

Hänt i världen **våren 2014**

Infrastruktur och transporter

Tillväxtanalys samlar och analyserar kortfattat och två gånger per år händelser, trender och utvecklingsmönster i omvärlden som är strategiskt viktiga för Sveriges tillväxt. Underlaget är framtaget av Tillväxtanalys kontor i Brasilien, Indien, Japan, Kina, Stockholm och USA. I rapporteringen ingår också en beskrivning av utvecklingen i Sydkorea och i utvalda europeiska länder.

Dnr: 2014/107

Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser
Studentplan 3, 831 40 Östersund
Telefon: 010 447 44 00
Fax: 010 447 44 01
E-post: info@tillvaxtanalys.se
www.tillvaxtanalys.se

För ytterligare information kontakta: Martin Flack
Telefon: 010-447 44 77
E-post: martin.flack@tillvaxtanalys.se

Förord

På uppdrag av Näringsdepartementet sammanställer Tillväxtanalys två gånger per år händelser, trender och utvecklingsmönster som är strategiskt viktiga för Sveriges tillväxt. Underlaget är framtaget av Tillväxtanalys utlandskontor och rapporteringen sker inom följande områden:

- Energi och hållbar utveckling
- Infrastruktur och transporter
- Innovation och näringslivsutveckling
- Informations- och kommunikationsteknik (IKT)
- Livsvetenskaper och hälso- och sjukvård
- Forsknings-, innovations- och utbildningspolitik

Denna rapport behandlar temat infrastruktur och transporter. Det finns ytterligare fem rapporter, en för vart och ett av ovanstående teman. Dessa kan hämtas på www.tillvaxtanalys.se. Rapporterna har den gemensamma huvudtiteln Hänt i världen våren 2014.

Tveka inte att kontakta oss om du har frågor eller vill ha ytterligare information om någon specifik del eller fråga.

Tematiskt ansvariga:

Energi och hållbar utveckling:	Martin Flack
Infrastruktur och transporter:	Martin Flack
Innovation och näringslivsutveckling:	Andreas Larsson
Informations- och kommunikationsteknik (IKT):	Andreas Larsson
Livsvetenskaper och hälso- och sjukvård:	Martin Wikström
Forsknings-, innovations- och utbildningspolitik:	Martin Wikström

Stockholm, mars 2014

Enrico Deiacò
Avdelningschef, Innovation och globala mötesplatser
Tillväxtanalys

Innehåll

Diskussion och analys.....	7
1 USA – infrastrukturen ett hus angripet av termiter?.....	9
2 Kina satsar på hållbara urbana transporter.....	12
3 Indien förlorar 5 procent av BNP år 2020 på grund av bristande infrastruktur – hur kan trenden vändas?.....	15
4 Brasilien vill använda VM och OS som katalysator för tillväxt – hur går det?...	18
5 Japan möter utmaningar när det gäller underhåll av åldrande infrastruktur.....	21
6 Sydkorea satsar på infrastruktur runt oljehantering och havsbaserad energiindustri.....	23
7 Tyskland satsar på trafikens infrastruktur – avgiftsfinansiering blir allt viktigare.....	25
8 Danmarks gröna transportpolitik kritiserar.....	26
9 Frankrike satsar på konsolidering snarare än expansion – kostnadseffektivitet i fokus.....	27
10 Storbritanniens snabba tåg, på väg att spåra ur?.....	28

Diskussion och analys

Tillgång till väl fungerande infrastruktur i bred bemärkelse är en helt avgörande förutsättning för ekonomisk tillväxt. Det gäller allt ifrån basala system för vatten och sanitet i fattiga länder till vägar och järnvägar för transport av varor och människor i mer utvecklade ekonomier och slutligen till hamnar, flygplatser och andra transporthubbar samt IKT- och energiinfrastruktur i avancerade industrinationer.

I Sverige diskuteras just nu framtidens transportsystem och nya satsningar planeras för att rusta Sverige och den svenska industrin för en framtid där effektivitet, produktivitet och innovation blir allt viktigare för att möta konkurrensen från nya framväxande ekonomier. Att förstå utvecklingen i omvärlden är en viktig förutsättning för att kunna utforma en effektiv och verksam politik. Likaså är det nödvändigt att öka förståelsen för hur infrastrukturpolitiken kan utformas för att bidra till måluppfyllelse också inom andra politikområden, såsom exempelvis miljö, klimat och näringslivsutveckling.

