



Vägen till konkurrenskraftiga städer – om transportinfrastrukturens roll

Rapport från
Transportgruppen 2012

Nima Sanandaji

INNEHÅLL

FÖRORD	2
URBANISERINGEN OCH FRAMTIDENS INFRASTRUKTUR	3
STÄDERS GLOBALA ATTRAKTIONSKRAFT	5
INFRASTRUKTURENS ROLL FÖR LOKAL KONKURRENSKRAFT	7
KOMMUNIKATIONERNAS BETYDELSE I TJÄNSTESAMHÄLLET	11
CITY GROWTH STRATEGIES	15
URBANA TILLVÄXTSTRATEGIER I SVENSKT FORMAT	17
VIKTEN AV FRAMFÖRHÅLLNING	22
SAMMANFATTNING	27
REFERENSER	29

FÖRORD

Relationen mellan tillväxt och infrastruktur är väl underbyggd. Med de första vägnäten kunde bönder sprida sina risker genom att sälja temporärt överskott och med handeln uppstod möjligheten till specialisering och därmed ökad produktivitet. Mycket pekar på att effekten av god infrastruktur snarare ökat än minskat med tiden. Samtidigt fokuseras debatten ofta på transportnäringens baksidor, medan frukterna av densamma tas för given.

Med denna rapport av Nima Sanandaji vill vi visa att transporter är mer än bara färsk mat i dagligvaruhandeln eller en skidresa till Sälen. Det finns ett stort egenvärde i att låta varor och människor färdas snabbare, billigare och smidigare mellan platser, då det främjar innovationer och tillväxt.

Infrastrukturpolitiska avgöranden tenderar idag att handla om enskildheter – en avgränsad vägsträckning eller ett spår mellan två platser. Det är ett för snävt förhållningssätt. Ett transportstråk är inte starkare än dess svagaste länk och saknas en helhetssyn skapas snabbt flaskhalsar. I infrastrukturfrågor måste helheten beaktas. Inte bara för att besluten idag är direkt avgörande för en regions eller ett lands konkurrenskraft, utan också för att det kan ta upp till 20 år innan satsningars framgång eller misslyckande blir tydligt.

En majoritet av jordens befolkning bor sedan år 2008 i städer och urbaniseringstrenden verkar inte ge vika. Globaliseringen låter samtidigt fler regioner konkurrera med varandra vilket ställer nya krav på attraktivitet. Att kunna kombinera en växande urban befolkning med fungerande transporter är en stor utmaning som ligger framför oss och en regions framtida storlek och konkurrenskraft kommer att avgöras av hur lång tid resor inom den tar.

Som rapporten visar kan infrastrukturen, likt en trädgårdsmästare, skapa goda förutsättningar för tillväxt, och många gånger vara en förutsättning för regioners välstånd.

Peter Jeppsson

VD TransportGruppen

URBANISERINGEN OCH FRAMTIDENS INFRASTRUKTUR

År 2008 var en milstolpe i världshistorien. För första gången bodde då nämligen lika många människor i städer som på landsbygden. Den FN-rapport som lyfte fram detta faktum beräknade dessutom att en fjärdedel av den globala befolkningen bodde i städer med fler än en halv miljon invånare.¹

Städer har förvisso länge spelat en central roll för samhällsutvecklingen. Trots det har den överväldigande majoriteten av befolkningen historiskt bott på landsbygden. Så var också fallet i Sverige för bara några generationer sedan. Så sent som år 1800 fanns bara drygt hundra städer i Sverige och Finland tillsammans, varav hälften hade mindre än tusen invånare.²

Mellan år 1800 och 1855 uppskattas stadsbefolkningens andel närmast ha varit oförändrad och legat kring en tiondel av befolkningen. Under kommande år medförde dock industrialiseringen och ett effektivare jordbruk att allt fler sökte sig till de nya arbetstillfällena som uppstod i städerna. Därmed växte stadsbefolkningen i Sverige till hälften av den samlade befolkningen i mitten av 1900-talet.³ Städernas attraktionskraft fortsatte att växa under andra hälften av 1900-talet. Enligt FN:s beräkningar bodde hela 84 procent av Sveriges befolkning i städer år 2000, i nivå med övriga nordeuropeiska länder.⁴

Idag driver övergången till ett alltmer tjänstebaserat och globaliserat samhälle på en fortsatt urbanisering. Fram tills 2040 förväntas folkökningen i Sverige i huvudsak att koncentreras till Stockholms län med Mälardalen samt de tre västkustlänen Västra Götaland, Halland och Skåne. Mycket av tillväxten sker således i eller omkring de tre största städerna Stockholm, Malmö och Göteborg.

I Stockholms län förväntas befolkningen öka med drygt 30 000 invånare per år, vilket medför att antalet invånare i länet stiger från två miljoner idag till tre miljoner år 2040. Västra Götalands läns befolkning förväntas öka från drygt 1,5 miljon till två miljoner under samma

¹ FN (2008).

² Ylander (1993).

³ Ibid.

⁴ FN (2008).

period. I Skåne län förväntas befolkningen enligt samma estimat stiga från 1,2 till 1,7 miljoner.⁵

Städernas utveckling har hört nära samman med transportinfrastrukturens utbyggnad. Historiskt har städer vuxit fram längst handelsrutter, medan vägar och hamnar har byggts för att länka samman städerna. Även den moderna urbaniseringen har en nära koppling till transportinfrastruktur. Infrastruktur som möjliggör smidiga handelsflöden och personliga resor är avgörande för att städer ska vara attraktiva platser att bo i, jobba i och besöka.

Den snabba urbaniseringsprocess som idag sker sätter stark press på städernas infrastruktur. Å ena sidan beror detta förstås på att transportinfrastrukturen behöver förstärkas i de regioner som förväntas öka sin befolkning snabbt. Som påpekas i denna rapport finns också andra skäl till varför städernas utvecklingskraft är nära kopplad till infrastrukturens utveckling.

Urbaniseringen liksom globaliseringen leder till att betydelsen av lokal konkurrenskraft ökar. Mindre orter ställs inför utmaningen att attrahera och behålla investeringar, företag och invånare i en tid när de större städerna har en stark attraktionskraft. De större städerna konkurrerar samtidigt alltmer med andra internationella storstäder om alltifrån huvudkontor till kapital och talanger.

Som belyses i denna rapport kan utvecklingen inom såväl tillverkningsindustrin som tjänstesektorn främjas av bättre transportinfrastruktur. Investeringar i infrastruktur är inte ett universalbotemedel som i sig garanterar tillväxt och jobbskapande. Däremot är en välfungerande transportinfrastruktur en central del av det lokala näringsklimatet, som tydligt påverkar den lokala konkurrenskraften.

I kombination med ett i övrigt gott företagsklimat är smidiga kommunikationer avgörande för städernas förmåga att klara sig väl i den internationella konkurrensen. Kommunikationer är avgörande för såväl mindre som större städer. Med tanke på den framförhållning som behövs vid investeringar i infrastruktur kan det därför vara intressant att belysa hur urbaniseringen och globaliseringen långsiktigt ökar behovet av stärkt lokal konkurrenskraft.

⁵ Nilsson (2011).

STÄDERS GLOBALA ATTRAKTIONSKRAFT

Som bland annat forskaren Barney Cohen har lyft fram så leder samspelet mellan urbanisering och globalisering till att städer alltmer konkurrerar i en global miljö. Det är inte säkert att utvecklingen i en enskild ort eller region följer samma mönster som i resten av landet. Om de lokala förutsättningarna till tillväxt är goda, exempelvis tack vare god tillgång till infrastruktur och en flexibel arbetsmarknad, kan utvecklingen i en stad vara betydligt mer positiv än i andra delar av landet.⁶

De större städerna i Sverige konkurrerar inte enbart med närliggande städer, utan också alltmer med städer i andra länder. Konkurrensen om att locka till sig huvudkontor, investeringsflöden, entreprenörer och högkvalificerad arbetskraft sker nämligen i ökad utsträckning över landsgränserna. Inte minst är så fallet på den allt mer integrerade europeiska marknaden.

Storstäderna spelar onekligen en central roll i världsekonomin. Enligt en rapport som Brookings Institute nyligen publicerade bor 14 procent av världens befolkning i de 200 största stadsregionerna. Samma regioner står dock för hela 48 procent av det ekonomiska värde som skapas i världen. I såväl Sverige som globalt sett agerar stora städer i allt högre grad som tillväxtmotorer.⁷

I samma studie jämförs också de 200 största stadsregionernas utveckling under åren 2010 och 2011. Det visar sig att 90 procent av de stadsregioner som upplevde den snabbaste tillväxten under perioden fanns utanför Nordamerika och Västeuropa. Framförallt handlar det om snabbväxande städer i Asien. Samtidigt fanns 95 procent av de långsammast växande stadsregionerna i Nordamerika, Västeuropa samt Japan. Stockholm utmärker sig genom att vara en av de få västeuropeiska städerna på listan som tillhörde de snabbväxande storstäderna. Stockholm upplevde nämligen den 40:e snabbaste tillväxten bland de 200 städerna.⁸

Stockholm tenderar att vara den enda svenska stad som är tillräckligt stor för att kvalificera sig för internationella rankingar över storstäder. I en ny undersökning rankades staden som

⁶ Cohen (2004).

