt vara anslagsfinansierade. Lånefinansiering skall bara förekomma i undantagsfall. För att understryka detta kommer också stora amorteringar att göras på befintliga lån. Därmed är det nog slut-

diskuterat om att investeringar i infrastrukturen skall finansieras på samma sätt som till exempel stora industriprojekt. Det är en idé som bland annat diskuterats av företrädare för socialdemokraterna. Regeringen satsar i stället stort på medfinansiering av stora projekt. Huvudtanken är att de som har nytta av ett projekt också skall axla ett ansvar för genomförandet. Till medfinansiering för regeringens brukaravgifter, till exempel trängselskatten i Stockholm.

Citybanan i Stockholm, E4 Syd Sundsvall och Umeå-paketet medfinansieras av de lokala intressenterna.

På gång

Vägbyggandet ökar i takt med att ett antal stora projekt byggstartas. Enbart Norra Länken i Stockholm drar upp produktionsnivån med 1,5 miljarder kronor per år de närmaste åren.



Marknaden 2008

Under 2008 kommer byggstarterna enligt RBI/ByggFaktas databas att öka till omkring 19 miljarder kronor. Det är väsentligt mer än året innan då byggstarterna hamnade på omkring 13 miljarder kronor, räknat i prisnivå 2007.

Hur mycket mer beror på prisökningarna. Vägverket angav tidigare i år att prisökningarna i upphandlingarna låg i storleksordningen 15-20 procent. Och gäller det generellt så ökade byggstarterna i fasta priser ändå med aktningvärda 20-25 procent under 2008.

Det är till största delen en följd av byggstartar i ett par stora projekt; framför allt Norra Länken.

Byggstarterna i den underliggande marknaden av små och medelstora projekt var i stort sett oförändrade enligt RBI/ByggFakta.

De stora projekten med en byggkostnad över 400 mkr är naturligtvis viktiga för

marknaden. Men de svarar i genomsnitt inte för mer än omkring 20 procent av den totala marknaden. Det är stora skillnader mellan åren och 2008. Omkring en tredjedel av den totala marknaden utgörs av projekt med en byggkostnad mellan en och 20 miljoner kronor. Det är en marknad som ökat rätt kraftigt de senaste tre åren. Och det är framför allt nyinvesteringarna som ökar.

De närmaste åren

Med närtidssatsningen kommer nivån i byggstarterna att höjas ytterligare jämfört med 2008. Flera stora projekt är på väg in på marknaden.

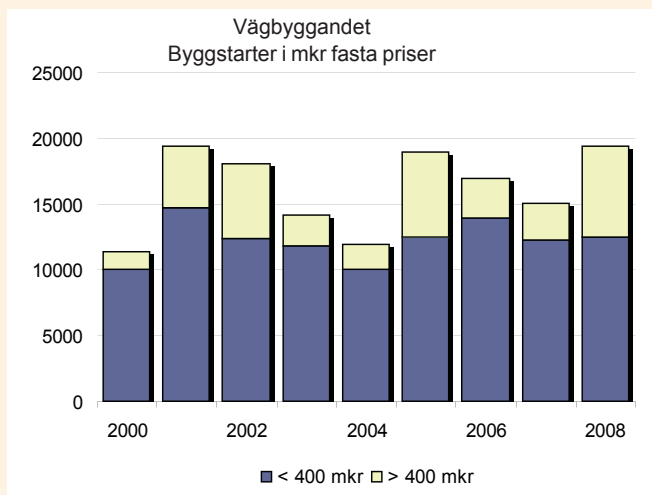
Norra Länken som skall vara färdig för trafik 2014 tillför marknaden i genomsnitt 1,5 miljarder kronor per år de närmaste åren.

Förbifart Stockholm har en byggkostnad på minst 25 miljarder kronor men om projektet kommer fram till byggstart

under de närmaste fem åren är nog ganska osäkert.

E4 Syd Sundsvall beräknas kunna starta 2010. Projektet beräknas kosta omkring fem miljarder kronor med en byggtid på fyra till fem år.

E6 fortsätter att byggas ut. Den kvarstående byggvolymen i projektet ligger på närmare fem miljarder kronor. Samtliga delprojekt kan startas under de närmaste fem åren. Flera av delprojekten ligger högt i prioriteringslistan till exempel utbyggnaden till motorväg mellan Malmö och Trelleborg.