I denna globala utblick presenteras med detta som utgångspunkt en översiktlig bild av infrastrukturpolitiken i ett antal viktiga länder. Nedan presenteras några centrala observationer från denna översikt.

Kostnaderna förknippade med bristande infrastruktur motiverar nya planer och ökade investeringar

De ekonomiska kostnaderna av en outvecklad infrastruktur och bristande underhåll är i många länder betydande. I Indien uppskattas exempelvis kostnaderna för uteblivna eller försenade transporter förknippade med ett *business-as-usual* scenario till omkring 45 miljarder USD eller 5 procent av landets BNP. Konkreta uppskattningar av detta slag är ovanliga men även i andra länder uppmärksammas infrastrukturens betydelse för den ekonomiska utvecklingen. I USA exempelvis orsakar framförallt eftersatt underhåll allt mer tydliga problem; i genomsnitt var nionde bro kategoriserades som strukturellt undermålig av myndigheten the Federal Highway Administration, FHWA. Risken för olyckor ökar för varje dag som går och frågan lyfts allt oftare på den nationella politiska nivån. En omfattande tunnelolycka i Japan för två år sedan, med åtta dödsfall, visar att detta är en reell risk och inte enbart spekulationer.

Att undvika detta är högprioriterat från det offentliga sidan men kostnaderna för att genomföra de åtgärder som behövs är samtidigt mycket stora. Det är också ofta inte enbart en fråga om ekonomiska resurser – institutionella faktorer, såsom maktfördelning mellan olika administrativa nivåer, bristande kompetens i såväl planering som byggande av infrastruktur samt rutiner för inspektioner och uppföljning spelar också in. De senare områdena har exempelvis identifierats i just Japan som kritiska faktorer och omfattande resurser ägnas nu åt att både förbättra rutiner för kontroll och inspektion och att stärka kompetensen inom byggsektorn och inom offentlig förvaltning för att undvika olyckor i framtiden.

Vad gäller investeringar i ny infrastruktur är som sagt kostnaderna enorma. I Indien rör det sig om investeringar i storleksordningen 1 biljon USD (6 500 miljarder SEK) fram till 2035. I USA talar man om ett investeringsunderskott på mellan 24 och 46 miljarder USD årligen för att nå de transportpolitiska målen, och i förlängningen möjliggöra en fortsatt positiv utveckling av ekonomin i stort. I Storbritannien är den totala projektkostnaden i den

senaste infrastrukturplanen 375 miljarder pund för det kommande årtiondet. I fokus för debatten i samtliga dessa länder ligger finansieringsfrågan.

Planering inte samma sak som implementering – finansiering en kritisk fråga

Hur kan behoven av en väl fungerande infrastruktur, inom olika områden, mötas till en så låg kostnad som möjligt och vilka investeringar på önskelistan ska prioriteras först? En kritisk faktor i sammanhanget är *hur* investeringarna ska finansieras. Vilken roll ska staten ta och hur kan byggföretag, industriföretag och andra privata aktörer uppmanas att ta ett större ansvar? Det finns många perspektiv på detta och även konkreta förslag i de länder som ingår i denna internationella utblick.

I Tyskland planeras finansieringen av satsningar på infrastruktur framöver, framför allt ske genom användaravgifter av olika slag. Dagens vägavgifter för tunga fordon ska utvidgas till alla förbundsvägar och till fler fordon. Externa kostnader (som miljökador) är en av de faktorer som kan vägas in i det nya systemet.

Ett intressant exempel kommer från Danmark där den så kallade Togfonden ska finansiera elektrifiering och uppgradering av järnvägar. Genom att höja beskattningen av oljeutvinning i Nordsjön får regeringen ihop de 28,5 miljarder danska kronor som fonden ska förfoga över. Frågan är dock politiskt laddad, i synnerhet efter regeringsombildningen i Danmark. Det största oppositionspartiet Venstre motsätter sig skattehöjningarna. Transportminister Magnus Heunicke är därför angelägen att komma så långt som möjligt med Togfonden före nästa val, som senast ska ske i september 2015.