⁷ Istrate, Berube och Nadeau (2012).

⁸ Dessutom rankades Stockholmsregionen som att ha den 8:e högsta nivån av BNP per capita bland de 200 storstadsregionerna, vilket kan vara en överskattning. Ibid.

världens 20:e mest konkurrenskraftiga, bland annat tack vare smidiga offentliga kommunikationer, hög utbildningsnivå och relativt goda ekonomiska utfall.⁹

Dessa goda omdömen hindrar dock inte att Stockholms relativa betydelse i världen trendmässigt ser ut att minska under kommande år. I en annan ranking som publicerades år 2008 lyckades Stockholm hamna på listan över de 100 största städerna i världen sett till ekonomisk storlek. Då hade Stockholm den 82:a största ekonomin bland världens städer. År 2025 förväntas staden dock hamna utanför topp 100 listan, genom att ha den 105:e största ekonomin. Anledningen är att många andra städer, inte minst i nya framväxande marknadsekonomier i Asien, förväntas uppleva större tillväxt.¹⁰

Stockholms ekonomi estimeras uppleva en genomsnittlig ökning av reell BNP på 1,9 procent årligen mellan åren 2008-2025. Det kan jämföras med Vietnams huvudstad Hanoi, som förväntas stiga från ranking som världens 116:e största stad sett till ekonomisk aktivitet år 2008 till att ersätta Stockholm på plats 82 år 2025. Mellan dessa år förväntas Hanois ekonomi ha en reell årlig tillväxttakt på 7,0 procent.¹¹

Även om det bara är Stockholm som inkluderas i dessa övergripande internationella jämförelser är trenderna förstås också viktiga för andra större städer i Sverige. Globaliseringsprocessen handlar i stor utsträckning om att större städer i olika länder ökar sitt utbyte med varandra. Därmed blir inte bara varor, utan också investeringar, kunskaper och personer alltmer lätttrörliga. Alltifrån Göteborg och Malmö till Uppsala, Västerås och Örebro påverkas av den ökade konkurrensen om att locka till sig och behålla exempelvis framstående akademiker, investerare och företagare.

I förlängningen är det förstås positivt för oss i Sverige att en så snabb utveckling sker i omvärlden. Den snabba tillväxt som sker i urbana regioner i framförallt nya marknadsekonomier som Kina, Indien och Vietnam gynnar den globala tillväxten. Möjligheterna blir större att exportera varor, och alltmer också tjänster, till växande marknader.

⁹ Economist Intelligence Unit (2012).

¹⁰ PricewaterhouseCoopers (2009).

¹¹ Ibid.

Ökat utbyte i form av kunskap, turistflöden, investeringar och expertis blir också möjlig, inte minst om transportinfrastrukturen tillåter smidiga flöden av människor liksom varor över gränserna. Strömmen går förstås i båda riktningarna. Svenska städer kan, framförallt om den lokala konkurrenskraften skärps, attrahera talangfulla personer, investeringar och företag från andra delar av världen.

Samhällsekonomin kan samtidigt förlora mycket om svenska städer istället för att förbättra sin konkurrenskraft faller efter i den globala konkurrensen. Ett exempel på att detta i viss mån redan sker är att många svenska framgångsföretag, som exempelvis Skype och Spotify, har placerat sina huvudkontor utanför Sverige. Denna omlokalisering, som bland annat kan förklaras av de höga ägarskatterna i Sverige, påverkar i synnerhet de större svenska städer som går miste om huvudkontoren.

I takt med att huvudkontoren försvinner tenderar nämligen också många av de mest högkvalificerade jobben inom företagen att flytta ut. En analytiker vid Vinnova har nyligen lyft fram att det faktum att Sverige släpar efter när det gäller infrastruktur och bostadsbyggande kan vara en förklaring till att världsomspännande företag söker sig till andra länder.¹²

Utbyggd och förbättrad transportinfrastruktur kan vara en konstruktiv strategi för att stärka svenska städers konkurrenskraft. Som diskuteras i nästa avsnitt visar forskningen och erfarenheten tydligt att välfungerande transporter är en grundläggande förutsättning för utveckling inom länder, regioner och städer.

INFRASTRUKTURENS ROLL FÖR LOKAL KONKURRENSKRAFT

Det är välkänt att investeringar i transportinfrastruktur tenderar att sammanhålla med ekonomisk utveckling. I samband med att kommunikationerna förbättras brukar också tillväxten ta fart i städer, regioner och länder.¹³ Sambandet kan ha två olika förklaringar. Å ena sidan kan det vara så att växande regioner attraherar infrastrukturinvesteringar. Å andra sidan kan investeringarna i sig stimulera tillväxt.

¹² Affärsvärlden (2012).

¹³ Se exempelvis Berechman, Ozmen och Ozbay (2006).

För att reda ut orsakssambanden har vetenskapliga studier fokuserat på "naturliga experiment". Med det menas situationer där man kan identifiera politiska orsaker annat än framtida tillväxtförmåga som lett till att infrastrukturinvesteringarna ökat i specifika regioner. Med hjälp av dessa studier är det möjligt att undersöka i vilken mån investeringar i infrastruktur i sig kan stimulera tillväxten. Resultaten tyder på att jobbskapande¹⁴ och ett växande näringsliv¹⁵ är resultat av infrastrukturinvesteringar.

Samtidigt är det viktigt att tolka denna kunskap i rätt kontext. Erfarenheten, från alltifrån städernas tidigaste historia till den senaste tidens utveckling, tyder på att städernas utveckling mycket nära hör samman med fysisk infrastruktur som möjliggör olika former av transporter av människor och varor. Trots allt är ju hela tanken med städer att samla ihop människor i geografiskt begränsade områden för att underlätta interaktion mellan stadsborna, samt mellan stadsborna och personer som bor på andra orter.

Däremot vore det fel att tro att utbyggnad av transportinfrastruktur är ett universalbotemedel som i sig alltid kan garantera tillväxt. Snarare tycks det som att smidiga kommunikationer kan agera som katalysator för en regions tillväxtförmåga. En nyligen publicerad genomgång av den internationella forskningen ger starkt stöd till denna bild. Där dras slutsatsen att investeringar i transportinfrastruktur tenderar att stimulera den långsiktiga utvecklingen, men att investeringarna i infrastruktur måste vara en del av ett större sammanhang, och i sig inte är en garant för tillväxt.¹⁶

En forskningsgenomgång som utförts av Statens Väg- och transportforskningsinstitut i Sverige når fram till samma slutsats. Där kan vi läsa att forskningslitteraturen visar "att investeringar i infrastruktur kan ha betydelse för nationell och regional tillväxt. Effekterna är dock beroende på de specifika förutsättningarna".¹⁷

I samma genomgång noteras att kostnaderna i näringslivet sänks av infrastrukturen. Detta tyder på att det verkligen finns produktivitetshöjande effekter. I det långa loppet är det endast

¹⁴ Kemmerling, och Stephan (2000).

¹⁵ Rauch (1995).

¹⁶ Button och Reggiana (2011).

¹⁷ Isacsson och Hultkrantz (2004).

ökad produktivitet som kan ge tillväxt, så därför skulle det kunna finnas ett samband mellan infrastruktur och tillväxt.¹⁸

Kombinationen välfungerande transportinfrastruktur och i övrigt gott företagsklimat tycks vara den bästa förutsättningen för lokal och nationell utvecklingskraft. En anledning är att när transportmöjligheterna förbättras så förstärks möjligheterna att interagera med kunder och samarbetspartners också i grannstaden.

En brittisk offentlig utredning, som granskat transportinfrastrukturens betydelse för regional utveckling, drar slutsatsen att: "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 tillväxtmöjligheter för framgångsrika företag och intensifierar konkurrens, vilket uppmuntrar till effektivitet och innovation."¹⁹

Liknande perspektiv har framförts i flertal andra studier. Exempelvis fokuserar en studie på utvecklingen av tillverkningsindustrin i olika regioner av Sydkorea mellan 1977 och 1992. Det visar sig att de regioner som hade den bästa transportinfrastrukturen var de som utvecklades snabbast. Forskarna förklarar sina observationer med att företag i regioner där infrastrukturen fungerade bäst fick sina transportkostnader sänkta. Dessutom skapade tillförlitliga och smidiga kommunikationer bättre möjligheter för effektivisering och utveckling av verksamheter.²⁰

I sammanhanget blir det tydligt att de fördelar som bättre kommunikationer medför just handlar om att stärka en underliggande tillväxtpotential. Ett aktuellt och konkret exempel på detta berör bilindustrins utveckling i Kina respektive Indien. Båda länderna har stärkt sina positioner i bilindustrin, exempelvis i samband med att indiska Tata Motors köpte upp de anrika brittiska bilmärkena Jaguar och Land Rover.²¹ Båda länderna har också genomfört långsiktiga investeringar i förbättrad infrastruktur.²²

¹⁸ Ibid.

