

Att möta framtiden på rätt sätt?

- Sveriges ambitioner för infrastruktur



*Stockholms
Handelskammare*

Rapport 2009: 1

Förord

Det svenska transportsystemet är i stort behov av nya investeringar och förbättrat underhåll. Vårt järnvägsnät tillhör Europas sämst utbyggda och är dessutom dåligt underhållet. Våra vägar är i dåligt skick. Det finns inte ens motorväg hela vägen mellan Sveriges två största städer. Stockholm och Göteborg har stora problem med trängsel och kapacitetsbrist i sina trafiksystem.

Sverige har sedan 1980-talet satsat ungefär 200 miljarder mindre relativt övriga Europa på infrastrukturinvesteringar. Lika illa är det när det gäller underhåll av transportsystemet, där vi ligger ungefär lika långt efter övriga Europa. Vi har en ”infrastrukturskuld” som är minst lika viktigt att betala av på som avbetalningarna på statsskulden.

I den rådande ekonomiska krisen har många länder över hela världen insett vikten av att satsa på utbyggd infrastruktur. Det görs i första hand för att lindra de direkta effekterna av krisen, men också för att förbereda för en kommande högkonjunktur. I Sverige är dock dessa satsningar mycket blygsamma.

Som visas i denna rapport är de infrastruktursatsningar som regeringen skryter över inget som imponerar vid en närmare granskning. Varken den nuvarande borgerliga regeringen eller den förra socialdemokratiska har lagt fram infrastrukturpropositioner som innebär några ökade satsningar på infrastruktur, trots att man påstår sig göra det.

Denna rapport syftar till att belysa sambandet mellan infrastruktursatsningar och tillväxt. Det finns gott om exempel som visar att detta samband är mycket tydligt. Men det räcker inte bara med infrastruktur, det måste finnas grundläggande förutsättningar för tillväxt. Rapporten innehåller också en sammanställning av de satsningar olika länder runt om i världen nu gör för att mildra krisen. Rapporten illustrerar på ett närmast övertydligt sätt det utomordentligt allvarliga läge som Sverige befinner sig i, och den än mer försämrade konkurrenssituation vi som nation riskerar att långsiktigt befästa, genom de mycket blygsamma satsningar som riksdagen gör när det gäller utbyggnad av transportinfrastrukturen.

Rapporten har, på uppdrag av Stockholms Handelskammare, författats av Nima Sanandaji, VD för tankesmedjan Captus.

Stockholm i april 2009



Peter Egardt

VD

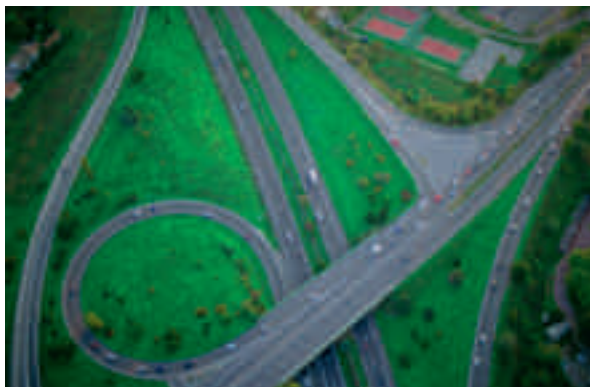
Innehåll

Förnyat globalt intresse för infrastruktursatsningar	3
Infrastruktursatsningar nyckelroll i utveckling	6
Infrastrukturens betydelse i den nya ekonomin	8
Infrastrukturens betydelse för utvecklingen	9
Sverige har stora behov – men underfinansierar infrastrukturen	12
Regeringen fortsätter att underfinansiera infrastrukturen	13
Slutsats	15
Tidigare rapporter	16

Förnyat globalt intresse för infrastruktursatsningar

Allt fler länder fokuserar nu på investeringar i transportinfrastruktur för att bana väg för tillväxt och utveckling. I de stimulansåtgärder som lanseras under den pågående lågkonjunkturen spenderas stora summor på satsningar utöver de "normala" budgetutgifterna för underhåll och utbyggnad av vägar, järnvägar och vattenvägar.

Redan innan den nyvalda amerikanska presidenten Barack Obama tillträdde sitt ämbete utlovade han den största investeringen i amerikansk infrastruktur sedan de federala motorvägarna byggdes under 1950-talet.¹ Det stimulanspaket som den amerikanska kongressen godkände i mitten av februari 2009 inkluderar motsvarande nära 900 miljarder kronor² i infrastruktursatsningar. Nästan hälften av dessa satsningar, motsvarande ca 411 miljarder kronor, går till olika projekt rörande transportinfrastruktur. Stimulanspaketet innehåller även omfattande skattesänkningar, varav motsvarande ca 137 miljarder kronor går till att uppmuntra investering i infrastruktur och forskning.^{3,4} Många av besluten kring infrastruktursatsningar tas på delstatlig nivå i USA och även delstaterna satsar medel på stimulansåtgärder. Delstaten Indiana, med drygt sex miljoner invånare, har exempelvis beslutat om en stimulansåtgärd motsvarande ca nio miljarder kronor som fokuserar på satsningar på transportinfrastruktur.⁵



USA:s norra grannland Kanada har en geografisk situation som liknar Sveriges, präglad av stora avstånd och relativt låg befolkningstäthet. Därför är behoven av investeringar i välfungerande infrastruktur ovanligt stora i Kanada. I januari 2009 bestämde sig den kanadensiska regeringen för att göra en extrasatsning på transport-

infrastruktur motsvarande ca 36,7 miljarder kronor⁶ mellan 2009 och 2011. Utöver detta planerar provinserna i Kanada att spendera motsvarande ca 63,7 miljarder kronor i extrasatsningar på infrastruktur.⁷

I Australien gjordes omfattande infrastruktursatsningar redan innan den globala krisen på allvar slog till. I maj 2008 avsatte landets regering motsvarande 118 miljarder kronor⁸ i en fond för att finansiera vägar, järnvägar, hamnar och bredband.⁹ För att åtgärda den ekonomiska nedgången beslöt sig regeringen för att lansera två stora stimulanspaket. I det andra paketet, som utannonserades i början av 2009, avsattes motsvarande över 3,8 miljarder kronor för extrasatsningar i transportinfrastruktur.¹⁰ Samtidigt som denna nya lansering skedde minskade dock anslagen i den tidigare utannonserade infrastruktur fonden med nära 40 procent.¹¹ Det är svårt att i nuläget exakt utvärdera hur medlen i investeringsfonden kommer att fördelas mellan transportinfrastruktur och bredband. En försiktig uppskattning är att minst en tredjedel av summan kommer att gå till transportinfrastruktur. Det innebär att totalt motsvarande ca 27,4 miljarder kronor har avsatts i extrasatsningar på transportinfrastruktur i Australien.

Även europeiska länder är ivriga att göra extra satsningar på transportinfrastruktur för att stimulera till ekonomisk återhämtning och stärka den långsiktiga konkurrenskraften. I Tyskland togs beslut om ett stimulanspaket i december 2008 som innebär att motsvarande ca 23,3 miljarder kronor¹² kommer att investeras i federala vägar, i järnvägsnätet samt i hamnar och kanaler under de kommande två åren. I planen ingår även motsvarande närmare 3,5 miljarder kronor i öronmärkta lån till orter med underutvecklad infrastruktur samt en ökning av det federala stödet till urban utveckling med motsvarande närmare 470 miljoner kronor. I januari 2009 togs beslut om en andra omgång extrasatsningar på transportinfrastruktur, motsvarande ca ytterligare 23,3 miljarder kronor.¹³ Exklusive de öronmärkta lånen uppgår sats-

¹ Obama Pledges Public Works on a Vast Scale, New York Times, 2008-12-06

² Beräknad på en växelkurs på 9,17 SEK/USD. Samtliga valutakurser i denna rapport har baserats på rådande kurser 2009-03-10.