I USA presenterade Obama och administrationen den 4 mars sitt slutliga transportbudgetförslag för verksamhetsåret 2015 (det vill säga oktober 2014–september 2015). Budgetförslaget innebär sammantaget en avsevärd ökning, med en särskild tonvikt på järnväg och kollektivtrafik. Förslaget bygger dock på att det genomförs en omfattande reform av skattesystemet och att en förändrad företagsbeskattning ska generera 150 miljarder USD i en engångsförstärkning som kan läggas till bränsleskatterna och finansiera transportbudgeten. Få bedömare tror dock att en skattereform, om den överhuvud är genomförbar, går att få till innan höstens val och det är därför än så länge osannolikt att infrastrukturbudgeten för 2015 hamnar på de nivåer som Obama föreslagit när väl kongressen fattar sina budgetbeslut.

Även i Frankrike är den politiska osäkerheten kring infrastrukturpolitiken stor. En central komponent i detta är framtiden för vägbeskattningen. Den planerade vägavgiften på lastbilar, Ecotaxe, skulle bidra till finansieringen av infrastruktur och kollektivtrafik, men har nu skjutits upp efter omfattande protester. Ett hundratal projekt har redan lagts på hyllan av denna anledning (framför allt nya spårvägs- och busslinjer).

En generell observation är således att politisk oenighet i många länder skapar stora osäkerheter om framtida inriktning och praktisk implementering av infrastrukturpolitiken. Sannolikt kommer privata aktörer att ta en mer framträdande roll i infrastrukturutbyggnaden i många länder, med nya affärs- och avgiftsmodeller som följd.

1 USA – infrastrukturen ett hus angripet av termiter?

USA:s problem med ålderstigen och dåligt underhållen infrastruktur, med potentiellt negativ inverkan på tillväxt, miljö och säkerhet är ett återkommande debattämne. De mest synliga problemen gäller transportinfrastrukturen, men även ett delvis ålderstiget elnät, risken för cyberattacker på energi-, telekom- och va-anläggningar och infrastrukturens utsatthet i relation till klimatförändringar med flera frågor står i fokus.

USA sämre infrastrukturkvalitet än Barbados

En indikation på problemens omfattning vad gäller transportinfrastruktur ges av organisationen the American Society of Civil Engineers som senast gav vägnät och broar betygen mediokert respektive knappt godkänt i sin återkommande bedömning¹. I genomsnitt var nionde bro kategoriserad som strukturellt undermålig av myndigheten the Federal Highway Administration, FHWA. En nyligen publicerad rapport² från Department of Transport, DOT, uppskattar det årliga investerings- och underhållsunderskottet för broar och vägar till mellan 24 och 46 miljarder dollar årligen.

I upptakten till årets budgetförhandlingar har transportminister Anthony Foxx vid upprepade tillfällen kommenterat de eftersatta investeringarna. Foxx har bland annat kommenterat till att USA i World Economic Forums rangordning av länders konkurrenskraft³ ligger efter länder som Barbados vad gäller kvalitet på infrastrukturen, och han har vid flera tillfällen liknat USA:s läge vid ett hus som är utsatt för termitangrepp – efter många år av smågnagande på den bärande strukturen är nu risken för allvarliga olyckshändelser överhängande⁴.

De eftersatta investeringarna har delvis att göra med finansieringsmodellen för väginvesteringar i USA, vilken till stor del bygger på den s.k. Highway Trust Fund, HTF som skapades på 1950-talet i samband med president Eisenhowers stora projekt för att bygga ut det amerikanska vägnätet. HTF förmedlar huvudsakligen medel till delstaterna för deras vägprojekt (samt till viss del för kollektivtrafikprojekt) och finansieras i princip via en skatt på bensin och diesel. Skattenivån är dock inte automatiskt inflationsjusterad och det har varit politiskt omöjligt att höja den på över tjugo år – nivån har legat på 18,4 cent per gallon för bensin och 24,4 cent per gallon för diesel sedan senaste höjningen 1993. Även ändrade resvanor minskar skattebasen. Enligt FHWA: s resvaneundersökningar har den tidigare trenden med konstant ökande bilresande brutits; antal bilkilometer per person har minskat sedan 2004 och även det totala antalet fordonskilometrar har minskat något sedan 2007⁵. Även trenden mot mer energieffektiva fordon minskar ytterligare skattebasen, en tendens som förstärks av administrationens striktare regler kring bränsleförbrukning, de s.k. CAFE-reglerna⁶.