Regionerna

Den regionala koncentrationen är betydande. De stora projekten i Stockholmsregionen och i västra Sverige svarade för en betydande del av de ökade byggstarterna.

Men det gick ganska bra i de flesta andra regioner också även om byggvolymen i projekten var väsentligt mindre.

Regioner med väsentligt ökade byggstartar 2008 var till

exempel Jönköping, Ystad/Simrishamn, Eslöv, Örnsköldsvik och Ludvika.

Men det fanns också regioner där marknaden försvagades. Dit hörde bland annat Uppsala, Umeå, Gävle/Sandviken och Trollhättan/Vänersborg.

Andra projekt

Sveriges största exploateringsprojekt torde vara Arenastaden i Solna med en omfattning av omkring 500 miljoner kronor i området där Swedbank Arena, Scandinavian Mall och Quality Hotel skall byggas.

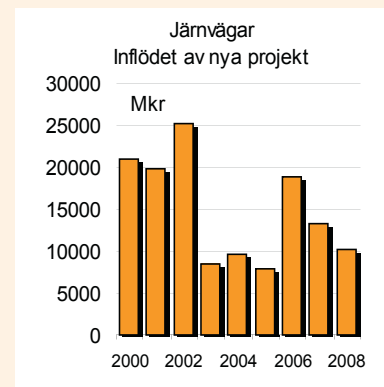
Ombyggnaden av Slussen drar ut på tiden. Under tiden passar anläggningen på att förfalla lite till. För närvarande

ligger byggstarten tidigast 2013 och beräknas vara klar framåt 2020. Den totala byggkostnaden beräknas nu till 4,5 miljarder kronor.

Väg 50 har en sammanlagd återstående investeringsvolym på drygt två miljarder kronor. Den största delen avser sträckan genom Östergötland med förbifart Motala och en allmän upprustning av vägen mellan Motala och Mjölby. Projektet är en del av närtidssatsningen och förbifart Motala beräknas kunna starta 2010.

Stora projekt

Det är de stora projekten som svarar för större delen av marknadens tillväxt de närmaste åren; Citybanan, Ådalsbanan, Norge/Vänerbanan och Haparandabanen. Tvärbana Norr till Solna beräknas starta inom något år.



Marknaden 2008

Byggstarterna ökade med 20-25 procent under 2008 till närmare tio miljarder kronor enligt RBI/ByggFaktas databas.

Under perioden 2000 - 2007, det vill säga ungefär en konjunkturcykel, startades projekt för i genomsnitt omkring fem miljarder kronor men med avsevärt lägre volymer i början av perioden.

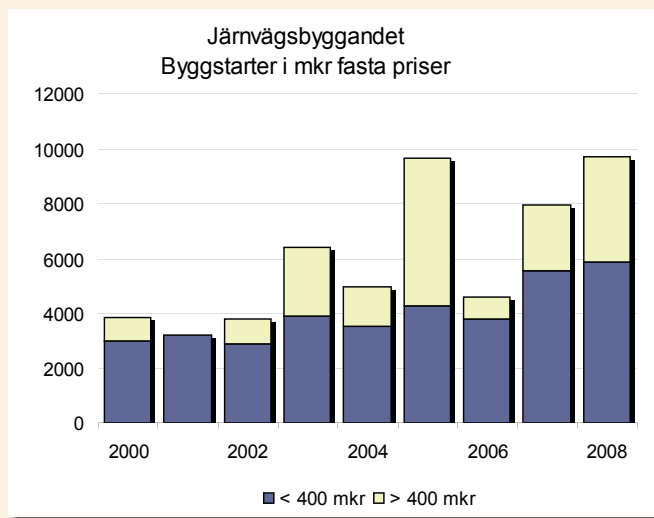
Det är de stora projekten som drar upp marknaden under 2008; framför allt är det Ådalsbanan och Citybanan med byggstartar på närmare 1,5 miljarder kronor vardera.

Godsstråket genom Bergslagen från Storvik till Mjölby hör till de prioriterade projekten i landet. Under 2008 startade den första etappen av utbyggnaden mellan Mjölby och Motala.

