

## Vägval 2010 – infrastruktur för tillväxt

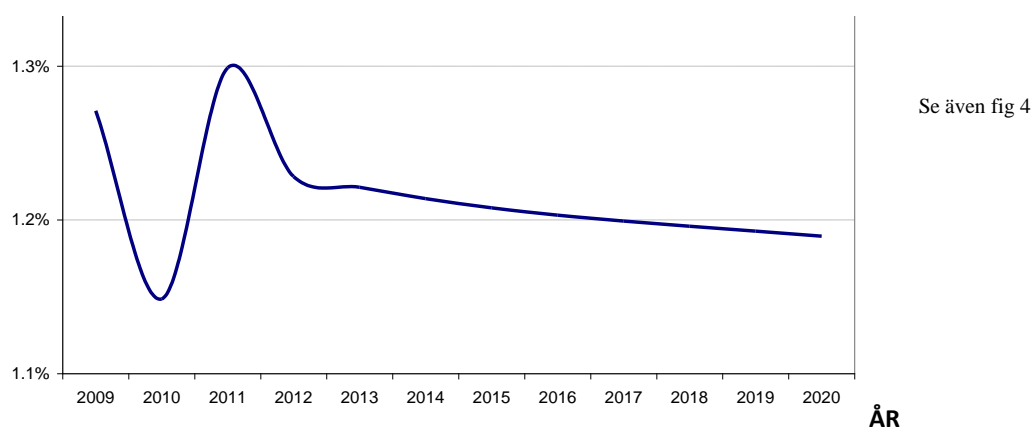
**Ett övergripande mål, för den kommande regeringen, blir att gå på arbetslinjen, att skapa nya jobb i fler och växande företag. Ett fungerande transportsystem kommer vara en viktig komponent för Sveriges framtida möjligheter. Städerna växer, rörligheten ökar och näringslivet lever på sin konkurrenskraft. En genomtänkt infrastruktur lägger grunden för Sveriges fortsatta tillväxt.**

### Mycket pengar, men ingen ökad ambition

Det har genomförts betydande insatser på infrastrukturområdet - vad gäller väg- och banhållning - de senaste åren. De offentliga investeringarnas andel av BNP har ökat något. För perioden år 2010-2021 planeras statligt finansierade åtgärder på totalt uppemot 500 miljarder kronor, inklusive medfinansiering på 60–80 miljarder kronor.

En kraftfull satsning kan tyckas, men om man sätter de planerade insatserna i relation till den förväntade ekonomiska utvecklingen ser man istället att nyinvesteringarna i vägar och järnvägar kommer utgöra en svagt sjunkande andel av BNP fram till år 2020.

#### Andel av BNP



**Figur 1 Nyinvesteringar i vägar och järnvägar som andel av BNP – ingen ökad ambition**

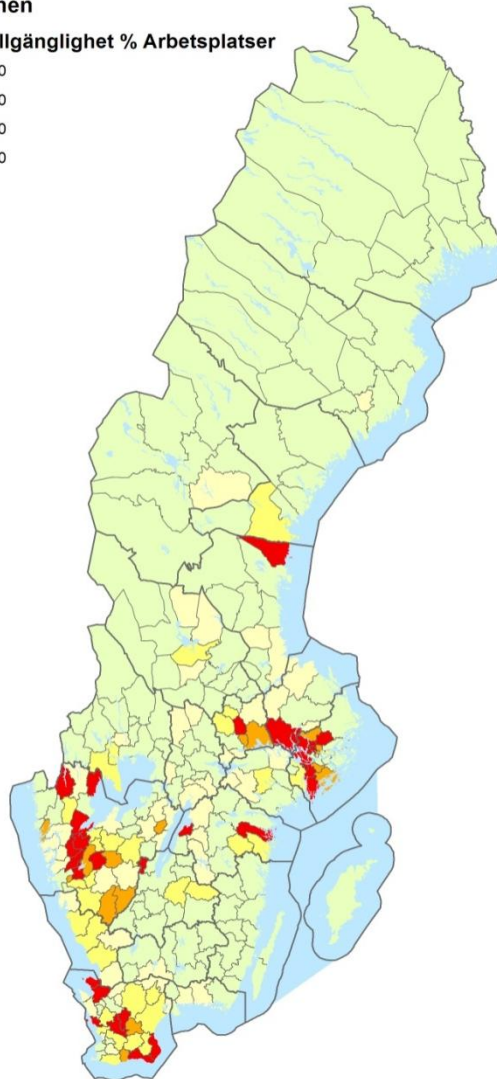
Källa: Prop. 2008/09:35, Prop. 2009/10:1 s 57, 56; Konjunkturinstitutet, Svensk ekonomi 2012-2020

Det finns en farhåga att de planerade satsningarna är otillräckliga. Denna farhåga styrks bland annat av analysen i trafikverkens Åtgärdsplan, som visar hur de planerade åtgärderna i väg- och järnvägssystemen kommer att påverka arbetsmarknadens storlek i olika delar av landet. Med arbetsmarknadens storlek avses här hur många arbetsplatser som är tillgängliga inom ett rimligt pendlingsavstånd.