¹ <http://www.infrastructurereportcard.org/a/#p/home>

² <http://www.fhwa.dot.gov/policy/2013cpr/>

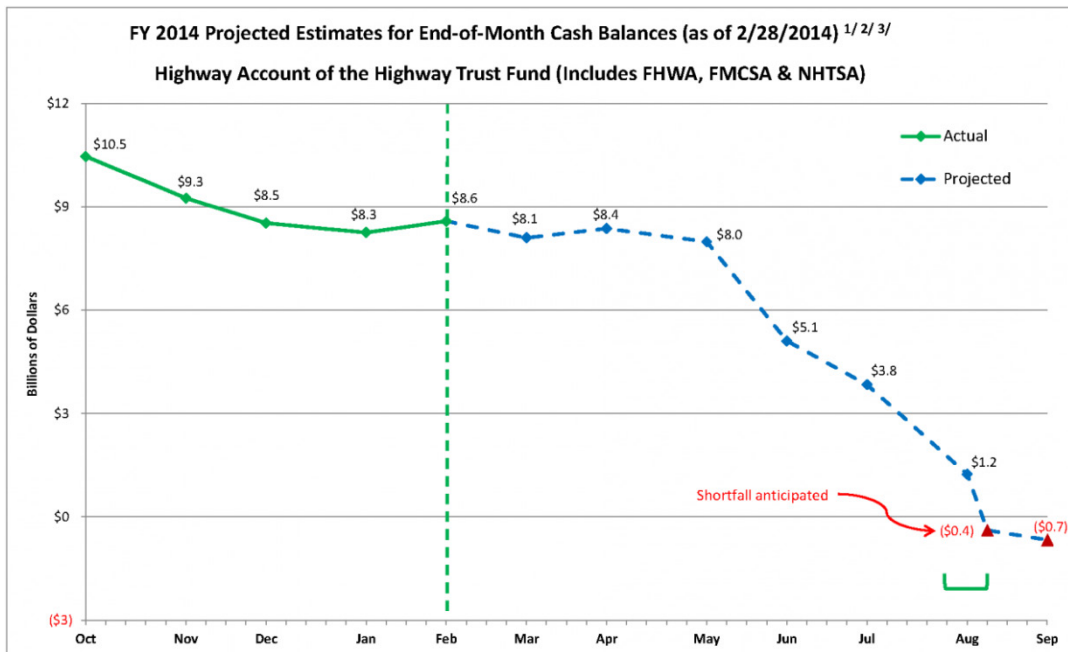
³ <http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2013-2014>

⁴ <http://www.cbsnews.com/news/dot-to-release-400-page-report-on-nations-aging-infrastructure-as-bridges-roads-rail-systems-crumble/>

⁵ https://www.fhwa.dot.gov/policyinformation/travel_monitoring/tvt.cfm

⁶ <http://www.cbo.gov/publication/43198>

Problemen med en underfinansierad HTF har funnits under en längre tid. Bara sedan 2008 har fonden tillförts ytterligare 54 miljarder dollar i extra medel från den generella budgeten för att täcka upp för brister. Nu är dock återigen problemen akuta och fonden beräknas enligt den senaste uppdateringen bli insolvent redan i månadsskiftet juli/augusti i år om inga nya medel tillförs⁷. Det innebär att kongressen innan sommaruppehållet måste fatta beslut om att tillföra nya medel om inte en rad infrastrukturprojekt ska avbrytas.



Figur 1 Prognosticerat saldo för Highway Trust Fund; DOT, the Highway Trust Fund Ticker

Brist på investeringar i motorvägar och underhåll av broar är dock bara en del av problembilden. Utöver den generellt låga investeringsnivån handlar problematiken också om andra saker, inklusive prioritering och fördelning mellan olika typer av investeringar; i synnerhet om förhållandet mellan vägprojekt å ena sidan och investeringar i kollektivtrafiklösningar å den andra.

Även andra frågor diskuteras intensivt, inklusive transportsättens inbördes beroende och behov av bättre intermodalitet. Mycket uppmärksamhet har riktats mot beslutsprocessen kring oljeledningen Keystone XL men faktum är att en hel del olja också transporteras med tåg, och att oljeledningar, tåg, lastbilar och båttransporter utgör ett omfattande och integrerat system för energitransporter (både olja, gas, etanol och bensin) mellan produktionsställen, raffinaderier, depåer, tankställen, import-/exportterminaler och förbrukningsställen. I och med de senaste åren snabba produktionsökningar av både olja och gas har säkerheten inte minst vad gäller tågtransporter hamnat i fokus, särskilt efter ett antal uppmärksammade fall med urspårningar på senare tid⁸.