¹⁹ HM Treasury och Department of Trade and Industry (2001).

²⁰ Kim, Koo och Lee (1999).

²¹ Teknikens värld (2008).

²² Se exempelvis The New York Times (2008) och Business Standard (2009).

Samtidigt skiljer sig Kina och Indien åt när det kommer till hur välutbyggd den befintliga infrastrukturen är. I Indien har tidigare otillräckliga infrastruktursatsningar i kombination med ineffektiv resursallokering och korruption lett till att kommunikationerna inte fungerar särskilt väl. Den kaotiska situationen på överfulla indiska vägar resulterar i miljöförstöring och omfattande trafikolyckor.²³

Det finns mycket som talar för biltillverkningen i Indien liksom i Kina, inte minst tillgång till en välutbildad arbetskraft med relativt låga lönenivåer. I Indien leder dock den outvecklade infrastrukturen till att industrins potential inte fullt ut kan realiseras. Som en studie visar så leder de bristande transportmöjligheter nämligen till att de indiska biltillverkarna inte kan utforma sina verksamheter på ett optimalt sätt. Den bristfälliga transportinfrastrukturen leder dels till högre kostnader för frakt och dels till att det inte blir möjligt att skapa tillförlitliga leveranskedjor.²⁴

Indien är ett mycket stort land, med omfattande skillnader i hur väl infrastrukturen är utbyggd i olika regioner och städer. En studie som Världsbanken publicerat om jobbskapandet i Indien noterar att det finns ett samspel mellan entreprenörskap och hur välutbyggd infrastrukturen är. Å ena sidan visar sig städer och delstater som har ett gott företagsklimat att erbjuda de bästa möjligheterna för entreprenöriella talanger att lyckas väl, och därmed bidra till tillväxt och jobbskapande. Städer som har mer utbyggd infrastruktur lyckas också attrahera entreprenörer från andra delar av landet.²⁵

Också ett flertal andra studier stärker bilden av att välfungerande infrastruktur är en viktig del av det lokala företagsklimatet. En ambitiös studie granskar exempelvis 123 urbana regioners utveckling i Brasilien mellan åren 1970-2000. Det visar sig att utvecklad infrastruktur korrelerar starkt och positivt med de enskilda städernas utveckling.²⁶

Omvänt tenderar regioner med svag ekonomisk utveckling att präglas av outvecklad infrastruktur.²⁷ Samtidigt visar erfarenheten att politiker genom infrastruktursatsningar inte

²³ Pucher m.fl. (2005) samt Sharma och Shaban (2006).

²⁴ Gulyani (2001).

²⁵ Städer som har högre utbildningsnivå visar sig också vara mer attraktiva för entreprenörer.

Källa: Ghani, Kerr och O'Connell (2011)

²⁶ da Mata m.fl. (2005).

²⁷ OECD och Leed (1999).

kan styra var tillväxten ska ske, utan bara stärka förutsättningarna.²⁸ Detta ger stöd för att välfungerande transportinfrastruktur bör betraktas som en integrerad del av företagsklimatet, snarare än som substitut till en i övrigt tillväxtfrämjande näringspolitik.

I takt med att urbaniseringen stärker behoven av lokal konkurrenskraft blir det förstås viktigt att olika aspekter av företagsklimatet fungerar väl. Det inkluderar bland annat tillgången till arbetskraft med rätt kvalifikationer, skatter och myndigheternas attityder till företagande samt en välutbyggd och ändamålsändlig transportinfrastruktur. Om någon av dessa punkter brister hämmas även utvecklingen i regioner med i grunden goda möjligheter till ekonomisk tillväxt.

Traditionellt har diskussionen om behovet av transportinfrastruktur för ekonomisk utveckling varit kopplad till tillverkningsindustrin. Men hur förändras behoven vid övergången till tjänstebaserade ekonomier? Som visas i nästa avsnitt är behoven av välfungerande kommunikationer även tydliga i kunskapsintensiva och tjänstebaserade delar av ekonomin.

KOMMUNIKATIONERNAS BETYDELSE I TJÄNSTESAMHÄLLET

Under senare tid har tjänstesektorn kommit att spela en viktig och växande roll för framväxten av nya arbetstillfällen. Under perioden 1990 till 2002 stod nya tjänstejobb för hela ökningen av nya arbetstillfällen i de flesta av EU:s medlemsländer. I merparten av länderna, inklusive Sverige, minskade antalet arbetstillfällen inom tillverkningssektorn medan antalet arbetstillfällen inom tjänstesektorn ökade.²⁹

Idag verkar hela 80 procent av de nystartade företagen i Sverige inom tjänstesektorn. Den privata tjänstenäringen står för 65 procent av näringslivets förädlingsvärde och för nästan hälften av den totala sysselsättningen i Sverige.³⁰

En rad olika samhällstrender förklarar övergången till ett mera tjänstebaserat samhälle. När vår levnadsstandard stiger tenderar vi exempelvis att skifta vår efterfrågan till ökade köp av personliga tjänster, snarare än till fler eller dyrare produkter. En annan samhällstrend är att livslängden stiger, vilket ökar behovet av vårdande tjänster för äldre. Dessutom ökar

²⁸ Ottaviano (2008) samt Philippe (1999).

²⁹ Reneser (2006).

³⁰ Almega (2011).

tjänsteinnehållet i tillverkningsindustrin, i takt med att den service som kopplas till produkter tenderar att fördjupas.³¹

Myndigheten Tillväxtanalys noterar i en rapport att en av de tydligaste trenderna i näringslivet är en successiv outsourcing av kvalificerade tjänster inom utredning, utveckling och projektarbete.³² Tack vare informationsteknikens spridning kan framförallt dessa kunskapsintensiva tjänster dessutom alltmer exporteras över gränserna. Mellan 1995 och 2005 ökade tjänsteexporten från ca 20 till ca 30 procent av den totala svenska exporten.³³

Vad innebär övergången till ett tjänstebaserat samhälle för städerna och för behovet av transportinfrastruktur? Tidigare har det funnits en tro på att den nya kunskapsbaserade ekonomin skulle innebära att fysiska kommunikationer blir mindre viktiga, eftersom personliga möten skulle kunna ersättas av kommunikationer via exempelvis internet.

I själva verket visar utvecklingen på att informationstekniken är ett komplement snarare än ett substitut till personliga möten. Om det hade varit så att övergången till kunskapsintensiva tjänster minskat behovet av personliga möten skulle detta ha inneburit att stor del av dessa tjänster skulle kunnat utföras av personer som bor i mindre orter, eller rentav på landsbygden. Dessa individer skulle via moderna kommunikationer hålla kontakten med samarbetspartners och kunder.

Erfarenheten tyder dock på att kunskapsintensiva tjänster tenderar att vara starkt fokuserade till storstäder.³⁴ Detta illustreras bland annat av en vetenskaplig undersökning som studerat utvecklingen av kunskapsintensiva tjänsteyrken, som exempelvis finans och informationsteknik, i Sverige mellan åren 1993-2002. Det visar sig att 54 procent av de kunskapsintensiva tjänstejobb som skapades i Sverige under perioden växte fram i just Stockholmsregionen, trots att regionen stod för bara 20 procent av den totala jobbtillväxten.³⁵

Att kvalificerade tjänstejobb tenderar att vara fokuserade till storstäder är ingen slump. Dessa tjänster drar förvisso i regel nytta av modern kommunikationsteknik, men personliga möten är

³¹ Gallouj och Djellal (2010).

³² Tillväxtanalys (2011).

³³ Tillväxtanalys (2010).

³⁴ Se exempelvis Gerald (1999).

³⁵ Brita (2007).

fortfarande avgörande för branschernas utveckling. Många IT-konsulter skulle sannolikt, om de fick välja fritt, helst bo i mindre orter som är mer naturnära och där boendekostnaderna är betydligt mindre än i storstäderna. Det faktum att relativt få realiserar drömmen visar på hur viktigt det är att fysiskt kunna träffa sina medarbetare och kunder på en daglig basis.