Trenden för de mer normala projekten är positiv med väsentligt högre byggstartar de två senaste åren.

Den förstärkning av de långsiktiga anslagen som regeringen presenterade tidigare i höstas är tillräckligt stor för att till exempel kunna finansiera en stor del av små och medelstora järnvägsprojekt.

Däremot minskar inflödet av nya projekt till marknaden för tredje året i rad. Än så länge balanserar dock inflödet byggstarterna och bibehåller den totala projektreserven.



De närmaste åren

Det var de stora projekten som drog upp marknaden 2008. Det gäller även för de närmaste fem åren.

Citybanan med en total byggtid på nio år kommer att tillföra marknaden en investeringsvolym på 2,5 miljarder kronor per år.

Det planerade nätet av tvärbanan i Stockholm kommer fullt utbyggt att kosta minst lika mycket som Citybanan.

De flesta tvärbananor kommer inte att startas före 2015.

Under 2009 startas sannolikt Tvärbana Norr mot Solna med en byggkostnad på 1,5 miljarder kronor.

Utbyggnaden av BanaVäg i Väst forceras med hjälp av närtidssatsningen. Det gäller också Haparandabanen. Båda projekten färdigställs ett par år tidigare än planerat.

Och för Godsstråket genom Bergslagen kan utbyggnaden av sträckan Hallsberg - Degerön med dubbelspår sannolikt startas under de närmaste åren.

det. Den totala investeringen för båda banorna beräknar Banverket till mellan 100 och 150 miljarder kronor.

Det kan jämföras med dagens megaprojekt Citybanan, Förbifart Stockholm och Norrbottenbanan som har en byggkostnad på 20 till 30 miljarder kronor.

Byggstarten för de här projekten ligger långt fram i tiden. Banverket har dock hunnit en bit på väg med Götalandsbanans olika delar men verkar mindre intresserad av Europabanen för tillfället.

Regeringen visade intresse genom att tillsätta en särskild utredare som skall lämna en rapport under sommaren 2009.

Regionförstoringen

Projekt som underlättar kommunikationerna inom en pendlingsregion kommer alltmer att hamna i fokus.

I Mälardalen finns det fortfarande en hel del att göra. Mälärbanan mellan Kallhäll och Tomtebodan har fått klara problem med kapaciteten i takt med att pendlingsresorna i Mälardalsregionen tilltar. En utbyggnad av spårkapaciteten

på den här sträckan har funnits med i planerna sedan länge men rycker nu i prioriteringslistan. Det är heller inga småpengar det handlar om; en fullständig utbyggnad till fyra spår på hela sträckan beräknas kosta åtta - nio miljarder att bygga.

Ett dubbelspårutbyggnad planeras även för Svealandsbanan till Eskilstuna.

Höghastighetståg

Banverket redovisade tidigare i år en genomgång av de två planerade höghastighetsbanorna; Götalandsbanan och Europabanen.

Förutom att restiden förkortas ordentligt ger projekten en annan positiv konsekvens; de gamla stambanorna kan ta två till tre fler godståg på dagtid än i dag.

Men smakar det så kostar

Hamnar ökar

Investeringar i hamnar och flygplatser ökar under 2008. Det handlar huvudsakligen om rätt stora investeringar i hamnar. Investeringsplanerna för de närmaste fem åren är omfattande. Investeringarna i flygplatser handlar huvudsakligen om lokala flygplatser.

Marknaden 2008

Investeringar i flygplatser och hamnar ökade under året till omkring 1,3 miljarder kronor enligt RBI/ByggFakta. Det var i det närmaste 50 procent mer än året innan men ungefär som genomsnittet för de senaste tio åren.

Det var huvudsakligen investeringar i hamnarna som tog fart under 2008. De ökade godsflödena som följde med konjunkturuppgången skapade förutsättningar för de ökade investeringarna.

Samtidigt fick transportnoderna ett ordentligt politiskt stöd i de förslag som lades fram av Banverket 2007 och som mynnade ut i propositionen Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet.

Gävle Hamn AB påbörjade ett omfattande utbyggnadsprojekt som skall vara klart om fem år.