³ Where is Your Money Going?, Recovery.gov

⁴ The infrastructure of Congress' stimulus plan, Blueprint America, PBS, 2009-02-12

⁵ Indiana House passes \$1 billion state-level stimulus bill, Courier & Press, 2009-02-10

⁶ Beräknad på en växelkurs på 7,16 SEK/CAD. Denna siffra inkluderar federala investeringar som går direkt till transportinfrastruktur samt federala investeringar som går till den fond för infrastruktur som huvudsakligen är inriktad på transportinfrastruktur.

⁷ Canada Economic Action Plan – Budget 2009 - Chapter 3 Immediate Action to Build Infrastructure, Department of Finance Canada, 2009

⁸ Beräknat på en valutakurs på 5,90 SEK/AUD.

⁹ Infrastructure spending set to increase, CEO Forum Group, KPMG, 2008

¹⁰ \$42 billion nation building and jobs plan, Treasurer of the Commonwealth of Australia, 2009-02-03

¹¹ Billions disappear from federal Building Australia Fund, Courier Mail, 2009-02-24

¹² Beräknad på en växelkurs på 11,65 SEK/Euro

¹³ German Infrastructure Stimulus Packages: necessity is the mother of invention, Ashurt Germany, januari 2009

ningarna totalt till motsvarande ca 46,6 miljarder kronor i Tyskland.

Frankrikes president, Nicolas Sarkozy, presenterade i december 2008 ett stimulanspaket som inkluderar motsvarande ca 175 miljarder kronor i olika offentliga investeringar.^{14,15} Motsvarande ca 122 miljarder kronor av dessa investeringar kommer att gå till vägar, järnvägar och hamnar.¹⁶ I början av 2009 utlystes nya stimulansåtgärder i Frankrike, däribland motsvarande närmare 26 miljarder kronor i ytterligare satsningar på transportinfrastruktur.¹⁷ Totalt uppgår extrasatsningarna i transportinfrastruktur i Frankrike till ca 148 miljarder kronor.

Italien har under 2005 investerat motsvarande 122 miljarder kronor – *per dag* - i utbyggnad av höghastighetståg.¹⁸ Trots att Italien redan har gjort stora investeringar i transportinfrastrukturen finns viljan att genomföra omfattande extrasatsningar. Det stimulanspaket som den italienska regeringen presenterade i slutet av 2008 inkluderar motsvarande ca 190 miljarder kronor i infrastrukturinvesteringar. Bland annat kommer motsvarande ca 15,1 miljarder kronor att investeras för att bygga en bro mellan ön Sicilien och det italienska fastlandet. Motsvarande ca 16,8 miljarder kronor ska investeras i det italienska järnvägsnätet. Stora satsningar kommer även att ske på det nationella vägnätet samt på utbyggnad av tunnelbanor på Sicilien och i huvudstaden Rom.^{19,20} Mer än 116,5 miljarder kronor förväntas gå till utbyggnad och reparation av motorvägar. Totalt uppgår extrasatsningarna på transportinfrastruktur alltså till motsvarande minst 148,4 miljarder kronor i Italien. En fjärdedel av de italienska infrastrukturinvesteringarna i stimulanspaketet förväntas komma från den privata sektorn.²¹ De offentliga extrasatsningarna på transportinfrastruktur kommer därmed att uppgå till motsvarande drygt 111 miljarder kronor.

Under slutet av 2008 presenterade den spanska regeringen en statlig investeringsfond för bland annat satsningar på infrastruktur på motsvarande ca 90 miljarder

kronor.^{22,23} Det är dock svårt att avgöra hur stor del av satsningen som berör just transportinfrastruktur.

I Storbritannien har premiärminister Gordon Brown utlovat en investeringsplan på infrastruktur motsvarande ca 130 miljarder kronor²⁴ i syfte att stimulera den brittiska ekonomin. Det framgår dock inte hur stor del av dessa investeringar som ska gå till transportinfrastruktur.²⁵

Även i de nordiska grannländerna sker omfattande extrasatsningar på infrastruktur. I det norska stimulanspaketet som presenterades i slutet av januari 2009 spenderas motsvarande ca 4,7 miljarder svenska kronor²⁶ på vägar och järnvägar.²⁷

Den finska regeringen har i början av 2009 satsat motsvarande ca 24 miljarder kronor på ett stimulanspaket som fokuserar på infrastrukturprojekt. Motsvarande drygt en miljard kronor har avsatts för extrasatsningar på transportinfrastruktur. Dessutom tidigareläggs många planerade projekt för att påbörjas redan under 2009. Kostnaderna för de tidigarelagda projekten uppgår till motsvarande över 4 miljarder kronor, även om hela beloppet inte kommer att spenderas under 2009.²⁸

I slutet av 2008 presenterade den danska regeringen ambitiösa satsningar på transportinfrastrukturen för perioden 2009-2020. Bland annat kommer vägar och järnvägar att rustas upp och en ny tunnelbanelinje byggas i Köpenhamn. Totalt uppgår satsningarna till motsvarande ca 234 miljarder svenska kronor²⁹ under tolvårsperioden.^{30,31} Det inkluderar dock tidigare beslutade satsningar på ca 167 miljarder svenska kronor³², vilket innebär att extrasatsningarna motsvarar ca 67 miljarder svenska kronor. Tidsperspektivet för den danska satsningen är samtidigt betydligt längre jämfört med andra länder, där satsningar på transportinfrastruktur som del av ett stimulanspaket sker under en period på två eller tre år. För att bättre kunna jämföra Danmark med andra länder kan det vara rimligt att dela den danska extrasatsningen med fyra, så att summan sjunker till ca 16,8 miljarder kronor.

¹⁴ France Economic Stimulus Package, Economy Watch

¹⁵ Paris rejects 'Obama-style' stimulus program, International Herald Tribune, 2009-02-02

¹⁶ Så här slår krisen i resten av Europa, Byggindustrin, 2008-12-12

¹⁷ Paris rejects 'Obama-style' stimulus program, International Herald Tribune, 2009-02-02

¹⁸ Italy leads Europe in infrastructure spending: at more than 7 billion [euro], Italy's railway infrastructure development programme is the largest in Europe, International Railway Journal, december 2004

¹⁹ Så här slår krisen i resten av Europa, Byggindustrin, 2008-12-12

²⁰ Worldwide inventory of infrastructure spending plans, Canada Export, 2009-01-21

²¹ Italy to Present 80 Billion-Euro Stimulus Package Next Week, Bloomberg, 2008-11-15

²² Så här slår krisen i resten av Europa, Byggindustrin, 2008-12-12

²³ Spain unveils €11 billion economic stimulus package, International Herald Tribune, 2008-11-27

²⁴ Beräknat på en valutakurs på 13,09 SEK/GBP.

²⁵ UK Prime Minister Gordon Brown says \$22bn infrastructure plan to create 100,000 jobs, The Australian, 2008-12-22

²⁶ Beräknat på en växelkurs på 1,30 SEK/NOK.

²⁷ Stoltenberg-regjeringens krisepakke er ganske dvask og svært så rødgønn, E24, 2009-01-26

²⁸ Overall impact of Government stimulus package to total EUR 2 billion, Finnish Government, 2009-02-03

²⁹ Beräknat på en valutakurs på 1,56 SEK/DKK.