I takt med att marknaden för kunskapsintensiva tjänster utvecklas tenderar tjänsterna att bli alltmer specialiserade. För att lyckas väl i konkurrensen behöver företagen ha tillgång till högspecialiserade medarbetare med väldigt specifik konkurrens. De måste dessutom ha tillgång till marknader till vilka tjänsterna kan marknadsföras. Ju mer specialiserad en tjänst är, desto större behöver marknaden i regel vara för att tillräcklig efterfrågan ska växa fram.

Branschens behov av stora marknader förklarar varför kunskapsintensiva tjänster i praktiken tenderar att marknadsföras och produceras i befolkningsmässigt stora regioner, där den höga nivån av specialisering som krävs blir möjlig. Hur stor är då en region? Intressant nog avgörs i praktiken inte arbetsmarknadsregioners storlek primärt av geografisk storlek, utan av tiden som resor tar.

Ett tankeexperiment är att jämföra två orter benägna i bergstrakter, mellan vilka det inte finns några vägar. Även om avståndet bara är ett par mil, så kommer utbytet mellan byarna sannolikt vara tämligen begränsat. Först när smidiga transportmöjligheter byggs ut kan ekonomiskt och socialt utbyte mellan orterna på allvar ta fart.

Transporttider är viktiga för varuflöden, men desto viktigare för flöden av människor. Tjänsteföretag behöver i regel ha maximalt några timmars transportavstånd till sina kunder och samarbetspartners. Därför spelar transportinfrastrukturen en avgörande roll i sammanhanget. Ju smidigare det går att resa inom en ort eller mellan närliggande orter, ju större blir de regioner där kunskapsintensiva jobb kan växa fram.³⁶

Det är kanske inte så konstigt att vissa spekulerade att övergången till ett informationssamhälle skulle minska behoven av personliga möten. Med facit i hand kan vi dock observera att sambandet snarare är det motsatta. De högkvalificerade har särskilt stora behov av smidiga kommunikationer, och är därmed särskilt känsliga för hur väl

³⁶ Se exempelvis Iimi (2005) och Stockholms Handelskammare (2008).

transportinfrastrukturen fungerar. Myndigheten Nutek konstaterade mycket riktigt att omställningen i riktning mot ett mer kunskapsintensivt näringsliv innebär att ”sambandet mellan investeringar i transportsystemet och ekonomisk tillväxt kommer att förstärkas”.³⁷

Flyget, det senaste tillskottet bland de stora transportslagen, har kommit att spela en allt viktigare roll för framförallt personliga kommunikationer.³⁸ Flygtransporter är centrala för den internationella turismindustrin samt för andra personliga resor. Betydligt färre skulle välja att studera eller jobba utomlands om de inte hade möjligheten att via flyget smidigt färdas mellan olika länder.

Flygplatserna i Europa har blivit avgörande för städernas utvecklingskraft. Inte minst är så fallet för städer som vill attrahera innovativa företag samt högkvalificerade arbetare. Eftersom flygkommunikationer gör det möjligt att konkurrera på en europeisk eller rentav internationell miljö har kunskapsintensiva näringar i synnerhet kommit att främjas av närheten till flygplatser.³⁹

Det finns således starkt stöd för att övergången till ett mer tjänstebaserat samhälle ökar behovet för smidiga kommunikationer. Som diskuteras längre fram i denna rapport innebär det att behovet av välfungerande kommunikationer ökar inom större stadsregioner, men också mellan mindre och större orter.

Samtidigt är det fel att tro att den generella övergång mot ökat tjänsteinnehåll som sker i samhällsekonomin innebär att nya tjänstejobb är enda sättet för städer att växa. Som visas i nästa avsnitt visar den internationella erfarenheten att städer som satsar på kombinationen gott företagsklimat och välfungerande transportinfrastruktur kan växa genom en diversifierad strategi, som öppnar upp för nya jobb inom alltifrån tjänster till turism och industri.

³⁷ Nutek (2008).

³⁸ SOU (2012).

³⁹ Även företag som handlar med varor med hög värdeinnehåll lockas till orter med flygplatser. Källa: Conventz, S. och A. Thierstein (2011).

CITY GROWTH STRATEGIES

I Sverige har det visat sig att de kommuner som rankas som att ha ett gott företagsklimat också tenderar att ha hög sysselsättning, framförallt bland utlandsfödda, ungdomar och personer med funktionsnedsättningar.⁴⁰ Erfarenheten i USA pekar i samma riktning. Ifall vi studerar vilka orter som har varit mest framgångsrika i att skapa nya jobb blir det tydligt att det inte nödvändigtvis är de städer som har starkast varumärke, eller fördelar i termer av världsledande universitet.

I staden Charleston i South Carolina har exempelvis fler nya arbetstillfällen skapats mellan 1994 och 2005 jämfört med i New York, trots att arbetsmarknaden i Charleston endast är en sextondel så stor som i New York. Framgångsreceptet i Charleston har legat i att investera i stadens hamninfrastruktur samt motorvägsinfrastruktur.⁴¹

Charleston utgör inget enskilt undantag. Den urbana utvecklingen i USA har under senare tid präglats av att mindre kända städer som satsat på kombinationen gott näringslivsklimat och investeringar i infrastruktur har gått om de mer kända metropolerna i tillväxtkraft. Mellan 1994 och 2005 ökade antalet arbetstillfällen med 24 procent i Houston och närliggande orter, jämfört med 26 respektive 53 procent i Dallas och Phoenix inklusive städernas omnejd.⁴²

New York, Boston, San Fransisco och Silicon Valley är å andra sidan städer/regioner som är världsledande när det kommer till att ha en välutbildad befolkning och kluster av framgångsföretag. De är också välbesökta av turister. Däremot har lokalpolitikerna i dessa delar av USA försummat utbyggnaden av infrastrukturen. Dessutom är den lokala företagsklimatet, i termer av exempelvis skatter och möjligheten att få byggtillstånd, inte den bästa. Dessa städer/regioner har därför inte fullt ut kunnat realisera sin inneboende tillväxtförmåga, vilket översatts i att de upplevde en ökning av sysselsättningen med knappt sju procent mellan åren 1994 och 2005.⁴³

New York har på många sätt haft extremt goda förutsättningar att växa i en värld som alltmer präglas av urbanisering och globalisering. Trots allt är det världens kanske mest kända

⁴⁰ Jansson (2012).

⁴¹ Kotkin (2007).

⁴² Ibid.

⁴³ Ibid.

storstad. Men höga skatter och krångliga regleringar har tydligt hämmat utvecklingen. År 1960 fanns 140 av USA:s 500 största företag i New York, en siffra som hade mer än halverats fram tills 2006.⁴⁴

Texas å andra sidan har länge dragits med ett negativt rykte, som en bakåtsträvande del av USA. Delstatens största stad Houston hade dock en rad fördelar jämfört med New York, då staden präglades av lägre skatter, mer liberala regelverk, enklare möjligheter att få bygglov samt tydligare fokus på transportinfrastruktur. Denna inriktning har möjliggjort en betydligt snabbare tillväxt än i New York. Antalet topp 500 företag i Houston ökade från ett år 1960 till 20 år 2006. Tillväxten har inte bara skett inom oljeindustrin som Texas är välkänt för, utan inom alltifrån lågteknologisk tillverkning till högteknologi och tjänstesektorn.⁴⁵

Även under de senaste krisåren, då sysselsättningen minskat i många amerikanska städer samtidigt som bostadspriserna sjunkit, har städer i Texas tydligt gått emot strömmen. Delstatens städer placerar sig i topp när det kommer till jobbskapande och tillväxt.⁴⁶

En genomgång av jobbtillväxten i olika städer i USA, små som stora, visar att utvecklingen heller inte är unik för just Texas. Städer som skapar goda generella förutsättningar för ett växande näringsliv, bland annat genom att ha välfungerande transportinfrastruktur, har kunnat växa under en period där USA som helhet förlorat många arbetstillfällen. Ett generellt gott företagsklimat har gjort det möjligt att växa genom att skapa nya arbetstillfällen inom alltifrån tillverkning till tjänster och turism.⁴⁷

Intressant nog var det just nya jobb inom tillverkningsindustrin som drev på jobbtillväxten i de amerikanska städer som lyckades uppnå en ökning av arbetstillfällen år 2010.⁴⁸ Detta trots att många samhällsdebattörer i USA, liksom i Sverige, utgått från att tillväxten skulle komma inom tjänstesektorn.

Det är en tydlig illustration över vikten att föra en övergripande god näringspolitik. Snarare än att försöka gynna enskilda företag, eller enskilda branscher, tjänar lokalpolitiker på att föra en

⁴⁴ The Wall Street Journal (2007).

⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ Bloomberg Businessweek (2010).

⁴⁷ Milken Institute (2011).

⁴⁸ The Wall Street Journal (2011).

policy som skapar övergripande goda villkor för olika delar av näringslivet. Anledningen är helt enkelt att politiker inte kan förutse, och i regel inte bör försöka detaljplanera, samhällsekonomin framväxt.