Ystad Hamn fick klartecken av Miljödomstolen i Växjö för projektet Baltic Basin som

omfattar en utbyggnad av färjetterminalen.

Västerås Stad startade den första etappen av en omfattande upprustning av Västra Hamnen.

Investeringarna i flygplatser omsätter bara ett par hundra miljoner per år. Inga stora investeringar görs i de stora flygplatserna.

De närmaste åren

De kända investeringsplanerna för hamnarna de närmaste fem åren är omfattande med en total projektvolym på närmare tio miljarder kronor. Det mostvarar ungefär tio års normala investeringar.

Till de kända investeringsplanerna skall läggas ett inflyde av helt nya projekt till marknaden. Inflödet har dock backat ordentligt från rekord-

nivån 2007 och fortsätter sannolikt ned under 2009 och 2010.

Få andra byggmarknader har motsvarande storlek på investeringsplanerna. Hur stor del av planvolymen som faktiskt kommer att realiseras är osäkert. Hamnkapaciteten anses vara tillräcklig. De närmaste årens lågkonjunktur kommer att påverka byggaktiviteten i hamnarna.

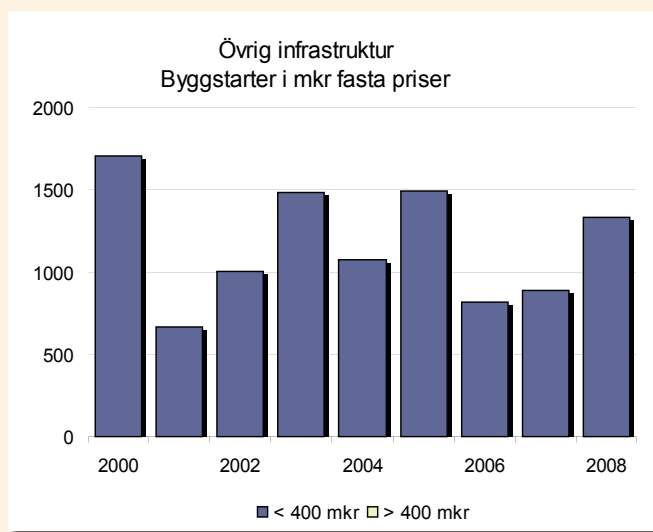
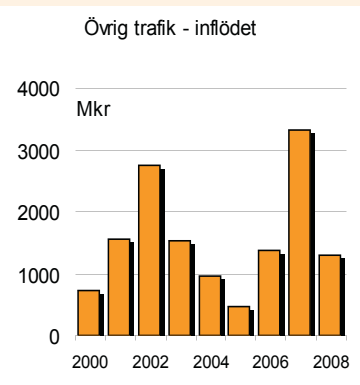
Investeringsplanerna omfattar ett antal mycket stora projekt som troligen kommer att startas under de närmaste åren och bidra till att investeringsvolymen trots allt blir relativt stabil. Investeringsplanerna för flyget är mycket små.

rar även att bygga en ny containerhamn i Nynäshamn. Projektet beräknas kosta omkring 1,8 miljarder kronor och skall ersätta Frihamnen i Stockholm som läggs ned 2013.

Projektet är minst sagt omdiskuterat. Hamnkapaciteten i regionen anses vara tillräcklig och det geografiska läget i förhållande till avsättningsmarknaderna är inte direkt klockrent. Men det anser politikerna i Stockholm så projektet har nog en god chans att starta.

Gävle Hamn hör till de större investerarna de närmaste åren.

Investeringsplanerna i Göteborgs hamn är däremot relativt beskedliga enligt RBI/ByggFakta.



Flygplatserna

I projektreserven finns ett större projekt. Det är en utbyggnad av Landvetter med ytterligare en rullbana för totalt omkring 1,5 miljarder kronor. Byggestarten ligger långt fram och påverkar inte marknaden de närmaste fem åren.

De senaste åren har investeringarna i stället handlat om de små och medelstora flygplatserna. Bakom projekten

ligger ofta ökade turistströmmar vid stark högkonjunktur. Det största projektet 2008 var utbyggnaden av Hemavans Flygplats.

Lappland Airport i Gällivare byggs ut för 60 miljoner kronor under det närmaste året.