³⁰ Danmark vill satsa 150 miljarder på "grönare transporter", Future Transport, Nr 1, 2009

³¹ Så här slår krisen i resten av Europa, Byggindustrin, 2008-12-12

³² Regeringens trafikplan er oppustet, ae rådet, 2008-12-10

Sverige utmärker sig genom relativt begränsade extrasatsningar på transportinfrastruktur. I det stimulanspaket som utlystes i slutet av 2008 tillfördes enbart en miljard kronor ytterligare till drift och underhåll av vägar och järnvägar under perioden 2009-2011.³³ Det så kallade ROT-avdraget för reparation, ombyggnad och underhåll av byggnader återinfördes också.^{34,35} Den svenska regeringen har även beslutat att redan planerade infrastruktur-satsningar på motsvarande 7,6 miljarder kronor ska tidigareläggas för att påbörjas år 2009 och 2010.^{36,37}

I tabell 1 finns en jämförelse mellan de extrasatsningar i transportinfrastruktur som sker i de olika länderna. För att få fram likartad statistik baseras jämförelsen på direkta statliga extrasatsningar. Regionala satsningar,

öronmärkta lån, tidigareläggning av projekt och riktade skattesänkningar inkluderas inte i beräkning av extrasatsning per capita.

Det blir tydligt att Sverige lägger betydligt mindre per capita än samtliga andra länder på extrasatsningar i infrastruktur (förutom Spanien och Storbritannien för vilka det är svårt att säkerställa statistik). De danska satsningarna är nästan 30 gånger så höga per capita som de svenska, medan de italienska och franska satsningarna är ca 20 gånger så höga. Även om de tidigarelagda projekten inkluderas för Sveriges räkning medan alla andra länders statistik baseras enbart på direkta statliga extrasatsningar ligger Sverige fortfarande i den nedre halvan i jämförelsen.

Tabell 1 – Extrasatsningar på transportinfrastruktur lanserade 2008/2009

Land	Satsningar i SEK (miljoner)	Satsningar i SEK/capita	Kommentarer/övrigt
Danmark	16 800	3 055	Motsvarande ca 67 miljarder SEK kommer att spenderas mellan 2009-2020. Summan har delats med fyra för att återspegla det längre tidsperspektiv under vilket de danska satsningarna kommer att genomföras.
Frankrike	148 000	2 315	Totalt uppgår extrasatsningarna på transportinfrastruktur till 143 miljarder SEK i Italien, men ca en fjärdedel av stimulanspaketet på 185 miljarder SEK kommer att bekostas via privata investeringar. Den uppskattade summan baseras på antagandet att de privata investeringarnas andel av de totala investeringarna är samma för transportinfrastruktur som för övrig infrastruktur.
Italien	111 000	1 910	
USA	411 000	1 355	Motsvarande 137 miljarder SEK i skattelättnader för att uppmuntra till investeringar i infrastruktur och forskning.
Australien	27 400	1 305	Lokala satsningar på delstatlig nivå. En stor del av satsningen skedde redan i maj 2008. Det estimeras att en tredjedel av denna satsning kommer att gå till transportinfrastruktur.
Kanada	36 700	1 105	Lokala satsningar på provinsnivå i transportinfrastruktur och annan infrastruktur motsvarande ca 63,7 miljarder SEK.
Norge	4 700	1020	Motsvarande närmare 3,5 miljarder SEK i öronmärkta lån till orter med underutvecklad infrastruktur. Ökning av federalt stöd till urban utveckling med motsvarande ca 470 miljoner SEK.
Tyskland	46 600	565	
Finland	1 000	190	Ytterligare motsvarande över 4 miljarder SEK har avsatts för tidigareläggning av infrastrukturprojekt. Projekten kommer att påbörjas under 2009.
Sverige	1 000	110	Återinförande av ROT-avdraget för reparation, ombyggnad och underhåll av byggnader. Ytterligare 3,48 miljarder SEK har avsatts för tidigareläggning av projekt rörande transportinfrastruktur. Projekten kommer att påbörjas under 2009 och 2010.
Storbritannien	-	-	En investeringsplan för infrastruktursatsningar på motsvarande ca 130 miljarder SEK har utlovats. Det framgår dock inte hur stor andel som är investeringar i transportinfrastruktur.
Spanien	-	-	En statlig investeringsfond får motsvarande ca 90 miljarder SEK för satsningar på infrastruktur. Det framgår dock inte hur stor andel som är investeringar i transportinfrastruktur.

Statistiken har avrundats. Källa för befolkningsstatistik: CIA World Factbook. Övriga källor: se fotnoter i rapporten.

³³ Regeringen: En del av paket riktas mot infrastruktur – Olofsson, Affärsvärlden, 2008-12-05

³⁴ Krisen: Satsa på infrastruktur, Dagens Nyheter, 2009-01-14

³⁵ 8,3 miljarder kronor för jobb och omställning Promemoria, Regeringskansliet, 2008-12-05

³⁶ Budgetpropositionen för 2009 - Utgiftsområde 22: Kommunikationer, Regeringen, 2008

³⁷ Kraftiga satsningar på infrastruktur, Näringsdepartementet, 2008-09-22

Infrastruktursatsningar nyckelroll i utveckling

Det finns en mycket tydlig koppling mellan välfungerande infrastruktur och ekonomisk utveckling. Utifrån en omfattande genomgång av empiriska studier på området konstaterar Nutek att forskningen ”tämmligen entydigt visar att satsningar på transportsystemet sänker näringslivets kostnader och ökar dess produktivitet.”³⁸ Forskningsgenomgångar av Europeiska Investeringsbanken stärker bilden av att infrastrukturinvesteringar i telekommunikation, transport och energi, spelar en avgörande och positiv roll för tillväxten. Europeiska Investeringsbanken noterar samtidigt att det inte går att styra var tillväxten ska ske genom infrastruktursatsningar, vilket ger stöd för att sådana investeringar fungerar som komplement till och inte substitut för ett tillväxtvänligt näringslivsklimat.^{39, 40}



När den ekonomiska utvecklingen inom samma länder studeras går det att finna ett starkt samband mellan infrastruktursatsningar och regional tillväxt. En forskningsstudie som granskade 123 urbana regioners utveckling i Brasilien under perioden 1970-2000 visar att utvecklad infrastruktur korrelerar starkt och positivt med de enskilda städernas utveckling.⁴¹ I Sydkorea har forskare studerat utvecklingen av tillverkningsindustrin i olika regioner i landet mellan 1977 och 1992. Studien visar att de regioner som hade den bästa transportinfrastrukturen var de som utvecklades bäst. Forskarna förklarar sina observationer med att i regioner där infrastrukturen fungerade bäst reducerades företagens transportkostnader samtidigt som bättre möjligheter skapades för effektivisering och utveckling av verksamheter.⁴²

Även i Storbritannien har ett tydligt samband mellan förbättrad infrastruktur och regional utveckling kunnat påvisas. I en brittisk offentlig utredning står: ”Investeringar i infrastruktur har en direkt effekt i att reducera transportkostnaderna för företag, arbetare och konsumenter. Fallande transportpriser ökar också den effektiva storleken hos regionala och lokala marknader. Detta skapar nya tillväxtpöjligheter för framgångsrika företag och intensifierar konkurrensen, vilket uppmuntrar till effektivitet och innovation.”⁴³

Omvänt visar en rapport från OECD/LEED att regioner med svag ekonomisk utveckling präglas av outvecklad infrastruktur.⁴⁴ Det går alltså att finna mycket stark stöd för att infrastruktursatsningar leder till ekonomisk utveckling.

Lika tydligt är det att ekonomisk utveckling uppkommer när infrastruktursatsningar genomförs där det finns behov av dem. Om infrastrukturinvesteringar används för att artificiellt försöka skapa tillväxt i regioner med i övrigt bristande förutsättningar för ett växande näringsliv kan de, i stället för att driva på utvecklingen, visa sig vara bortkastade pengar.⁴⁵

En relevant fråga är om man utifrån vetenskapliga studier kan visa på ett orsakssamband mellan infrastruktursatsningar och tillväxt. Leder investeringar i infrastruktur till tillväxt? Den alternativa förklaringen kan vara att

³⁸ Nuteks årsbok 2008, februari 2008

³⁹ Ottaviano, G. Infrastructure and economic geography: An overview of theory and evidence, European Investment Bank Papers, Volume 13, n° 2/2008 s.8

⁴⁰ Philippe M., Are European Regional Policies Delivering? European Investment Bank Papers, 1999;4(2):10-23

⁴¹ Mata D.D., Deichmann U., Henderson J.V., Lall S.V. och Wang H.G., Determinants of City Growth in Brazil, NBER Working Paper No. W11585, augusti 2005

⁴² Kim S., Koo J. och Lee Y.H., Infrastructure and production efficiency: an analysis on the Korean manufacturing industry, Contemporary Economic Policy, 13;3:390-400, 2007

⁴³ Productivity in the UK: 3 – The Regional Dimension, HM Treasury and Department of Trade and Industry, november 2001

⁴⁴ Best Practices in Local Development. OECD och LEED, 1999.