Utvecklingen i USA är också en tydlig illustration över hur en tillväxtorienterad policy i enskilda städer kan spela en avgörande roll för utvecklingen. Ett begrepp som fått stark fäste i landet är *city growth strategies* vuxit fram.

Konceptet, som utvecklats vid Harvard Business School, går ut på att städer som upplever en nedgång kan försöka vända utvecklingen till det bättre genom att fokusera på grundläggande förutsättningar till tillväxt, exempelvis just förbättrad infrastruktur och förbättrad övergripande företagsklimat. Denna strategi har också spridit sig till Storbritannien. Där har bland annat de traditionella industristäderna Plymouth och St. Helens fokuserat på att kombinera ett tillväxtvänligt näringsklimat med utbyggnad av infrastrukturen.⁴⁹

Att förbättra företagsklimatet och investera i bättre infrastruktur tycks vara ett framgångsrecept. Åtminstone tycks så vara fallet i Kina, där en intensiv konkurrens råder mellan landets många framväxande städer. Forskningen visar att de kinesiska städer som utvecklas bäst tenderar att vara desamma som har tillgång till väl utbyggd urban infrastruktur, goda villkor för att attrahera investeringar samt gott näringsklimat.⁵⁰

Kombinationen gott företagsklimat och smidiga kommunikationer behövs också för att lyfta utvecklingen i svenska orter, inte minst i de mindre orter som har svårt att möta den allt hårdare urbana konkurrensen.

URBANA TILLVÄXTSTRATEGIER I SVENSKT FORMAT

I Sverige kämpar många orter i motvind. Urbaniseringsprocessen medför förvisso stora möjligheter för de städer som lyckas växa väl, men det finns också framförallt mindre städer som har svårt att skapa och behålla arbetstillfällen, investeringar och talanger. Många orter har kommit att uppleva ett stort utanförskap och rentav krympande befolkning. Det finns också orter som klarar sig relativt bra nu, men är så starkt beroende av enskilda starka

⁴⁹ Se Plymouth Business Growth (2003) samt St. Helens Council och St. Helens Chamber (2007).

⁵⁰ Chung (2005).

arbetsgivare att situationen snabbt kan vända om arbetsgivarna drar ned på antalet jobb eller rentav går i konkurs.

Enligt FN:s beräkningar kommer urbaniseringsprocessen att fortgå under kommande årtionden, tills dess att enbart en sjundedel av befolkningen i dagens moderna industriländer bor utanför städerna.⁵¹ Som diskuterades tidigare i denna rapport ser vi dessutom tydligt att urbaniseringen för Sveriges del medför att många flyttar in till ett fåtal län, då Stockholm, Göteborg och Malmö attraherar många nya invånare. Innebär detta att mindre svenska orter närmast är dömda att möta en krympande befolkning och en stagnerande tillväxt?

Svaret på denna fråga är lyckligtvis nej, då enskilda orter genom utformning av det lokala företagsklimatet kan påverka sin utveckling betydligt. Kommuner med bättre företagsklimat upplever en betydligt mer positiv utveckling än dem som har bristande företagsklimat. Gott företagsklimat sammanhör med högre sysselsättning, framförallt bland marginalgrupper på arbetsmarknaden som utlandsfödda och personer med funktionshinder.⁵²

Mycket av besluten som påverkar det lokala företagsklimatet tas på kommunal nivå. Exempelvis handlar det om ifall lokalpolitiker och tjänstemän bemöter företagare positivt eller ej, om kommuner snedvrider konkurrensen genom drift av egen näringsverksamhet eller ej samt om tillståndsförfaranden är byråkratiska och svåra eller enkla och smidiga. Transportinfrastrukturen är en faktor som påverkar det lokala företagsklimatet betydligt, men där besluten i stor utsträckning tas på statlig nivå.

Erfarenheten visar att förbättrad transportinfrastruktur i kombination med i ett övrigt förbättrat företagsklimat är en framgångsrik strategi för att lyfta utvecklingen i en enskild ort. Ett illustrativt exempel på detta är Kristinehamn. År 2001 rankades Kristinehamn som en av de kommuner som hade allra sämst företagsklimat i Sverige, enligt Svenskt Näringslivs ranking.⁵³

⁵¹ FN (2008). FN klassificerar i rapporten Europa, Nordamerika, Japan, Australien och Nya Zealand som de utvecklade länderna.

⁵² Jansson (2012).

⁵³ Fölster och Sekund.

Genom att sätta arbetet med förbättrade förutsättningar för företagande i fokus lyckades Kristinehamn dock med bedriften att klättra från bottenplaceringen på plats 273 bland Sveriges 290 kommuner år 2001, till att år 2007 rankas som att ha Sveriges 32:a bästa företagsklimat. Dessutom genomfördes en lokal infrastrukturensatsning, där tätare busstrafik skapade en arbetsplatsregion med ökat pendlande. Tack vare detta lyckades kommunen uppleva en god utveckling trots att det lokala regementet som var en viktig arbetsgivare lades ned av försvarsmakten 2005.⁵⁴

Det är förstås ingen slump att tillgången till transportinfrastruktur påverkar utvecklingen positivt i enskilda orter. Som Arne Jensen, professor i transportekonomi vid Göteborgs universitet har lyft fram, så behöver tillverkningsföretagen tillgång till effektiva och billiga transporter för att kunna leverera varor till konkurrenskraftiga priser i den växande globala marknaden.⁵⁵ Dessutom kan mindre orter dra nytta av närhet till större urbana centra, framförallt om de har kopplas samman via smidiga kommunikationer.

När orter kopplas samman kan också tjänsteverksamheter komma att bli mer lönsamma. Exempelvis kan vi tänka oss en managementkonsult i Göteborg som är duktig på att förbättra en process inom en viss verksamhet. Om förbindelserna till Borås förbättras, så att restiden minskar, kan konsulten börja marknadsföra sina tjänster till en större marknad och därmed öka intäkterna. Även små förbättringar i den totala restiden, i minskad risk för trafikstopp på vägen, i ökad frekvens av pendeltrafik, etc. skulle öka sannolikheten för konsulten att faktiskt välja att utöka sin verksamhet också till Borås.

Forskningen tyder på att det i ovanstående exempel finns skäl att förbättra kommunikationerna mellan Göteborg och Borås även om de redan fungerar relativt väl. En trend är nämligen att tid blir en allt viktigare bristvara, inte minst för högkvalificerade personer med expertkunskaper. Detta leder till att även om relativt smidiga kommunikationer existerar så kan det finnas skäl att investera för att ytterligare förbättra dem, för att minska restiden något.⁵⁶

⁵⁴ Ibid.

⁵⁵ Jensen (2007).

⁵⁶ Stenkula och Zenou (2010)

De svenska forskarna Eva Thulin och Bertil Vilhelmson har lyft fram att minskade restider inom städer, liksom mellan städer, är avgörande för att skapa fungerande arbetsmarknadsregioner.⁵⁷ Perspektivet finner också stöd i den internationella forskningen.⁵⁸

Pendlingen mellan Malmö och Köpenhamn är en tydlig illustration på att det inte alls är en självklarhet att invånarna i en stad också måste arbeta i samma stad. Möjligheter till pendling spelar en avgörande roll för arbetsmarknaden i många svenska orter. Forskarna Erika Sandow och Kerstin Westin har exempelvis lyft fram att ifall Umeå, Örnsköldsvik och Lyckselse ska bilda en funktionell arbetsmarknad krävs att en större andel av den förvärvsarbetande befolkningen är villig att pendla över kommungräns. Hon menar även att bosättningsmönstret i området dock innebär att restiderna mellan centralorterna är längre än vad som anses acceptabelt för dagliga arbetsresor.⁵⁹

Åtgärder som gör att det blir snabbare, smidigare eller billigare att resa mellan Umeå, Örnsköldsvik och Lyckselse bidrar således till utvecklandet av en bättre arbetsmarknadsregion, som i sin tur främjar jobbskapande och tillväxt. Resonemanget stämmer förstås också in på många andra orter i Sverige.

En studie av utvecklingen i Europas städer visar att det finns en stor vilja bland allmänheten att jobba i större städer men bosätta sig i mindre förorter. Ju bättre tillgången till transportinfrastruktur är, ju oftare realiserar denna dröm.⁶⁰ Detta ger stöd för att befolkningen i större städer kan höja sin livskvalitet ifall kommunikationerna till närliggande mindre orter förbättras. Samtidigt kan mindre orter dra nytta av arbetsmarknaden i närliggande storstäder.