Lite längre fram i tiden ligger en större utbyggnad av Vilhelmina Flygplats för sammanlagt 160 miljoner kronor.

Hamnarna

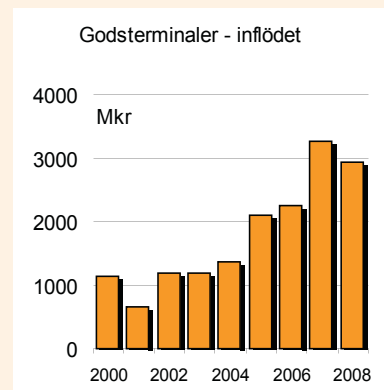
Trelleborgs Hamn planerar att bygga ut med ytterligare fyra färjelägen fram till 2015. Projektet beräknas kosta omkring en miljard kronor.

Stockholms Hamn bygger ut Värtahamnen med en ny pir. Projektet beräknas kosta omkring en miljard kronor och byggstartas under det närmaste året.

Stockholms Hamn plane-

Noderna

Förutom att det politiska stödet för investeringar i trafikens infrastruktur rent allmänt ökat har också intresset för gods- trafikens nodsystem av terminalanläggningar ökat. Ett system med kombiterminaler skall bygga upp inom ramen för järnvägens infrastruktur.



Trafiknodernas betydelse

Den transportpolitiska propositionen som presenterades tidigare i höst innehåller lite mer än de två huvudlinjerna; närtidsatsningen och långtidsplanerna.

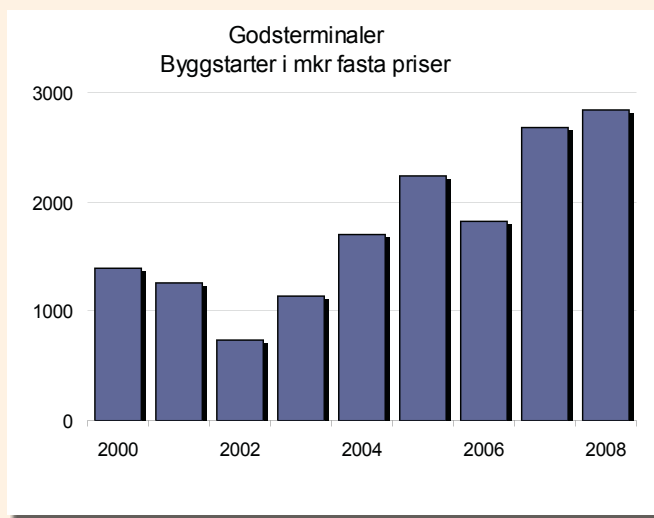
Och då handlar det om godstransporter som i tidigare långtidsplaner oftast fått stryka på foten för mer publikvänliga projekt. Genomsnittshastigheten för ett godståg på väg söderut är knappt högre än mopedklass.

Under 2007 presenterade Banverket ett par utredningar om trafiknodernas betydelse för godstransporterna; Hamnstrategiutredningen och Strategiskt nät av kombiterminaler. De utgör stommen i propositionen om Strategiska Godsnoder i det svenska transportsystemet.

Utrikeshandeln har hittills ökat väsentligt snabbare än tillväxten i ekonomin och det lär gälla även framöver.

Och även om det inte gäller

för de närmaste årens lågkonjunktur sätter det press på hela transportsystemet i ett lite längre perspektiv. Det är en produktivetsfråga när transporter börjar närma sig en femtedel av slutspriset på en vara. Investeringarna i olika typer av terminalanläggningar för godstrafiken har också ökat påtagligt jämfört med den föregående högkonjunkturen enligt RBI/ByggFakta.



Godstransporterna

Mer än två tredjedelar av godstransporterna använder ett litet antal väg- och järnvägsstråk. Godsflödet i de här korridorerna ökar. Och det drar inte bara med sig ökade investeringar i väg- och järnvägsnätet utan också i terminalanläggningar av olika storlek.

Ett stort godstransportstråk går från Luleå över Mälardalen till Malmö/Trelleborg och

använder främst E4 och stambanorna.

Från Norrland går även ett tungt godstransportstråk över Hallsberg till Göteborg. De transporter utnyttjar framför allt Godsstråket genom Bergslagen, Bergslagsbanan och Västra Stambanan. Här pågår stora investeringar de närmaste åren.