⁴⁵ Se exempelvis den brittiska offentliga utredningen: Cities, Regions and Competitiveness, Second Report from the Working Group of Government Departments, The Core Cities, The Regional Development Agencies, juni 2003

tillväxt och infrastruktursatsningar samkorrelerar utan att infrastruktursatsningar nämnvärt uppmuntrat till tillväxt.

En vetenskaplig undersökning från Tyskland som studerar sambandet mellan infrastruktur och jobbutveckling inom tillverkningsindustrin kan hjälpa oss att besvara denna fråga. Studien granskar en rad tyska städers utveckling mellan 1980-1988 och finner en positiv koppling mellan infrastrukturinvesteringar och framväxten av jobb inom tillverkningsindustrin.

Samtidigt noteras att det inte finns en tydlig effekt där de städer som redan har en stor och växande tillverkningsindustri lättare attraherar statliga satsningar på infrastruktur. Investeringarna sker inte i de regioner där tillväxten redan tycks vara på väg. De regioner som hade bäst förutsättningar att attrahera de statliga investeringarna var istället de som styrdes av samma partier som satt med i regeringen. Sambandet mellan att jobbtillväxten skedde där infrastrukturen var bäst utvecklad kunde alltså tydligt bekräftas, trots att infrastruktursatsningarna baserades på politiska faktorer snarare än på var tillväxtpotentialen redan var störst. Orsakssambanden mellan infrastruktursatsningar och jobbtillväxt kan därmed starkt påvisas.⁴⁶

I USA står städerna för en relativt stor del av de offentliga investeringarna i infrastruktur. Under början av 1900-talet genomförde många amerikanska städer så kallade "civil service"-reformer, vilket innebar att en del av den offentliga makten överfördes från politiker till en professionell förvaltning. Den professionella förvaltningen har visat sig mer intresserad av att spendera skattepengarna på långsiktiga investeringar. Under en lång historisk period har alltså vissa amerikanska städer valt ett politiskt system som medför att en större andel av de offentliga medlen investeras i infrastruktur. Forskningen har visat att tillverkningsindustrin har växt snabbare i de städer som infört civil service. Ett tydligt orsakssamband mellan infrastrukturinvesteringar och industrins utveckling kan påvisas – det långsiktiga politiska beslutet att satsa mera på infrastruktur förbättrar industrins möjligheter att växa.⁴⁷

⁴⁶ Kemmerling A och Stephan A, Political Economy of Infrastructure Investment Allocation: Evidence from a Panel of Large German Cities, diskussionspapper, februari 2002

⁴⁷ Rauch J.E., Bureaucracy, Infrastructure, and Economic Growth: Evidence from U.S. Cities during the Progressive Era, American Economic Review, Vol.85;4:968 1995

Infrastrukturens betydelse i den nya ekonomin

Vi kan se att det tidigare har funnits en mycket stark koppling mellan välfungerande transportinfrastruktur och ekonomisk utveckling, men hur kan vi förvänta oss att detta förhållande förändras i framtiden?



Det sker idag en utveckling där kunskapsintensiva tjänster spelar en allt viktigare roll för den ekonomiska utvecklingen. Denna sektor har annorlunda förutsättningar än tillverkningsindustrin. Kunskapsintensiva näringar behöver verka i stora funktionella regioner för att kunna hitta specialiserad kompetens men också för att ha kvalificerade samarbetspartners och konkurrenter. Kunskapsintensiva tjänster bygger på personliga möten mellan människor. Det finns en tro på att fysiska kommunikationer skulle bli mindre viktiga i den nya kunskapsbaserade ekonomin. Utvecklingen visar att informationstekniken snarare medför ökat behov av resande och personliga möten. Kunskapsintensiva tjänstebanscher inom informationsteknik är därför starkt fokuserade till storstäder.⁴⁸

En vetenskaplig studie av utvecklingen av kunskapsintensiva tjänsteyrken i Sverige mellan 1993 och 2002 visade att mer än hälften av jobbtillväxten inom dessa skedde i Stockholmsområdet. De yrken som studerades inkluderade bland annat arbeten inom finansmarknaderna och informationsteknik. Av den totala nationella jobbtillväxten under perioden skedde en femtedel i Stockholmsområdet. De kunskapsintensiva tjänsteyrken var kraftigt fokuserade till Stockholm och stod för hälften av jobbtillväxten i staden under perioden.⁴⁹ Detta är ingen slump.

Förutsättningen för en utveckling av den kvalificerade tjänstenäringen är att våra storstäder blir större. Företag måste ha hög och specialiserad kompetens för att kunna producera kunskapsintensiva tjänster (se Handelskammarens rapport "Satsa på storstäderna"). Tjänster måste kunna marknadsföras till befolkningsmässigt stora regioner om en hög nivå av specialisering ska vara möjlig. Eftersom tjänsteproducenter i många fall kan ha maximalt några timmars transportavstånd till sina konsumenter driver den nya tjänstesektorn på urbaniseringen och behovet av effektiva transporter.⁵⁰ Det är därför företag inom informationsteknik inte bara är i behov av välutvecklad infrastruktur för bredband, utan även av transportinfrastruktur. Det är också därför Nutek konstaterar att omställningen till ett mer kunskapsintensivt näringsliv innebär att "sambandet mellan investeringar i transportsystemet och ekonomisk tillväxt kommer att förstärkas."⁵¹ För att öka marknaden för specialiserade tjänster måste transportinfrastrukturen byggas ut både för att möjliggöra växande städer och för att närliggande orter ska kunna integreras i samma ekonomiska zon.

Det sker även en långsiktig omställning där tjänstesektorns betydelse ökar i förhållande till tillverkningsindustrin. Detta innebär inte att tillverkningsindustrin är på väg att försvinna eller att sektorns behov är oviktiga. Även tillverkningsindustrins behov av välfungerande transportinfrastruktur ökar i dag på grund av pågående ekonomiska trender. Världshandeln har gått från att år 1960 utgöra mindre än 25 procent till att i dag utgöra mer än 50 procent av global BNP.⁵² Tillverkningsprocesser har blivit alltmer fragmenterade, vilket innebär att det har blivit vanligare att olika beståndsdelar i samma produkter tillverkas på olika orter. Marknadsekonomin spridning till bland annat Kina och Indien samt till länderna i Öst- och Centraleuropa har samtidigt lett till att den globala konkurrensen har stärkts. Svenska företag måste ha tillgång till effektiva och billiga transporter för att kunna leverera varor till konkurrenskraftiga priser i den växande globala marknaden.⁵³

Behovet av effektiva kommunikationer ser alltså ut att öka i den nya ekonomin. Dels för att tillgodose tillverkningsindustrins behov av konkurrenskraftiga transportpriser under hårdnande global konkurrens och dels för att bana väg för kunskapsintensiva tjänster. Att välfungerande transportinfrastruktur är en förutsättning för ekonomisk utveckling ser inte ut att bli mindre sant i framtiden.