Erfarenheten och forskningen visar tydligt att städer, stora som små, kan dra nytta av välutbyggd infrastruktur. I en studie som Världsbanken publicerat analyserades utvecklingen i 120 städer runtom världen utifrån olika perspektiv. Ett återkommande tema i studien är den vikt som effektiv, modern och välutbyggd transportinfrastruktur spelade för utvecklingen.⁶¹

⁵⁷ Thulin och Vilhelmson (2007).

⁵⁸ Se exempelvis Reggiani m.fl. (2011).

⁵⁹ Sandow och Westin (2007).

⁶⁰ Patacchini. och Zenou (2009).

⁶¹ Världsbanken (2005).

Ett exempel är den franska staden Lille i norra Frankrike, som har drygt 200 000 invånare. Under 1970-talet ledde tillbakagång i textil- och verkstadsindustrin till omfattande arbetslöshet i staden. Nedgången vändes dock när Lille genom utbyggda kommunikationer för snabbtåg länkades samman med närliggande franska städer och närliggande städer på andra sidan gränsen i Belgien. I anslutning till tågstationen växte shoppingstaden Eurolille fram, dit många förbipasserande resenärer och turister idag attraheras. Samtidigt har kunskapsintensiva tjänsteföretag kunnat växa fram i Lille tack vare förbättrade kommunikationer till en befolkningsmässigt stor marknad.⁶²

Ett aktuellt exempel i Sverige berör olika orter som ligger i närheten av Svealands- och Mäljarbanorna sedan slutet av 1990-talet fått förbättrade förbindelser med Stockholmsregionen. De förbättrade förbindelserna har resulterat i en påtaglig vitalisering. Inkomstnivåerna, sysselsättningen och antalet invånare har exempelvis alla ökat markant i Eskilstuna sedan Svealandsbanan byggdes. Förbättrade kommunikationer har lyckats vända en 25-årig period av ekonomisk tillbakagång i kommunen.⁶³

Två andra bra exempel är Arvidsjaur och Arjeplog. Dessa orter i Lappland har blivit kända tack vare att många bilföretag lockas dit för att utföra vintertester. Denna industri är, liksom turismen, avgörande för städerna. Om inte möjligheterna till snabba internationella resor fanns så skulle ingen av orterna lyckats utvecklas till en internationell hub för vintertester. Tyska, men också svenska, bilföretag skulle sannolikt välja en annan ort för att utföra biltester om möjligheten att smidigt färdas till Arvidsjaur flygplats inte längre existerade.

Återigen är det viktigt att hålla i sinnet att utbyggda kommunikationer inte automatiskt leder till att utvecklingen lyfter, utan förutsättningen är att det i övrigt också finns en underliggande tillväxtpotential. Det är förstås också viktigt att den infrastruktur som byggs ut är den som efterfrågas mest. En ort med många exportföretag kan exempelvis ha ovanligt stora behov av utbyggda hamnar, bra vägar för lastbilar och järnväg. En ort med många högkvalificerade tjänsteföretag, eller många forskare, kan ha ovanligt stort behov av närhet till en flygplats, så att experter smidigt kan resa till andra orter.

⁶² Pol (2003).

⁶³ SCB (2002) och Nutek (2008).

Förbättrad transportinfrastruktur, liksom andra sätt att lyfta företagsklimatet, har flera fördelar jämfört med att direkt subventionera enskilda företag i syfte att få fart på den lokala utvecklingen. Generella förbättringar av företagsklimatet snedvrider nämligen inte konkurrensen och öppnar breda möjligheter för jobbskapande inom olika bransher.

Dessutom är det så att ifall ett företag som mottagit näringsstöd ändå klarar sig dåligt så har åtgärderna varit bortslösade, och kan dessutom ha lett till att andra näringsverksamheter trängts undan. Som en amerikansk studie visar blir dock fördelarna av förbättrad transportinfrastruktur kvar även om företagen som tidigare drog nytta av dem minskar i omsättning eller rentav går i konkurs. Infrastrukturen kan därmed ses som en långsiktig och fysisk konkurrensfördel för enskilda orter.⁶⁴

En studie från Kanada noterar att ”den historiska lokaliseringen av relativt ickemobila infrastrukturinvesteringar i flygplatser, universitet [...] kan medföra omfattande fördelar medan städer som saknar dessa tillgångar möter en hård press att reproducera dem”.⁶⁵

I sammanhanget finns gott om skäl att belysa det långsiktiga fokus som krävs för att bygga ut den transportinfrastruktur som städer behöver dra nytta av inte bara idag, utan också i framtiden. Med tanke på de snabba urbaniseringsprocesser som fortgår i världen finns onekligen skäl att idag planera för framtidens kommunikationer runtom Sverige.

VIKTEN AV FRAMFÖRHÅLLNING

Runtom i världen sker omfattande investeringar i transportinfrastrukturen, inte minst i de snabbväxande städerna i Östasien.⁶⁶ Investeringarna är nödvändiga i en tid då städernas attraktionskraft ökar, liksom behovet att stärka den lokala konkurrenskraften för att möta den ökade konkurrensen mellan olika städer. Som diskuterats i denna rapport är välfungerande transportinfrastruktur nämligen en viktig del av det lokala företagsklimatet.

⁶⁴ Bartik (2009).

⁶⁵ Reese (2010).

⁶⁶ Se exempelvis Iimi (2005) och McKinsey Quarterly (2011). Som Japan Bank for International Cooperation (2003) noterar främjar infrastrukturinvesteringar i storstäderna inte bara tillväxten i själva städerna, utan också ledde till utveckling och fattigdomsminskning i närliggande regioner.

Perspektivet ligger i linje med OECD:s rekommendationer kring hur städer kan vässa sin konkurrenskraft i en globaliserad ekonomi. Den internationella organisationen har utifrån ett djupgående arbete dragit slutsatsen att det finns ett antal grundläggande råd för att skapa den bästa förutsättningen för utveckling i olika orter. Dessa råd inkluderar att skapa levande städer med högkvalitativ infrastruktur och fokus på smidiga transportflöden, samt att uppmuntra framväxten av ett diversifierat näringsliv.⁶⁷

Utbyggd infrastruktur är ett effektivt sätt att lyfta företagsklimatet och skapa bättre förutsättningar för såväl tillverkningsnäringar som tjänstenäringar. Det är i sammanhanget också viktigt att inse behovet av framförhållning när det kommer till infrastrukturinvesteringar.

Betydelsen av framförhållning aspekt har bland annat lyfts fram av Anna Tibaijuka, chef för FN:s boendeorgan Habitat. I ett anförande noterade hon att 54 procent av befolkningen i New York pendlar till jobbet genom att utnyttja offentliga kommunikationer, jämfört med betydligt lägre andel i andra amerikanska storstäder. Utbyggnaden av tunnelbanan i New York relaterar dock till beslut som togs så sent som i slutet av 1800-talet.⁶⁸

Samma perspektiv gäller också för andra transportslag. Det tar lång tid att bygga ut alltifrån vägar till järnvägar, hamnar och flygplatser. Samtidigt leder urbaniseringen och globaliseringen till att förändringar i befolkningsstrukturen liksom ökning av den internationella konkurrensen mellan olika städer skapar omedelbara behov av förbättrad och utbyggd infrastruktur. Därför är det självklart viktigt att med framförhållning börja bygga den infrastruktur som är nödvändig inte bara idag utan också i framtiden.

Erfarenheten visar att länder som inte bygger ut infrastrukturen i tid kan erfarra framtida tillväxtproblem. I Storbritannien har exempelvis brister i infrastrukturen lyfts fram som det största tillväxthindret i jämförelse med andra moderna ekonomier.⁶⁹

Sverige tycks befinna sig i en liknande situation idag. Det har länge funnits en insikt inom politiken att Sverige har ovanligt stor nytta av välfungerande kommunikationer. I

⁶⁷ OECD (2006a).

⁶⁸ Tibaijuka (2009).

⁶⁹ Porter och Ketels (2003).

propositionen ”Infrastruktur för ett långsiktigt hållbar transportsystem” som publicerades under en tidigare socialdemokratisk regeringen år 2001 kan vi exempelvis läsa att: ”Väl fungerande och långsiktigt hållbara gods- och persontransporter är en förutsättning för Sveriges konkurrenskraft i en global miljö” samt att Sveriges geografiska läge, med ”långa inhemska avstånd och ett perifert läge i förhållande till den europeiska marknaden” stärker behoven av välfungerande transporter.⁷⁰

Den sittande borgerliga regeringen har också lyft fram vikten av förbättrade kommunikationer genom investeringar i transportinfrastrukturen. Genom förbättrad transportinfrastruktur hoppas regeringen utveckla den regionala konkurrenskraften i olika delar av landet och därigenom få fart på näringslivets utveckling samt jobbtillväxten.⁷¹

I en debattartikel som författats av finansminister Anders Borg och den tidigare infrastrukturministern Åsa Torstensson står dessutom: ”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.”⁷²

Samtidigt har utbyggnaden av transportinfrastrukturen under lång tid varit eftersatt i Sverige. Mellan åren 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 sju procent.⁷³

Nutek har jämfört underhålls- och nyinvesteringar i infrastruktur för 15 västeuropeiska länder under perioden 1980-2006. Statistiken inkluderar investeringar i vägar, järnvägar, vattenanläggningar, avlopp samt telekommunikation. Det visar sig att investeringarna i Sverige, med undantag för åren 1995-1996, konsekvent har legat under genomsnittet för de 15 länderna när det kommer till nyinvesteringar i infrastruktur som andel av BNP.⁷⁴

Sverige klarar sig ännu sämre när det kommer till underhållsinvesteringar. Nutek noterar att om de statliga investeringarna i infrastruktur skulle öka med 50 procent och nivån i de övriga

⁷⁰ Regeringen (2001).