⁷ <http://www.dot.gov/highway-trust-fund-ticker>

⁸ <http://www.reuters.com/article/2014/02/13/us-energy-crude-derailment-idUSBREA1C13120140213>

Lösningförslag utan finansiering

Efter att tidigare ha gjort flera utspel kring infrastrukturfinansiering presenterade president Obama och administrationen den 4 mars sitt slutliga budgetförslag för verksamhetsåret 2015 (det vill säga oktober 2014–september 2015). Den föreslagna budgeten för DOT⁹ uppgår till 90,9 miljarder dollar för 2015 och inkluderar ett fyraårigt transportprogram på sammanlagt 302 miljarder dollar.

Förslaget innebär på pappret en förstärkning med 38 procent av budgeten för MAP21 över de fyra åren. Budgeten för 2015 ökas med 26 procent i jämförelse med det som gäller för 2014. Budgeten för FHWA, som inkluderar avsättningar till HTF, ökar med 19 procent från 40,9 miljarder dollar 2014 till 48,6 miljarder dollar 2015. Än större procentuella ökning får dock satsningar på tåg och kollektivtrafik. Budgeten för järnvägsadministrationen ökas på från 1,6 till 5 miljarder dollar och administrationen som finansierar lokal och regional kollektivtrafik, the Federal Transit Administration får en budgetökning på 62 procent, från 10,8 till 17,6 miljarder dollar.

Flera olika särskilda satsningar på höjd säkerhet görs, bland annat satsas 40 miljoner dollar på att järnvägsadministrationen tillsammans med myndigheterna med ansvar för pipeline- respektive lastbilssäkerhet ska utveckla och samordna förebyggande insatser och höjd katastrofberedskap för oljeläckage. Ett befintligt program som kan finansiera innovativa transportlösningar som kan innefatta flera olika transportslag och ge möjlighet att direkt stödja städernas transportproblem, TIGER, får påfyllning med 5 miljarder dollar över fyra år. Även en särskild satsning på 2,2 miljarder dollar för att stödja Bus Rapid Transit lösningar i snabbväxande storstäder föreslås. Exemplet ovan är dock bara en delmängd av innehållet i budgetförslaget, som utöver marktransport i form av väg och spårtrafik också tar upp bland annat flygadministrationen och säkerhetsfrågor kring olje- och gasledningar samt sjöfart.

Budgetförslaget innebär alltså sammantaget en avsevärd ökning. Tonvikten på järnväg och kollektivtrafik och de stora procentuella ökningarna för dessa transportslag motiveras av Foxx med de långsiktiga befolkningsförändringarna i USA och att merparten av all tillväxt sker i tätorter och urbana regioner. Även om politiker i kongressen rest frågetecken över denna fokusering på städernas problem och långt ifrån alla intressegrupper är nöjda med utfallet så är många ändå positiva till administrationens förslag på en fyraårig budget.

Det stora kruxet är att det i dagsläget saknas finansiering för de budgetförstärkningar som föreslås, och budgeten liknar därför än så länge mest en önskelista. Obamas förslag bygger på att det genomförs en omfattande reform av skattesystemet och att en förändrad företagsbeskattning ska generera 150 miljarder dollar i en engångsförstärkning som kan läggas till bränsleskatterna och finansiera transportbudgeten. Ett antal förslag kring skattereform med inslag som kan finansiera infrastruktur har de senaste åren också förts fram i kongressen. Få bedömare tror dock att en skattereform, om den överhuvud är genomförbar, går att få till innan höstens val och det är därför än så länge osannolikt att infrastrukturbudgeten för 2015 hamnar på de nivåer som Obama föreslagit när väl kongressen fattar sina budgetbeslut.

⁹ <http://www.dot.gov/budget/dot-budget-highlights-fiscal-year-2015>

2 Kina satsar på hållbara urbana transporter

Kinas halsbrytande snabba ekonomiska utveckling de senaste decennierna samt landets enorma skala – både geografiskt och befolkningsmässigt – har inneburit oerhörda utmaningar för utbyggnaden och moderniseringen av landets transportinfrastruktur. Enorma investeringar har resulterat i att Kina idag förfogar över ett diversifierat transportnät bestående av 4,34 miljoner km landsväg (av vilka 104.000 km motorväg¹⁰), 103.000 kilometer järnväg (av vilka 11.200 km höghastighetståg), 125.800 km farbara inre vattenvägar och 193 civila flygplatser¹¹.