⁴⁸ Gerald Sussman, *Urban Congregations of Capital and Communications: Redesigning Social and Spatial Boundaries*, Social Text 17:3:35-51, 1999

⁴⁹ Brita Hermelin, *The urbanization and suburbanization of the service economy: producer services and specialization in Stockholm*, Geografiska Annaler: Series B, Human Geography, 89:16:59-74, 2007

⁵⁰ Satsa på storstäderna – en bra affär för hela Sverige, Stockholms Handelskammare, 2008

⁵¹ Nuteks årsbok 2008, februari 2008

⁵² Världsbanken och Världshandelsorganisationen

⁵³ Arne Jensen, *Logistikkostnader, konkurrenskraft och infrastruktur*, 2007-04-16

Infrastrukturens betydelse för utvecklingen

Runt om världen finns många exempel på hur enskilda länders, regioners och städers utveckling är tätt sammankopplad med den tillgängliga infrastrukturen. Ett av de mer uppmärksammade exemplen på nationell nivå berör världens två folkrikaste stater, Kina och Indien. Båda länderna har tack vare marknadsliberala reformer vuxit snabbt de senaste åren. Kina har lyckats bättre än Indien med att bygga upp sin infrastruktur, vilket har bidragit till att stärka den ekonomiska utvecklingen. Kina har nyligen lovat att spendera närmare sju procent av landets BNP under 2009-2010 på investeringar i transportinfrastruktur samt uppbyggnad av städer skadade av jordbävningar.⁵⁴



Även i Indien förs diskussioner kring ökade satsningar på transportinfrastrukturen, men situationen är annorlunda än i Kina.⁵⁵ I Indien har otillräckliga infrastrukturensatsningar i kombination med ineffektiv resursallokering och korruption kommit att mycket tydligt hämma utvecklingen. Miljöförstöring och omfattande trafikolyckor är resultatet av den kaotiska situationen på de överfulla indiska vägarna.^{56,57}

Ett tydligt exempel på den ekonomiska utveckling som sker i Indien och Kina berör biltillverkning. Medan bilindustrin i västvärlden har stött på stora problem som en följd av finanskrisen har biltillverkare i Kina och Indien stärkt sina positioner. Den indiska biltillverkaren Tata Motors har nyligen köpt upp de anrika brittiska bilmärkena Jaguar och Land Rover.⁵⁸ Samtidigt går rykten om att kinesiska Chang'an Auto planerar att köpa upp Volvo

personvagnar.⁵⁹ Det finns många faktorer som gynnar biltillverkningen i de båda länderna, inte minst tillgången på välutbildad arbetskraft som arbetar för betydligt lägre löner än i västvärlden.

I Indien är dock den utvecklade infrastrukturen ett stort hinder för biltillverkarna. Problemen beror inte bara på att bristande transportinfrastruktur minskar den inhemska marknaden för personbilar. Dåliga transportmöjligheter leder till att de indiska biltillverkarna inte kan utforma sina verksamheter på ett optimalt sätt. Utöver höga kostnader för frakt leder den bristfälliga transportinfrastrukturen till att det inte blir möjligt att skapa tillförlitliga leveranskedjor.⁶⁰ Det är ett problem som inte enbart drabbar biltillverkare, utan belastar den indiska tillverkningsindustrin generellt. Den indiska bilindustrins situation illustrerar tydligt hur välfungerande transportinfrastruktur utgör ett viktigt komplement till ett i övrigt tillväxtvänligt näringsklimat. De fördelar som låga lönekostnader och god tillgång på välutbildade ingenjörer medför för den indiska tillverkningsindustrin kan inte fullt ut utnyttjas när infrastrukturen inte lever upp till industrins behov.

Regionen Algarve i södra Portugal var för femtio år sedan den fattigaste delen av landet. En anledning till den ekonomiska eftersläpningen var den bristande transportinfrastrukturen. Kommunikationerna med övriga Portugal, liksom med grannlandet Spanien, som Algarve gränsar till, var bristande. Under de senaste tjugo åren har transportinfrastrukturen i och till Algarve förbättrats med hjälp från EU. Vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser har byggts ut. Det har möjliggjort en snabb ekonomisk utveckling som har lett till att Algarve idag tillhör en av de rikaste regionerna i Portugal. De förbättrade kommunikationerna har bl.a. möjliggjort för regionen att utnyttja sin potential att attrahera turister.^{61,62} De grundläggande förutsättningarna att för få fart på den ekonomiska utvecklingen har funnits i Algarve. Ekonomiska liberaliseringar har möjliggjort en snabb utveckling i hela landet jämfört med för femtio år sedan. Den utbyggda transportinfrastrukturen har varit en förutsättning för att kunna utnyttja denna underliggande tillväxtpotential.

I Sverige har de tätorter som ligger i närheten av Svealands- och Mälärlanarna fått förbättrade förbindelser med Stockholmsregionen sedan slutet av 1990-talet. Detta har resulterat i en tydlig vitalisering. Inkomstnivåerna,

⁵⁴ China Unveils Sweeping Plan for Economy, The New York Times, 2008-11-09

⁵⁵ Fiscal stimulus II eases India Inc's access to money, Business Standard, 2009-01-03

⁵⁶ Sharma R.N och Shaban A, Metropolitanisation Of Indian Economy: Lessons In Urban Development, Icfai University Journal of Governance and Public Policy, 2:17-35, 2006

⁵⁷ Pucher J, Korattyswaropam N, Mittal N och Ittyerah N, Urban transport crisis in India, Transport Policy 12:185-198, 2005

⁵⁸ Tata Motors köper Jaguar och Land Rover av Ford, Teknikens värld, 2008-03-26

⁵⁹ Snart blir volvo kinesiskt, Expressen, 2009-01-14

⁶⁰ Gulyani, S., Effects of Poor Transportation on Lean Production and Industrial Clustering: Evidence from the Indian Auto Industry, World Development, 29;7:1157-1177, 2001

⁶¹ The Algarve at the crossroads, Inforegio Panorama, december 2005

⁶² Transport, a driving force for regional development, Inforegio Panorama, no 18, december 2005

sysselsättningen och antalet invånare har ökat markant i Eskilstuna sedan Svealandsbanan byggdes. Förbättrade kommunikationer har lyckats vända en 25-årig period av ekonomisk tillbakagång i kommunen.^{63,64} När en kommun som Eskilstuna får bättre kommunikationer till en stor marknad som Stockholmsregionen blir det en mera attraktiv miljö för att attrahera exempelvis logistikföretag.⁶⁵ Kommunens invånare får det lättare att pendla till jobb i Stockholm eller andra städer med vilka kommunikationerna har förbättrats. Utbyggda kommunikationer leder dock inte automatiskt till utveckling. Om Eskilstuna i övrigt vore en kommun med bristande förutsättningar för tillväxt (med exempelvis mycket höga skatter och illa fungerande offentlig service) skulle utvecklingen ha uteblivit. Goda kommunikationer kan däremot öppna upp för den existerande utvecklingspotentialen i kommunen.

I en studie, publicerad av Världsbanken, analyserades utvecklingen i 120 städer i världen med mer än 100 000 invånare utifrån olika perspektiv. Ett återkommande tema i studien är den vikt som effektiv, modern och välutbyggd transportinfrastruktur spelar för städernas utveckling.⁶⁶

Ett exempel är Lille i norra Frankrike, en stad med drygt 200 000 invånare. Under 1970-talet ledde tillbakagång i verkstads- och textilindustrin till stor arbetslöshet. Utvecklingen vändes när staden genom utbyggda spår för snabbtåg länkades samman med närliggande franska och belgiska städer. I anslutning till den tågstationen som byggdes nära Lille växte shoppingstaden Eurolille fram, som i dag attraherar många förbipasserande resenärer och turister. Kunskapsintensiva tjänsteföretag har kunnat växa fram i Lille tack vare förbättrade kommunikationer till en befolkningsmässigt stor region bestående av staden och närliggande tätorter.⁶⁷

De amerikanska städer som har upplevt den bästa utvecklingen under senare tid inte har varit megastäderna New York eller Los Angeles. En orsak är att dessa städer har försummat investeringar i och underhåll av den grundläggande infrastrukturen. De städer som har utvecklats bäst i USA har i stället varit medelstora städer som har satsat på den infrastruktur som krävs för näringslivets utveckling, exempelvis den gamla industristaden Dubuque i delstaten Iowa eller Charleston i delstaten South Carolina.⁶⁸

I USA har konceptet ”city growth strategies” vuxit fram, alltså strategier för att få städer att växa. Konceptet har utvecklats vid Harvard Business School och går ut på att städer som i många fall inte har upplevt den bästa utvecklingen försöker vända situationen till det bättre. Målsättningen är ofta att uppnå vitalisering av städer och stadsdelar som upplever sociala problem och fokus brukar ligga på att få fart på den ekonomiska utvecklingen. Tanken är att ett växande näringsliv är grundförutsättningen för urban utveckling.