E6 från Trelleborg/Malmö till Oslo går ett tredje betydande transportstråk som använder E6, Västkustbanan och Norgelänken. Även här pågår stora investeringar de närmaste åren.

hamnoder. Det är hamnar som skall utgöra stommen i godstransporterna. De svarar för omkring två tredjedelar av godsomsättningen.

Västsverige svarar för omkring 40 procent av den lastade och lossade godsvolymen och här är Göteborg hamnod.

Sydsverige svarar för omkring 25 procent av den totala godsvolymen. Här är Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Karlshamn hamnod.

Stockholmsregionen svarar för en relativt liten andel med fem till tio procent av volymen. Stockholms Hamnar är hamnoden i området.

Kombiterminaler

Det finns totalt 27 kombiterminaler i landet. Åtta skall ingå i det strategiska nätet av kombiterminaler som Banverket förslog i Kombiterminalutredningen 2007.

De skall ligga i de stora produktions- och konsumtionsområdena och lokaliseras till lägen där flera trafikstråk strålar samman.

Kombiterminalerna är en

del av järnvägens infrastruktur och är ett statligt ansvar.

De största kombiterminalerna utanför de stora hamnarna finns i Malmö, Göteborg Gullbergsvass, Stockholm Årsta och Älmhult.

De övriga fyra kombiterminalerna lokaliseras till Luleå, Umeå, Jönköping och Hallsberg.

Strategiska hamnar

Investeringar i hamnar spelar stor roll för att förstärka konkurrenskraften.

Fem hamnar svarar för omkring hälften av den totala godsomsättningen över kaj. Den största hamnen - Göteborgs hamn - svarar för drygt en femtedel av den totala godsomsättningen. Hamnstrategiutredningen pekade ut tio hamnar som strategiska

Sundsvall Syd

hör nog till ett av de mest misshandlade vägprojekten i landet under de senaste tio åren med ständigt framflyttade byggstartar. Men nu ser det ut att finnas pengar för en byggstart 2010.

Byggmarknaden i Sundsvall har visat en kraftig tillväxt under de senaste tre åren. Men byggstarterna faller med 15 till 20 procent i år. Och det beror uteslutande på ett brant fall för investeringar i kommersiella lokaler.

Under 2007 byggstartades kommersiella projekt för närmare en miljard kronor.

Birsta handelsområde har de senaste åren varit motorn i de kommersiella investeringarna och dessutom ett av de stora exploateringsområdena för handel totalt sett i landet.

Men under 2008 har byggstarterna i Birsta varit mycket små. Och med hänsyn till den kraftigt försämrade konjunkturen blir 2009/2010 sannolikt mycket svaga. Det

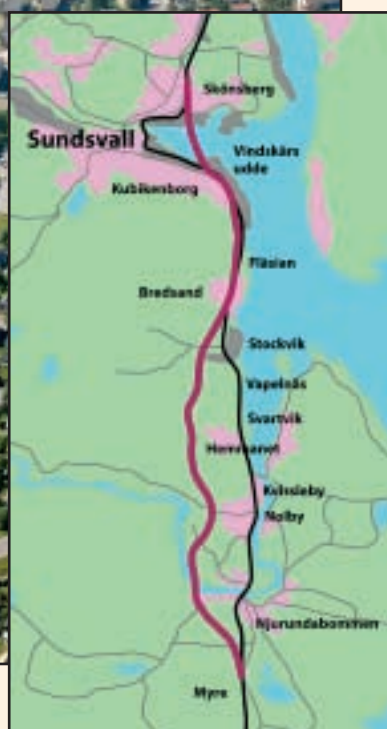


påverkar hela Sundsvalls byggmarknad där det kommersiella byggandet under de senaste åren svarat för närmare hälften av den totala marknaden.

Byggplanerna inom det kommersiella byggandet är

inte heller särskilt omfattande och kommer inte att kunna ge något större stöd.

Och det ser inte bättre ut inom det offentliga byggandet med en projektereserv som är mindre än de senaste årens



byggstartar.

Byggstarten för E4 Syd Sundsvall kommer därför att spela en stor roll för byggmarknadens utveckling.