Kina befinner sig i ett skede av snabb urbanisering, där över hälften av befolkningen idag bor i megastäder och regionala urbana centra, samtidigt som ca 13 miljoner människor strömmar från landsbygden och in till städerna varje år. State Council, dvs Kinas regering, släppte den 16 mars 2014 den första nationella urbaniseringsplanen i Kina som gäller för perioden 2014 till 2020. Man betonar att en ny sorts ”urbanisering med kinesiska förtecken” är den enda vägen framåt för landets modernisering, där bl.a. utveckling av medelstora städer särskilt lyfts fram.

Det finns därför ett klart behov av att utveckla högkvalitativ infrastruktur och urbana lösningar, där nationella program och politik för hållbar transportutveckling kan hjälpa städer att klara de stora utmaningar de står inför. Den urbana persontrafiken i Kina år 2013 motsvarade totalt 127 miljarder passagerare (en ökning med 3,3 %), vilket innebär i genomsnitt 347 miljoner passagerare per dag¹². Kollektivtrafikens andel är för närvarande fortfarande relativt låg, t.ex. utgör den 46 procent i Peking och 37 procent i Shanghai. Privat bilägande och bilburen transport har under de senaste fem åren ökat med över 20 procent, vilket lett till trafikstockningar¹³, fler trafikolyckor, ökad energiförbrukning samt spätt på städernas akuta luftförurensningsproblem¹⁴.

Som ett sätt att effektivisera och stärka kollektivtrafiken i de största städerna, har under det senaste årtiondet skett en kraftig tunnelbaneutbyggnad i Kina. Detta kapitel rapport kommer att fokusera på denna utveckling och analysera en rad olika institutionella och finansieringsaspekter kopplade till detta.

Världens längsta tunnelbanenät – internationella event en stark drivkraft

Kina har idag världens längsta tunnelbanenät som redan överträffat den sammanlagda kapaciteten i Nordamerika och Europa. Den totala utsträckningen av spårbunden trafik i Kinas städer är 2500 km, varav tunnelbanenätet står för 81,7 procent, en andel som är betydligt högre än 30 procent som är internationella genomsnittet. Även om första kinesiska tunnelbanan byggdes i Peking redan för 40 år sedan¹⁵, är det främst efter 2002 som den snabba tillväxten började – med de olympiska spelen, World Expo och Asian

¹⁰ Kinas första motorväg mellan Shanghai och Jiading med en längd av 18,5 km öppnades för trafik så sent som 1988.

¹¹ Uppgifter publicerade i *Economy & Nation Weekly*. Enligt den tolfte femårsplanen (2011-2015) planeras ytterligare 34 000 km av ny motorväg och 500.000 km ny landsväg.

¹² Enligt en intervju med Kinas transportminister i *Economy & Nation Weekly*, http://finance.ifeng.com/a/20140310/11849012_0.shtml.

¹³ Den genomsnittliga tidsspillan under rusningstid på vardagar i Peking var en timme och 55 minuter under 2013, en ökning med 4,2 %.

¹⁴ Luftförurensningar i Kina beräknas ha orsakat omkring 1,2 miljoner förtida dödsfall enbart under 2010.

¹⁵ Pekings tunnelbana grundades 1965 men 2001 var totala sträckan endast 42 km.

Games som tre milstolpar. Idag finns det 87 tunnelbanelinjer i 19 kinesiska städer och totalt 36 städer har fått tillstånd för utbyggnad. Med en årlig genomsnittlig tillväxt på cirka 500 km, beräknas Kina år 2020 ha byggt 6000 km tunnelbana till en kostnad av 3000–4000 miljarder yuan.

2005 tillkännagavs Public Transit Priority strategin, som sedan uppdaterats och utvidgats regelbundet. Även Kinas tolfte femårsplan (2010–2015) understrycker vikten av att utveckla en väl fungerande kollektivtrafik.