Denna strategi tillämpas i dag även av brittiska städer, som exempelvis industristäderna Plymouth och St. Helens. En central utgångspunkt i båda städerna är att kombinera ett tillväxtvänligt affärsklimat med goda kommunikationer.^{69,70}

I Storbritannien finns ett tydligt exempel på hur städernas utveckling kan hämmas av bristande kommunikationer, nämligen den kända universitetsstaden Cambridge. År 1950 fastslogs i ”Cambridge Planning Proposal” att det inte gick att skapa en bra tillväxtplan för Cambridge. I stället för att uppmuntra till utbyggnad av staden skulle den lokala politiken inriktas på att begränsa utvecklingen. Arkitekterna bakom styrdokumentet var rädda för att industrialisering skulle förfula Cambridge och förstöra dess unika universitetskaraktär. Den lösning som de föreslog, och som också tillämpades, var att hindra utbyggnad av infrastruktur, bostäder och företagslokaler.

⁶³ Nuteks årsbok 2008, februari 2008

⁶⁴ Svealandsbanan, VälfärdsBulletinen Nr 3, SCB, 2002

⁶⁵ Eskilstuna vill ha fler ”logistikföretag”, Eskilstuna Marknadsföring AB, 2008-10-19

⁶⁶ The Dynamics of Global Urban Expansion, transport and Urban Development Department, The World Bank, 2005

⁶⁷ Pol, P.M.J., The Economic Impact of the High-Speed Train on Urban Regions, ERSA conference paper, augusti 2003

⁶⁸ Back to basics, Metropolis, mars 2008

⁶⁹ City Growth Strategy -Plymouth - Main Strategy, Plymouth Business Growth, Small Business Service och Initiative for a Competitive Inner City, 2003

⁷⁰ St. Helens city growth strategy summare consultation, St. Helens Council och St. Helens Chamber, 2007

Resultatet blev att Cambridge stagnerade. Det blev svårt att pendla till och från Cambridge på grund av trafikproblemen. Restriktionerna när det gäller nybyggnation har gjort att många som vill jobba i staden inte har råd att bo där. Mellan 1950 och 2004 ökade stadens invånare, inklusive studenter, endast från 86 000 till 110 000 personer.

I dag har det blivit lättare för privata företag att etablera sig i Cambridge och transportinfrastrukturen har förbättrats något. En viss utbyggnad av nya bostadsområden har också tillåtits. Detta har möjliggjort en viss befolkningstillväxt och att teknikintensiva företag har kunnat etablera sig i staden. När den restriktiva politiken öppnades upp något skedde en omfattande tillväxt av högteknologisk industri i Cambridge. Den oerhört starka potentialen för framväxten av teknologiföretag som finns i Cambridge har dock inte kunnat realiseras fullt ut.

Exemplet Cambridge visar att inte ens en stad som under århundraden har utmärkt sig som ett världsledande centrum för kunskap och teknologi kan bortse från behovet av välfungerande transporter för tillväxt och utveckling.^{71, 72}

Satsningar på transportinfrastruktur är dock ingen magisk lösning för att skapa tillväxt där övriga förutsättningar saknas. Under 1990-talet gjordes stora investeringar i Japan i utbyggnad av infrastrukturen i syfte att stimulera ekonomin under den rådande nedgången. Stora summor spenderades på vägar, flygplatser, järnvägar och vattenvägar i regioner där behoven inte var särskilt stora. Resultatet blev ett slöseri med skattebetalarnas pengar, som har bidragit till att Japan i dag har en statskuld som uppgår till 170 procent av landets BNP.^{73, 74, 75}

⁷¹ Cambridge Past, Cambridge Futures, <http://www.hop.co.uk/cambridgefutures>

⁷² Expanding City, Life on the edge: the growth of Cambridge, Cambridge Architecture, Autumn/Winter 2008

⁷³ The Perils of a Cement Tsunami, The Washington Post, 2008-12-10

⁷⁴ Japan's shaky deficit solution, International Herald Tribune, 2005-10-26

⁷⁵ CIA World Factbook, Rank order – public debt. Statistiken för statskulden gäller för år 2008

Sverige har stora behov – men underfinansierar infrastrukturen

Sverige har ovanligt stora behov av infrastruktur på grund av de stora geografiska avstånden och den glesa befolkningsstrukturen. Stockholms Handelskammare har dessutom uppskattat att investeringsbehoven i vägar och järnvägar enbart i Stockholms län uppgår till hela 140 miljarder kronor.⁷⁶ Trots detta, och trots att de of-fentliga utgifterna som andel av BNP är mycket höga, har Sverige under lång tid legat efter andra industriländer när det gäller investeringar i transportinfrastrukturen.



I propositionen ”Infrastruktur för ett långsiktigt hållbar transportsystem” från 2001 framhåller den förra regeringen att ”väl fungerande och långsiktigt hållbara gods- och persontransporter är en förutsättning för Sveriges konkurrenskraft i en global miljö”. Där konstateras också att Sveriges geografiska läge, med ”långa inhemska avstånd och ett perifert läge i förhållande till den europeiska marknaden” utgör en utmaning.⁷⁷

Behovet av satsningar på infrastruktur är stort, inte minst i de tre storstadsregionerna. I en rapport från Nutek beräknas de samhällsekonomiska förlusterna fram till 2020 av att de så kallade storstadsöverenskommelserna från början av 1990-talet inte genomförts till närmare 70 miljarder kronor. Av det är 50 miljarder att hänföra till Stockholmsregionen, 10 miljarder i Malmöregionen och 7-8 miljarder i Göteborgsregionen.⁷⁸

Jämfört med andra västeuropeiska länder har Sverige låg täthet av infrastruktur, mätt som kilometer väg och järnväg per kvadratkilometer. En förklaring till detta är att Sverige är relativt glesbefolkat. Samtidigt har utbyggnaden av transportinfrastrukturen under lång tid varit eftersatt i Sverige. Mellan 1960 och 2000 ökade antalet kilometer som olika fordon färdades i Sverige med 245 procent, medan det allmänna vägnätets utbyggnad under hela perioden (mätt i km) endast var 7 procent.⁷⁹

Nutek har jämfört underhålls- och nyinvesteringar i infrastruktur för 15 västeuropeiska länder under perioden 1980-2006. Statistiken inkluderar investering i vägar, järnvägar, vattenanläggningar, avlopp samt telekommunikation. Med undantag för åren 1995-1996 har Sverige legat under genomsnittet för de aktuella länderna när det gäller investeringar i infrastruktur som andel av BNP.