⁷¹ Regeringen (2008).

⁷² Dagens Nyheter (2008).

⁷³ Sveriges Byggindustrier (2004).

⁷⁴ Nutek (2008).

länderna skulle vara oförändrad så skulle Sverige placera sig ungefär på genomsnittet av de undersökta länderna när det kommer till nyinvesteringar och underhållsinvesteringar i infrastruktur som andel av BNP.⁷⁵ Om investeringarna hade varit i nivå med övriga Europa så skulle Sverige mellan 1980 och 2008 ha investerat ytterligare ca 200 miljarder kronor i infrastrukturen.⁷⁶

Nutek har också räknat på de samhällsekonomiska förlusterna av att nödvändiga infrastrukturinvesteringar inte genomförts i Sverige. Utgångspunkten är de så kallade storstadsöverenskommelserna i början av 1990-talet som omfattade infrastrukturinvesteringar som i många fall inte kom att realiseras. Enligt beräkningarna uppgår det samhällsekonomiska inkomstbortfallet fram till år 2020 av att inte ha genomfört investeringarna till närmare 70 miljarder kronor.⁷⁷

Tidigare har OECD framfört att det faktum att Sverige länge investerat mindre i transportinfrastrukturen än andra industriländer har börjat visa sig i form av lokala tillväxthinder i olika städer. Organisationen noterar att bristerna leder till att de perifera städerna i Mälardalen har en timme eller längre pendlingstid till Stockholm. De bristande kommunikationerna leder enligt OECD till att tillgängligheten minskar, att trafikstopp uppkommer, och minskar därmed utvecklingspotentialen. Den internationella organisationen har dessutom pekat på avsaknaden av en strategi på nationell plan för att lösa utmaningen.⁷⁸

Nyligen har experter från OECD riktat blickarna mot Blekinge. En av OECD-experterna som presenterat organisationens preliminära resultat har uttalat sig i svensk radio om att infrastrukturen i Blekinge är så pass dålig att den leder till att välutbildade unga söker sig bort från regionen.⁷⁹ OECD har också lyft fram att Sverige som helhet kan dra nytta av bättre transportinfrastruktur. Genom att bättre länka samman städer med varandra samt med mindre orter kan Sverige enligt organisationen maximera sitt regionala tillväxtpotential.⁸⁰

⁷⁵ Ibid.

⁷⁶ Ett vägval för Sverige, Stockholms Handelskammare, 2008

⁷⁷ Nutek (2007).

⁷⁸ OECD (2006b).

⁷⁹ Nyheterna Ekot (2011).

⁸⁰ OECD (2010).

Dessa rekommendationer ligger, som diskuterats i denna rapport, i linje med erfarenheten och forskningen kring hur bästa förutsättningar kan skapas för växande städer. Valfungerande transportinfrastruktur är, tillsammans med ett i övrigt gott företagsklimat, avgörande för såväl de mindre som de större städernas förmåga att realisera sin tillväxtpotential i en tid då urbaniseringen och globaliseringen sätter stark press på förbättrad lokal konkurrenskraft.

Med tanke på att det behövs framförhållning när det kommer till investeringar i transportinfrastrukturen, att Sverige tidigare tycks ha investerat för lite samt att vi måste investera också för att möta framtida behov, finns gott om skäl att rikta fokus på framtida investeringar.

Självklart måste en avvägning göras mellan kostnader och utfall. Investeringarna måste ske i de transportslag som det finns störst behov av i de delar av Sverige som har behov av dem. Dessutom är det viktigt att beslutsprocesser och det faktiska arbetet med att bygga ut infrastrukturen sker så effektivt, och med så små ledtider, som möjligt. Den infrastruktur som behövs för att möta olika orters framtida behov av valfungerande kommunikationer måste planeras och byggas idag.

SAMMANFATTNING

Städers, regioners och länders utveckling har genom historien sammanhört nära med transportinfrastrukturens utbyggnad. Idag sker en snabb urbaniseringsprocess i Sverige, då framförallt de tre storstadsregionernas befolkning förväntas öka snabbt under kommande år. Detta skapar en tydlig efterfrågan på utbyggd infrastruktur i växande delar av landet. Behovet av förbättrade kommunikationer relaterar även till andra långsiktiga samhällsförändringar. Urbaniseringen medför att den institutionella konkurrensen mellan olika orter om att attrahera investeringar, företag och talanger ökar. Samtidigt innebär globaliseringen att större städer alltmer interagerar i en global kontext.

Framförallt konkurrerar Stockholm, Göteborg och Malmö med storstäder i andra länder om att attrahera huvudkontor och arbetstillfällen. Forskningen och erfarenheten visar att goda transportkommunikationer är centrala för att städer och regioner ska kunna hävda sig i denna globala konkurrens. Investeringar i transportinfrastruktur bör inte ses som en garant för tillväxt, men däremot som en viktig del av företagsklimatet. Goda kommunikationer är avgörande för att underliggande tillväxtpotential ska kunna realiseras. Betydelsen av transportinfrastrukturen ökar dessutom i samband med övergången till en alltmer tjänstebaserad ekonomi och allt större tjänsteinnehåll i exporten.

Många mindre orter upplever stora utmaningar i en tid då storstädernas attraktionskraft blir allt större. Erfarenheten visar att kombinationen av goda transportmöjligheter och i övrigt gott företagsklimat kan vara avgörande för att enskilda orter ska kunna vända stagnation till utveckling. I takt med att städer kopplas samman genom goda kommunikationer växer dessutom arbetsmarknader i storlek, så att allt fler kan välja att pendla från en ort till en annan.

Det finns förstås alltid en avvägning mellan kostnad och fördel när det kommer till investeringar i förbättrade kommunikationer. Samtidigt har dessa investeringar tydliga fördelar jämfört med direkt stöd till företag när det kommer till att stimulera utvecklingen i enskilda orter. Till skillnad från stöd till enskilda verksamheter snedvrider infrastrukturinvesteringar inte konkurrensen. Om företag som får stöd ändå går i konkurs har resurserna närmast varit bortslösade, och kan rentav ha försenat nödvändiga strukturuomvandlingsprocesser. Investeringar i transportinfrastrukturen består dock och kan utnyttjas av också andra näringar.

De trender som diskuteras i denna rapport medför att behovet av goda kommunikationer ökar i framtiden. Redan idag hämmas dock den svenska samhällsekonomin av otillräckliga investeringar i transportinfrastrukturen. Nutek har noterat att om investeringarna i transportinfrastrukturen i Sverige varit i nivå med övriga Europa så skulle ytterligare ca 200 miljarder kronor ha investerats mellan 1980 och 2008. Nyligen har OECD riktat omfattande kritik mot Sverige för att investera för lite i transportinfrastrukturen. Samarbetsorganisationen pekar på att bristande kommunikationer hämmar tillväxten, liksom arbetsmarknadens funktion.

Investeringar i transportinfrastruktur är centrala för att den svenska samhällsekonomin ska kunna realisera sitt fulla potential. Eftersom det tar tid att bygga upp infrastrukturen krävs samtidigt god framförhållning. Det finns inte bara goda skäl att satsa på den infrastruktur som är så välbehövd idag, utan också på framtidens infrastruktur i en tid då välfungerande kommunikationer blir allt viktigare.

