

Tillväxteffekter av att minska infrastrukturskulden – Västra Götalands län



En rapport från Transportföretagen och WSP



TRANSPORTFÖRETAGEN

Tillväxteffekter av att minska infrastrukterskulden

För att sluta gapet mellan investeringar i infrastruktur och tillväxt i BNP till år 2025 skulle ytterligare 184 miljarder kronor investeras i infrastrukturen, utöver de redan beslutade dryga 500 miljarder. Effekten skulle bli 20 000 fler sysselsatta, en ökning med 0,5 procent, och genomslaget på den samlade produktionen i riket beräknas år 2030 till drygt 62 miljarder kronor. I relativa termer motsvarar det en BNP-ökning med 1,2 procent, det vill säga en ökning med ungefär 50 procent av ett års normal BNP-tillväxt.

För Västra Götalands län beräknas en amortering av infrastrukterskulden innebära investeringar omfattande 31 miljarder under perioden 2014-2030 med upp till 37313 fler sysselsatta och en ökning av bruttoregionalprodukten på upp till 1,2 procent.

Bakgrund

Infrastrukturen är i många avseenden samhällets ryggrad. Väl fungerande vägar, järnvägar, hamnar, flygplatser och godsterminaler m.m. är en grundförutsättning för tillväxt och välfärd.

Sveriges nivå på infrastrukturinvesteringar har dock minskat väsentligt sedan 1950 – både som andel av BNP och i förhållande till transportarbetet. Detta är bakgrunden till att WSP Analys & Strategi år 2013 fick i uppdrag av Svenskt Näringsliv och Transportföretagen m.fl. att författa rapporten ”Infrastrukterskulden”. I rapporten konstateras att Sverige har investerat för lite i infrastruktur, både ur ett historiskt och internationellt perspektiv. Av rapporten framgår att det samlade värdet av tillgångarna i infrastruktur under många decennier har ökat väsentligt långsammare än ekonomin i övrigt, vilket kan sägas vara analogt med att en infrastrukterskuld har byggts upp.

För att fördjupa kunskapen om effekterna av ökade infrastruktersatsningar fick WSP Analys & Strategi i uppdrag av Transportföretagen att gå vidare med att studera infrastrukterskulden på regional nivå, med särskilt fokus på transportinfrastrukturen. Resultatet, som beskrivs nedan, presenteras nu i rapporten ”Tillväxteffekter av att minska infrastrukterskulden”. WSP:s uppföljande analys tar utgångspunkt i vilka tillväxteffekter, regionalt och nationellt, som skulle uppnås om gapet mellan tillväxt i BNP och infrastrukturinvesteringarna tillväxt sluts år 2025.

Metod

Effekterna beräknas med hjälp av den regionalekonomiska modellen rAps och tar sin utgångspunkt i en forskningsöversikt, en så kallad metaanalys, där WSP har sammanställt resultatet från 101 vetenskapliga artiklar där sambandet mellan infrastruktur och ekonomisk tillväxt studeras.

Resultat

Såväl historiska jämförelser som en internationell utblick indikerar att Sverige under lång tid investerat för lite i olika typer av infrastrukturella tillgångar. WSP visar att det föreligger ett robust samband mellan investeringar i infrastruktur och ekonomisk tillväxt. De studier som är gjorda på regional data uppvisar en genomsnittlig så kallad outputelasticitet på 0,12. Det

innebär att en ökning av infrastrukturkapitalet med 10 procent ökar näringslivets produktion med 1,2 procent.

För att sluta gapet mellan investeringar i infrastruktur och tillväxt i BNP till år 2025 skulle investeringar omfattande 184 miljarder kronor behöva göras utöver de investeringar på drygt 500 miljarder som redan beslutats och som Trafikverkets nationella plan baseras på. WSP:s beräkningar visar att detta skulle innebära betydande effekter på produktion och sysselsättning.

Effekterna är av två slag: Dels den omedelbara efterfrågeeffekt som kommer av en ökad aktivitet inom bygg- och anläggningssektorn, dels det mer långsiktiga genomslag som kommer av att den förbättrade infrastrukturen stärker näringslivets produktivitet.

WSP visar att den efterfrågedrivna sysselsättningseffekten ökar successivt för att år 2030 toppa på drygt 20 000, vilket motsvarar 0,5 procent fler sysselsatta. Genomslaget på den samlade produktionen i riket beräknas år 2030 till drygt 62 miljarder kronor. I relativa termer motsvarar det en BNP-ökning med 1,2 procent, det vill säga en ökning med ungefär 50 procent av ett års normal BNP-tillväxt.

I rapporten analyseras också i vilken utsträckning en kraftigt utökad investeringsram på transportområdet är realistisk, sett mot bakgrund av mängden aktuella investeringsobjekt. En kartläggning visar att det finns drygt 100 nyinvesteringsprojekt på läns- eller regional nivå som i dag står utan finansiering. Dessa projekt motsvarar, mycket grovt uppskattat, en total investeringsvolym på 300-400 miljarder kronor. WSP har dock inte haft i uppdrag att bedöma den samhällsekonomiska lönsamheten av dessa projekt.

Västra Götalands Län

För Västra Götalands län beräknas en amortering av infrastrukturens skulden innebära investeringar omfattande 31 miljarder under perioden 2014-2030 med upp till 37313 fler sysselsatta och en ökning av bruttonationalprodukten på upp till 1,2 procent.

I bilaga 1 listas sysselsättningseffekter, BRP-effekter och även föreslagna investeringsförslag som ligger utanför nationell plan.

Hela rapporten finns att läsa på [Transportföretagens hemsida](#).

Om WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. WSP erbjuder allt från utredningar och analyser, mätningar och projektering till planering och ledning av projekt inom Hus & Industri, Transport & infrastruktur och Miljö & Energi. www.wspgroup.se

Bilaga A. BRP-effekter på länsnivå (mnkr). Procentuell effekt inom parentes.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
14 Västra Götalands län	104 (0)	203 (0)	325 (0.1)	497 (0.1)	738 (0.1)	1067 (0.2)	1470 (0.2)	1958 (0.3)	2541 (0.4)	3235 (0.4)	4038 (0.5)	4963 (0.6)	5832 (0.7)	6754 (0.8)	7798 (1)	8869 (1.1)	9967 (1.2)

Bilaga B. Sysselsättningseffekter på länsnivå. Procentuell effekt inom parentes.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
14 Västra Götalands län	224 (0)	408 (0.1)	588 (0.1)	799 (0.1)	1054 (0.1)	1355 (0.2)	1666 (0.2)	1989 (0.3)	2327 (0.3)	2688 (0.4)	3057 (0.4)	3444 (0.4)	3502 (0.5)	3478 (0.5)	3545 (0.5)	3578 (0.5)	3611 (0.5)

Bilaga C. Föreslagna investeringsåtgärder utanför nationell plan

Län (föreslagande)	Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	Anläggningskostnad (i tusen kr)	Dubbla förslag
14 Västra Götaland	Järnväg	Kust till kust-banan	Kust till Kust banan, dubbelspår Göteborg-Borås (utöver etappen Mölnlycke-Bollebygd) (<i>delvis i Kronobergs förslag</i>)	2 578 000	*
14 Västra Götaland	Järnväg	Västlänken	Västlänkens anslutningar: mot Hissingen, söderut och den framtida Götalandsbanan		
14 Västra Götaland	Väg	E20	E20 förbi Mariestad	1 330 000	
14 Västra Götaland	Väg	E20	E20 förbi Skara	480 000	