När det gäller underhållsinvesteringar klarar sig Sverige rentav sämre. Nutek noterar att om de statliga investeringarna i infrastruktur skulle öka med 50 procent och nivån i de övriga länderna skulle vara oförändrad skulle Sverige placera sig ungefär på genomsnittet av de undersökta länderna när det gäller nyinvesteringar och underhållsinvesteringar i infrastruktur som andel av BNP.⁸⁰ Om investeringarna hade varit i nivå med övriga Europa skulle Sverige ha investerat ytterligare ca 200 miljarder kronor i infrastrukturen sedan 1980. Sverige har en omfattande ”infrastrukturskuld” som måste betalas genom ökade investeringar.⁸¹

⁷⁶ Stockholmsförhandlingens slutsatser – Handelskammarens förslag, Stockholms Handelskammare, 2007

⁷⁷ Regeringens proposition 2001/02:20 - Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem, 2001

⁷⁸ Hur mycket kostar det att vänta - en kontrafaktisk analys, R 2007:08, Nutek, 2007

⁷⁹ Infrastruktur – ekonomisk tillväxt – finansiering, Sveriges Byggindustrier, maj 2004

⁸⁰ Nuteks årsbok 2008, februari 2008

⁸¹ Ett vägval för Sverige, Stockholms Handelskammare, 2008

Regeringen fortsätter att underfinansiera infrastrukturen

Den sittande borgerliga regeringen har lyft fram vikten av förbättrade kommunikationer. Genom utvecklad transportinfrastruktur hoppas regeringen få fart på näringslivets utveckling, skapa fler arbetstillfällen och förbättra den regionala konkurrenskraften i olika delar av landet.⁸²

Finansminister Anders Borg och infrastrukturminister Åsa Torstensson framhåller i en debattartikel att:

”En väl fungerade infrastruktur är en grundpelare för framtidens tillväxt. Sverige är ett starkt handelsberoende land med en utrikeshandel på drygt 90 procent av BNP. Sveriges geografiska läge och vårt avlånga land gör att transporter och infrastruktur både inom och utanför Sverige har stor betydelse för vår konkurrenskraft. Svensk varuexport ökar kontinuerligt liksom behovet av transporter och kraven på infrastrukturen. En politik för fler jobb och företag kräver modern infrastruktur som svarar mot framtidens krav. Effektiva transporter är avgörande för att svenska företag och jobb fortsatt ska vara vinnare i en global värld.”⁸³

Det tycks alltså som om regeringen inser värdet av infrastruktursatsningar och prioriterar investeringar i förbättrade kommunikationer högt. I infrastrukturpropositionen från september 2008 kritiserar den sittande regeringen den tidigare socialdemokratiska regeringen för att ha underfinansierat de infrastrukturplaner som lades fram för perioden 2004-2015.⁸⁴ Regeringen har också, med referens till OECD, noterat att efterfrågan på infrastruktur kommer att fortsätta att öka under de närmaste decennierna samt att transportinfrastrukturen i många industriländer är i behov av omfattande investeringar.⁸⁵

Regeringen har alltså själv noterat att det globalt finns stora behov av investeringar i transportinfrastruktur, att behoven är ovanligt stora i Sverige, att transportinfrastrukturen genom åren har kommit att bli underfinansierat samt att ökade anslag till transportinfrastrukturen kan översättas i fler jobb och fler växande företag.

En relevant fråga är om regeringen gör tillräckligt för att råda bot på underfinansiering av svensk infrastruktur.

I tabell 2 visas genomförda och planerade budgetutgifter inom området transportpolitik under perioden 2003-2021. Uppgifter baseras på budgetpropositionerna för 2005, 2007 och 2009 samt regeringens proposition ”Framtidens resor och transport” som behandlar satsning-

ar på transportpolitik under perioden 2010-2021^{86, 87, 88, 89, 90}. Det är tydligt att utgiftsområdet transportpolitik har fått ökade anslag sedan regeringsskiftet, framför allt under 2007 och 2008.

Efter 2008 är dock utgifterna beräknade att minska för att under perioden 2010-2021 i genomsnitt hamna på samma nivå som den tidigare socialdemokratiska regeringen spenderade mellan 2003-2006. Det faktum att utgifterna under 2008 var högre jämfört med tidigare år beror i stor utsträckning på att regeringen för det året inkluderade en engångsamortering motsvarande ca 25 miljarder kronor i utgiftsområdet transportpolitik.⁹¹ Det är tydligt att någon större långsiktig höjning inte planeras av den sittande regeringen. I infrastrukturpropositionen uppger regeringen att anslagsnivån höjs med 3,85 miljarder kronor per år från 2011 ”jämfört med nu gällande förutsättningar”.⁹² Hur denna uppgift har framtagits redovisas dock inte. Höjningen tycks inte förhindra det faktum att utgifterna faller från 2007-2008 års nivå och förblir på samma låga nivå som under den tidigare regeringen.

De totala utgifterna för transportpolitik, som redovisas i tabell 2, omfattar inte enbart investeringar utan inkluderar även andra kostnader, såsom administration. För investeringar i transportinfrastruktur har totalt 15,7 miljarder kronor budgeterats under 2009.⁹³

⁸² Framtidens resor och transport – infrastruktur för hållbar tillväxt, proposition 2008/09:35, Regeringen, 2008-09-25

⁸³ Vi skapar budgetutrymme för flera stora vägprojekt, DN-debatt, 2008-01-09

⁸⁴ Framtidens resor och transport – infrastruktur för hållbar tillväxt, proposition 2008/09:35, Regeringen, 2008-09-25

⁸⁵ Framtidens resor och transport – infrastruktur för hållbar tillväxt, proposition 2008/09:35, Regeringen, 2008-09-25

⁸⁶ Uppgifter för åren 2007-2011 har tagits från Budgetpropositionen för 2009, uppgifter för åren 2005-2006 har tagits från Budgetpropositionen för 2007 och uppgifter för åren 2003-2004 har tagits från Budgetpropositionen för 2005. För åren 2012-2021 har den genomsnittliga årliga utgiften beräknats genom att subtrahera utgifterna för 2010 och 2011 (som är specificerade i Budgetpropositionen för 2009) från den föreslagna summan 417 miljarder kronor för perioden 2010-2021 (som återfinns i regeringens propositionen ”Framtidens resor och transport”). Statistiken för åren innan 2008 har justerats till 2008 års prisnivå utifrån statistik från SCB. Utgifter för 2009 och framåt har justerats ned enligt uppskattad inflationstakt på 2 procent per år. För utgifter mellan 2012-2021 har genomsnittlig utgift beräknats genom att inflationsjustera totalsumman under perioden med uppskattad inflationstakt halvvägs in i perioden. Den inflationsjusterade totalsumman har sedan delats jämnt över tioårsperioden.

⁸⁷ Budgetpropositionen för 2005 - Utgiftsområde 22: Kommunikationer, Regeringen, 2006

⁸⁸ Budgetpropositionen för 2007 - Utgiftsområde 22: Kommunikationer, Regeringen, 2006

⁸⁹ Budgetpropositionen för 2009 - Utgiftsområde 22: Kommunikationer, Regeringen, 2008

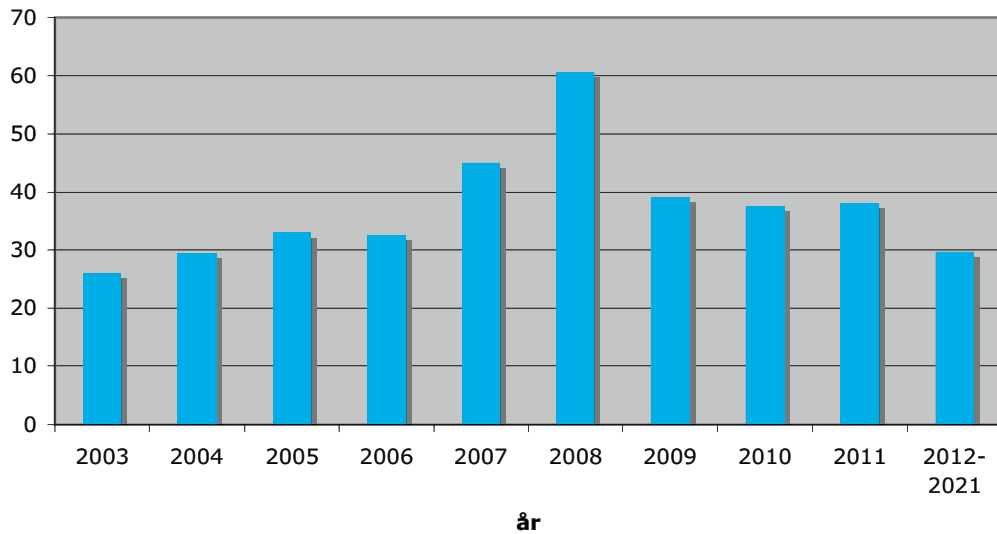
⁹⁰ Framtidens resor och transport – infrastruktur för hållbar tillväxt, proposition 2008/09:35, Regeringen, 2008-09-25