REFERENSER

Affärsvärlden, "Därför skyr bolagsjättarna Sverige", 2012-03-07, Stockholm 2012

Almega, *Ökat värdeskapande - För global konkurrenskraft i svenskt näringsliv*, Stockholm 2011

Bartik, T.J, "The Revitalization of Older Industrial Cities: A Review Essay of Retooling for Growth." *Growth and Change* 40: 1-29, Oxford 2009

Berechman, J. D. Ozmen och K. Ozbay, "Empirical analysis of transportation investment and economic development at state, country and municipality levels", *Transportation*, 33:537-551, 2006

Bloomberg Businessweek, "Texas Leads U.S. in High-Growth Cities", 2010-01-28, New York 2010

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

Business Standard, "Fiscal stimulus II eases India Inc's access to money", 2009-01-03, New Delhi, Mumbai 2009

Button, K. och A. Reggiana (red.), *Transportation and Economic Development Challenges*, Cheltenham 2011

Chung, J.H. (red.), *Cities in China - Recipes for economic development in the reform era*, London 2005

Cohen, B, "Urban Growth in Developing Countries: A Review of Current Trends and a Caution Regarding Existing Forecasts", *World Development*, 32;1:23-51, New York 2004

Conventz, S. och A. Thierstein, "The knowledge economy, hub airports and accessibility. A location based perspective", *ERSA conference paper*, Louvain-la-Neuve 2011

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

Dagens Nyheter, "Vi skapar budgetutrymme för flera stora vägprojekt", 2008-01-09, Stockholm 2008

Economist Intelligence Unit, "Benchmarking global city competitiveness", *The Economist*, London 2012

FN, *World Urbanization Prospects - The 2007 Revision*, 2008

Fölster, S. och M. Sekund, "Allt kan bli bättre - Så skapar du det bästa företagsklimatet", *Svenskt Näringsliv*, Stockholm 2007

- Gallouj, F. och F. Djellal, *The handbook of innovation and services: a multi-disciplinary perspective*, Cheltenham 2010
- Gerald, S, "Urban Congregations of Capital and Communications: Redesigning Social and Spatial Boundaries", *Social Text* 17: 35-51, Durham 1999
- Ghani, E., W.R. Kerr och S.D. O'Connell, "Who Creates Jobs?", *Economic Premise* 70: 1-7, Världsbanken, Washington 2011
- Gulyani, S, "Effects of Poor Transportation on Lean Production and Industrial Clustering: Evidence from the Indian Auto Industry", *World Development*, 29:1157-1177, New York 2001
- HM Treasury och Department of Trade and Industry, *Productivity in the UK: 3 – The Regional Dimension*, London 2001
- Imi, A, "Urbanization and Development of Infrastructure in the East Asian Region", *JBICI Review*, 10:88-109, Tokyo 2005
- Isacson, G. och L. Hultkrantz , *Infrastruktur och tillväxt - En litteraturöversikt*, Väg- och transportforskningsinstitutet, Linköping 2004
- Istrate, E., A. Berube och C. Anne Nadeau, *Global Metromonitor 2011 - Volatility, Growth, and Recovery*, The Brookings Institution, Washington 2012
- Jansson, L, *Välståndssamhälle för alla - den företagsamma vägen ur fattigdom*, Stockholm 2012
- Japan Bank for International Cooperation, *Impact Assessment of Transport Infrastructure Projects In Northern Vietnam - Final Report*, International Development Center of Japan, Tokyo 2003
- Jensen, A, *Logistikkostnader, konkurrenskraft och infrastruktur*, 2007
 Dokumentet finns upplagt på Västra Götalandsregionens hemsida, på http://www.vgregion.se/upload/Regionkanslierna/regionutveckling/Kommunikation/2_Svenska%20f%C3%B6retags%20logistikkostnader.pdf?epslanguage=sv
- Kemmerling, A. och A. Stephan, "Political economy of infrastructure investment allocation: evidence from a panel of large German cities", WZB discussion paper, Berlin 2000
- Kim, S., J. Koo och Y.H. Lee, "Infrastructure and production efficiency: an analysis on the Korean manufacturing industry", *Contemporary Economic Policy*, 17:390-400, Huntington Beach 1999
- Kotkin, J, "Back to Basics: A Pro-Growth Public Investment Strategy", *New America Foundation*, Washington 2007
- McKinsey Quarterly, *Asia's \$1 trillion infrastructure opportunity*, New York 2011

- Milken Institute, *2011 Best-Performing Cities*, Santa Monica 2011
- Nilsson, Å, *Befolkningsprognos för Sverige 2011-2040*, Demografikonstuln, Upplands Väsby 2011
- Nutek, *Hur mycket kostar det att vänta - en kontrafaktisk analys*, Stockholm 2007
- Nutek, *Nuteks årsbok 2008*, Stockholm 2008
- Nyheterna Ekot, "Infrastrukturen oroar OECD", Nyheterna P4 Blekinge, 2011
- OECD, *OECD Territorial Reviews: "Competitive Cities in the Global Economy"*, Paris 2006
- OECD, *OECD Territorial Reviews: "Stockholm"*, Paris 2006
- OECD, "*OECD Territorial Reviews: Sweden*", Paris 2010
- OECD och Leed, *Best Practices in Local Development*, Paris 1999
- Ottaviano, G, "Infrastructure and economic geography: An overview of theory and evidence", *European Investment Bank Papers*, 13: 8-35, Luxemburg 2008
- Patacchini, E. och Y. Zenou, "Urban sprawl in Europe", *Brookings-Wharton Papers on Urban Affairs*, 10: 125-149, Oxford 2009
- Philippe M, "Are European Regional Policies Delivering?", *European Investment Bank Papers*, 4:10-23, 1999
- Plymouth Business Growth, "City Growth Strategy -Plymouth - Main Strategy", Plymouth 2003
- Pol, P.M.J, "The Economic Impact of the High-Speed Train on Urban Regions", ERSA conference paper, Rotterdam 2003
- Porter, M. och C. Ketels, "UK Competitiveness: Moving to the next stage", DTI, *Economics Paper 3*, London: Department of Trade and Industry, London 2003
- PricewaterhouseCoopers, *UK Economic Outlook November 2009*, London 2009
- Pucher J., N.Korattyswaropam, N. Mittal och N. Ittyerah, "Urban transport crisis in India", *Transport Policy* 12:185–198, 2005
- Rauch, J.E, "Bureaucracy, Infrastructure, and Economic Growth: Evidence from U.S. Cities during the Progressive Era", *American Economic Review*, 85:968-979, Nashville 1995
- Reese, L.A, " The state of Canadian cities: theoretical and applied themes: an introduction", *GeoJournal*. 75: 509-516, Wiesbaden 2010
- Regeringen, "Regeringens proposition 2001/02:20 - Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem", Stockholm 2001

Reggiani, A., P. Bucci, G. Russo, A. Haas och P. Nijkamp, "Regional labour markets and job accessibility in City Network systems in Germany", *Journal of Transport Geography*, 19: 528-536, Oxford 2011

Regeringen, "Framtidens resor och transport – infrastruktur för hållbar tillväxt", proposition 2008/09:35, Stockholm 2008

Renese, *Research and Development Needs of Business Related Service Firms*, 2006

Sandow, E. och K. Westin, *Regionförstoring i glesa områden - Kollektivtrafikens möjligheter och betydelse*, Transportforskningsenheten, Umeå universitet, Umeå 2007

SCB, "Svealandsbanan", *VälfärdsBulletinen* Nr 3 2002, Stockholm 2002

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

SOU, "Färdplan för framtiden– en utvecklad flygtrafiktjänst", *Flygtrafiktjänstutredningen*, Stockholm 2012

St. Helens Council och St. Helens Chamber, *St.Helens city growth strategy summary consultation*, St. Helen 2007

Stenkula, M. och Y. Zenou, *Städer och tillväxt - Vad säger forskningen?*, Tillväxtanalys, Östersund 2010

Stockholms Handelskammare, *Stockholmsförhandlingens slutsatser*, Stockholm 2007

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

Sveriges Bygginstrumenter, *Infrastruktur – ekonomisk tillväxt–finansiering*, Stockholm 2004

Teknikens Värld, "Tata Motors köper Jaguar och Land Rover av Ford", 2008-03-26, Stockholm 2008

The New York Times, "China Unveils Sweeping Plan for Economy", New York 2008

The Wall Street Journal, "The Myth of 'Superstar Cities'", 2007-02-13, New York 2007

The Wall Street Journal, "Manufacturing Drove Cities' Growth in 2010", WSJ Blogs, 2011-09-13, New York 2011

Thulin, E. och B. Vilhelmson, *Rörlighetens tid*, Kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet, Göteborg 2007

Tibajuka, A, *Role of Infrastructure in Metropolitan Development*, Forum on sustainable urbanization in the information age, FN:s högkvarter, New York, 2009-05-13, New York 2009

Tillväxtanalys, *Tjänsternas betydelse för tillväxt och omvandling i svensk ekonomi*, Östersund 2010

Tillväxtanalys, *Tjänsteföretagens drivkrafter och dynamik*, Östersund 2011

Världsbanken, *The Dynamics of Global Urban Expansion*, Transport and Urban Development Department, Washington 2005

Ylander, H, "Urbanisering och tätortsutveckling i Sverige", kapitel i *Markanvändning i Sverige* (andra utgåvan), SCB, Örebro 1993