Kartan på nästa sida, visar resultatet på kommunnivå. För hela landet ökar tillgängligheten till arbetsplatser med cirka 2,5 procent. Det är i huvudsak i de tre storstadsregionerna som förbättringarna äger rum. Det är också i dessa regioner som behovet av att bygga ut trafiksystemens kapacitet är som störst. Men transportpolitiken ska ses som en viktig del av regeringens politik när det gäller fler arbetstillfällen och växande företag - i hela landet.

## Åtgärdsplanen

### Förändrad tillgänglighet % Arbetsplatser



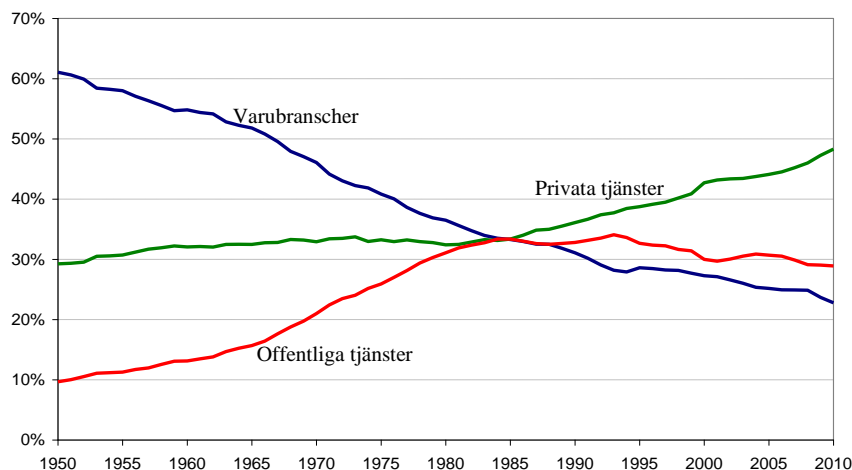
**Figur 2 Här blir det enklare att arbetsplatspendla**

Källa: trafikverkens Åtgärdsplan till regeringen 2009  
Illustration: WSP Analys & Strategi

## Den stora folkvandringen

Sverige är en del av den globala trenden. Allt fler människor söker sig till de större regionerna. För första gången i mänsklighetens historia finns det nu fler stadsbor än landsbygdsbor i världen. I Sverige växer tjänsteproduktionen. Idag har 73 % av den arbetande befolkning sitt arbete i ett tjänsteföretag. Tjänsteproduktionens växande betydelse framgår också av tjänsteexporten. I fasta priser har den vuxit med i genomsnitt över 8 % per år mellan 1995 och 2009, medan varuexporten vuxit med knappt 4 % per år (Källa: Exportrådet).

Den privata tjänsteproduktionen växer framförallt i storstadsregionerna och andra större regioner. Skälen är många, bland annat för att dessa regioner erbjuder stora marknader, närhet till kvalificerade kunder och leverantörer, tillgång till kompetenta merarbetare, närhet till FoU-institutioner.



**Figur 3 Andel av totalt antal sysselsatta i Sverige – tjänstesektorn ökar**

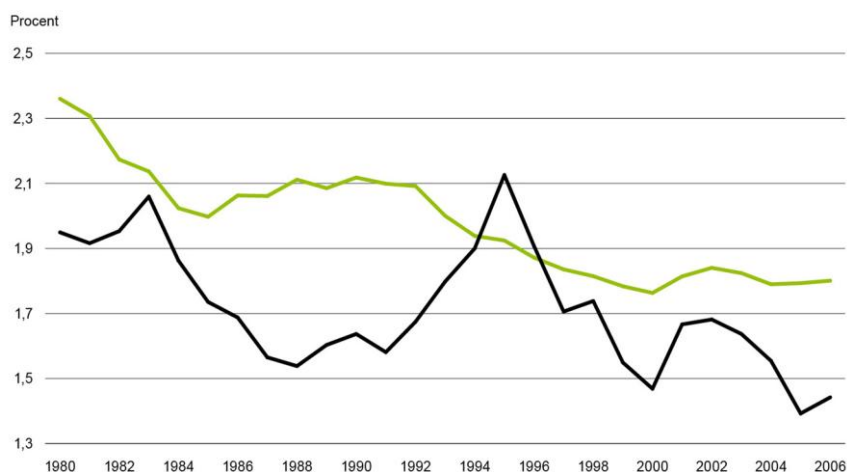
Källa: Edvinsson (2005) perioden 1950-1992, Konjunkturinstitutet perioden 1993-2010

Eftersom tillgången på jobb ökar främst inom den privata tjänstesektorn söker sig arbetskraften i växande grad till de företag och till dessa regioner, vilket i sin tur stimulerar nya företag och verksamheter, och ger underlag för en positiv självförstärkande process.