⁹¹ Budgetpropositionen för 2009 - Utgiftsområde 22: Kommunikationer, Regeringen, 2008

⁹² Framtidens resor och transport – infrastruktur för hållbar tillväxt, proposition 2008/09:35, Regeringen, 2008-09-25

⁹³ Budgetpropositionen för 2009 - Utgiftsområde 22: Kommunikationer, Regeringen, 2008

Tabell 2 – Utvecklingen av budgetutgiften transportpolitik 2003-2021



Källor: Budgetpropositionerna för 2005, 2007 och 2009 samt regeringspropositionen "Framtidens resor och transporter". Statistiken är anpassad till 2008 års prisnivå för åren innan 2008 och beräknad på 2 procents inflation för åren efter 2008.

Hur står sig då de svenska investeringarna i transportinfrastruktur jämfört med omvärlden för år 2009? Globalt förväntas 1 052 miljarder amerikanska dollar, motsvarande nästan 9 650 miljarder svenska kronor investeras i infrastruktur årligen under de kommande åren. Av dessa medel förväntas 37,5 procent gå till transportinfrastruktur.⁹⁴ De globala satsningarna på transportinfrastruktur motsvarar alltså årligen nästan 3 620 miljarder svenska kronor. Det innebär att investeringarna i Sverige år 2009 motsvarar ca 0,43 procent av de globala investeringarna.

Sverige utgör ca 0,8 procent av den globala ekonomin.⁹⁵ Investeringarna skulle behöva vara ca 86 procent högre för att vara i nivå med Sveriges andel av den globala BNP:n. De svenska investeringarna i transportinfrastruktur skulle behöva höjas från 15,7 till 29 miljarder kronor år 2009 för att motsvara 0,8 procent av de globala investeringarna. Eftersom de generella satsningarna på transportpolitik är planerade att minska efter 2009 kommer situationen att försämrans snarare än förbättras.



⁹⁴ Capitalizing on the Upcoming Infrastructure Stimulus, CIBC World Markets - StrategEcon, 2009-01-23

⁹⁵ Gross domestic product 2007, World Development Indicators database, World Bank, reviderad 2008-09-10

Slutsats

Sverige har länge underfinansierat transportinfrastrukturen, något som har medfört stora samhällsekonomiska kostnader. Den sittande borgerliga regeringen har kritiserat den tidigare socialdemokratiska regeringen för att ha satsat alltför lite på transportinfrastrukturen. Trots att den sittande regeringen har lyft fram den vikt som väl utbyggda kommunikationer har för tillväxt, jobbskapande och regional utveckling ser underfinansieringen av svensk infrastruktur i relation till omvärlden ut att fortsätta. Regeringens ökning av anslagen till transportinfrastruktur under 2007 och 2008 var positivt men de framtida utgifterna är planerade att förbli på samma nivå som under den socialdemokratiska regeringens senare år vid makten. Den kraftiga underfinansieringen av svensk infrastruktur kommer enligt regeringens planer att bestå. Jämfört med omvärlden kan Sveriges infrastruktukskuld därmed förväntas öka under de kommande åren.

Under den pågående ekonomiska nedgången sker betydande extrasatsningar på infrastrukturen i omvärlden. Trots att Sverige har goda statsfinanser och trots att de

långsiktiga behoven av infrastrukturinvesteringar är stora är de svenska extra satsningarna blygsamma i relation till andra industriländers. De direkta statliga extrasatsningarna är närmare 30 gånger högre per capita i Danmark och ca 20 gånger så höga i Italien och Frankrike jämfört med i Sverige.

Detta riskerar att hämma den svenska ekonomins konkurrenskraft. Som denna rapport lyfter fram finns gott om forskning och konkreta exempel som visar att länder, regioner och städer utvecklas bäst när de har tillgång till en väl fungerande transportinfrastruktur. Det är avgörande för ett bra näringslivsklimat. Effektiva kommunikationer tillåter stater, regioner och städer att realisera underliggande tillväxtpotential.

Sverige borde ligga i den internationella täten när det gäller ökade satsningar. Det är beklagligt att regeringen väljer att fortsätta på den linje där transportinfrastrukturen är kraftigt underfinansierad jämfört med omvärlden. Det kommer att få en negativ inverkan på jobbskapande och ekonomisk utveckling i Sverige.

Tidigare rapporter

- 1996** Hela Sveriges Stockholm – Handelskammarens program för näringslivets utveckling i Stockholms län.
- 1997:1** Flygets betydelse för Stockholmsregionen.
- 1997:2** Fastighetsskatten, tillväxten och jobben i stockholmsregionen.
- 1997:3** Sjöfartens betydelse för stockholmsregionen.
- 1998:1** Invandrarföretagarna, en strategisk tillgång för stockholmsregionen.
- 1998:2** Näringsliv, skola i samverkan.
- 1998:3** Framkomlighet, parkering och varudistribution i Stockholms innerstad.
- 1999:1** Lärlingsutbildning – attraktiv yrkesutbildning för stockholmsregionen.
- 1999:2** Minskad brottslighet i Stockholm- näringslivets roll, ansvar och krav.
- 1999:3** Elektronisk handel – i väntan på det stora genombrottet.
- 2000:1** Inflyttning och tillväxt i stockholmsregionen.
- 2000:2** Ökad tillväxt genom förenklingar för små företag.
- 2000:3** På nya spår – järnvägens betydelse för Stockholm.
- 2001:1** Bostadsbristen i stockholmsregionen – en dålig affär för Sverige.
- 2001:2** Trafiklösningar för framtiden.
- 2001:3** Ambassadernas roll för svenskt näringsliv.
- 2002:1** Hur skattas Stockholm?
- 2003:1** Skattetilläggen – hög tid att stärka rättssäkerheten.
- 2004:1** Hinder vid handel. Exemplet Norge.
- 2004:2** Energialternativ för Stockholms framtid. Vilken roll kan naturgasen spela?
- 2004:3** Skärpt beskattning av stockholmsregionen.
- 2005:1** På spåret – Lönsamma kollektivtrafiksatsningar i Stockholm
- 2005:2** 10 punkter för en effektivare offentlig upphandling
- 2005:3** Trängselskatten – ett vägval för Stockholmsregionen
- 2006:1** Åtgärda Stockholms stadsbrist
- 2006:2** Världsklass Stockholm – en studie om framtiden
- 2006:3** Förslag om förändrade regler för sponsring
- 2006:4** PPP – en modell för svensk infrastruktur
- 2007:1** Hög tid för ny energipolitik
- 2007:2** Information i offentlig sektor – tillväxt eller konkurrens
- 2007:3** Framtidens kollektivtrafik
- 2007:4** Stockholmsförhandlingens slutsatser – Handelskammarens förslag
- 2007:5** Rätt internprissättning inom bolag – en kritisk granskning av svenska skatteregler
- 2008:1** Ett vägval för Sverige
- 2008:2** Kreativitet och konkurrenskraft – en kritisk granskning av rådande teorier om urban utveckling
- 2008:3** Bostadssituation Norrort – Hur kan kommuner agera för att öka bostadsbyggandet?



*Stockholms
Handelskammare*

Besöksadress:
Västra Trädgårdsgatan 9
Box 16050
103 21 Stockholm

Tel: 08-555 100 00
e-post: info@chamber.se

www.chamber.se