Denna utveckling är viktig för Sveriges framtid, men kan komma att hämmas av en för låg ambitionsnivå vad gäller investeringarna i infrastrukturen.

### Människor och varor i rörelse – hela tiden

Ända sedan början av 70-talet har de offentliga investeringarna i vägar och järnvägar i Sverige minskat jämfört med andra EU länder. Väginvesteringarnas andel började långsiktigt sjunka redan i mitten av 60-talet. De svenska investeringarna har varit lägre än i många av konkurrentländerna.



Framtid: se fig 1

**Figur 4 Nyinvesteringar i infrastruktur som andel av BNP. Genomsnitt för 15 västeuropeiska länder åren 1980–2006**

Källa: NUTEK Årsbok 2008

Det är ett allvarligt problem att investeringar i infrastrukturen släpat efter under så många år. Det riskerar försämra förutsättningarna för ekonomisk tillväxt framöver – med konsekvens för både jobb och välfärd.

Utbytet med omvärlden kommer fortsätta, med än högre intensitet. Svenskarna blir allt mer ”gränsöverskridande”, d v s flyttar sig mellan olika möten, inom och utom landet. De varuproducerande företagen har länge verkat på den internationella marknaden, men med mer av just-in-time leveranser krävs fungerande infrastruktur. Flaskhalsar, i kombination med långa avstånd, blir en konkurrensnackdel. För företagens transporter finns det framförallt behov av att bygga bort flaskhalsar i de stora stråken och att genomföra kapacitetshöjande åtgärder i andra viktiga stråk.

### **Växande regioner med stora ”flaskhalsproblem”**

Av alla växande kommuner svarade kommunerna i de tre största arbetsmarknadsregionerna, Stockholm, Göteborg och Malmö, för 85 % av befolkningsökningen. Dessa tre regioner svarade likaså för 85 % av den totala tillväxten inom tjänstesektorn.

Mot denna bakgrund är det inte svårt att inse att det finns ett mycket stort behov av att bygga ut infrastrukturen så att varken arbets- eller produktmarknaden blir begränsade av otillräcklig kapacitet i trafiksystemen. Det är lönsamt att bygga bort ”flaskhalsar”.



### **Eftersatt underhåll under 20 års tid**

Det är också mycket lönsamt att satsa på underhåll. Bristande underhåll medför kostnader för samhället i form av minskad effektivitet och försämrad konkurrenskraft för svenska företag.

Underhållskostnaderna i förhållande till kapitalstockens värde och livslängd indikerar att den statliga budgeten för underhåll borde ökas med minst 50 procent. Det senaste årets höjda nivå på underhåll är bra. Den nivån bör man minst ligga på i framtiden.



### **Ökad satsning stimulerar till flexibel arbetsmarknad och bättre miljö**

Regionförstoringseffekter tar sig uttryck i form av t ex bättre matchning på arbetsmarknaden, större marknad, större branscbredd och robustare näringsliv. Bättre matchning på arbetsmarknaden ger större tillgång till utbildad och erfaren arbetskraft. Investeringar i förbättrad infrastruktur gynnar både varu- och tjänstesektorn. Rätt investeringar bidrar till ett mer hållbart samhälle, eftersom köer ger samhället ökade miljöutsläpp och kostar de köande tid och pengar.

Investeringar i infrastruktur måste ses långsiktigt. Idag försvåras finansieringen av att stora och viktiga investeringar i vägar och järnvägar direktavskrivs, trots att de tillväxtbefrämjande effekterna finns under årtionden. Därför bör infrastruktur, precis som alla stora investeringar, skrivas av under en rimlig lång ekonomisk livslängd. Nya upphandlings- och finansieringsformer bör också övervägas.

*Framtagen juni 2010 med underlag från WSP Analys & Strategi av Sveriges Byggindustrier, Maskinentreprenörerna, Svenska Teknik & Designföretagen, Sveriges Bergmaterialindustri och Svensk Betong.*