Oklar ansvarsfördelning försenar fortsatt utbyggnad

Institutionell komplexitet och bristande samordning är grundläggande hinder för effektiv planering, utformning, uppbyggnad och underhåll av hållbara urbana transportlösningar i Kina. Olika ministerier övervakar och genomför olika delar av transportpolitiken. Trots att transportplanering är ett obligatoriskt inslag i stadsplaneringen i Kina sedan 2009, så är samarbetet mellan olika avdelningar i stadsförvaltningen begränsad. Kommunala trafikkontor har ofta litet inflytande över viktiga delar av transportsystemet, som t.ex. tunnelbanebyggnation. Ett undantag finns i Shenzhen, där stadens trafikkontor har starkare samordnande befogenheter. Att skapa en stark gemensam myndighet för tillsyn över alla delar av det hållbara transportsystemet samt förbättra samordningen inom och mellan olika myndigheter skulle innebära en väsentlig förbättring.

Enligt de nuvarande institutionella ramarna i Kina, är de kommunala myndigheterna ansvariga för finansieringen av utbyggnad, drift och underhåll av urban transportinfrastruktur och tjänster. Nationella myndigheterna ansvarar för formulering av strategier för transport och urban utveckling, inklusive viktiga mål för hållbara stadstransporter. De nationella organen sätter också det finanspolitiska ramverket och godkänner stora infrastrukturinvesteringar. Det finns ingen särskild nationell fond för att stödja kollektivtrafiken i städerna. För närvarande är bensin- och fordonskatten de viktigaste intäktskällorna för transportsektorn, men dessa pengar är vanligtvis örönmärkta för motorvägsbyggnation och inte för kollektivtrafik.

Brist på finansiering skapar problem för städerna – stort behov av nya intäktsmodeller

Statens skatteöverföringar utgör i Kina ca 20–25 procent av den kommunala inkomsten. Därför har städer i Kina blivit starkt beroende av försäljning av marktillstånd för att dra in investeringskapital till bl.a. kollektivtrafik. Detta är ett inkonsekvent system där kollektivtrafiken finansieras genom en ohållbar inkomstkälla som samtidigt främjar stadsutbredning (vilket ökar påfrestningarna på trafiksystemet). Den lokala offentliga sektorn i Kina försöker därför dryga ut sin budget med krediter från kommersiella banker. Detta har resulterat i betydande skuldsättning för städerna. Till exempel under 2010, stod kommunerna för mer än fyra femtedelar av de offentliga utgifterna, men samlade in endast 45 procent av landets skatteintäkter, vilket lämnar ett underskott på ungefär 600 miljarder yuan. Eftersom Kina inte har någon fastighetsskatt, finns inte heller någon mekanism för att återkoppla inkomster från ökad mark- och fastighetsvärdering till följd av förbättrade transporter.

Offentliga transporter i de flesta städer är starkt subventionerade genom låga biljettpreiser. Städer har svårt att täcka kostnaderna för drift och underhåll av deras växande infrastruktur och kollektivtrafik. Mekanismer för att tillåta eller uppmuntra privata aktörer inom

kollektivtrafiksektorn har nyligen lanserats¹⁶. Det är av yttersta vikt att kommunala budgetar balanseras genom nya stabila inkomstkällor och att mer pengar styrs bort från motorvägar till kollektivtrafiklösningar.

Andra aspekter som påverkar tunnelbaneutvecklingen och skapandet av en hållbar trafikinfrastruktur är:

- Tunnelbanenätet borde vara en integrerad del av stadsplaneringen, med stadsplaneringen genomgår ofta justeringar även efter det att tunnelbanan byggts.
- Tunnelbanenätet och busstrafiken borde vara kompletterande, där tunnelbanan står för de största passagerarflödena och anslutande trafik sköts av busar. För närvarande ser dock dessa trafikslag ofta ut att konkurrera med varandra.
- Spårtrafiken i städerna borde vara mer diversifierad och inte enbart vara begränsad till tunnelbanor – i många fall är spårvagn och trådbuss att föredra. Vad gäller byggkostnader så är tunnelbanan dyrast, där kostnaden per kilometer ligger på mellan 600 till 800 miljoner yuan¹⁷, medan spårvagn och trådbuss är betydligt billigare. Vad gäller energiförbrukningen så kan marktransporter spara kostnader för luftkonditionering, ventilation, belysning, rulltrappor, etc. Som en intressant jämförelse motsvarar elförbrukningen för 20 km tunnelbanelinje vad 4000 svenska villor med direktverkande el förbrukar på ett år.

Sammanfattningsvis, trots nationella policydokument och en retorik som understrycker vikten av hållbar utveckling och skapandet av en ”ekologisk civilisation”, så verkar bilåkande alltjämt prioriteras i Kinas städer framför kollektivtrafiklösningar. Ett bättre institutionellt arrangemang och koordination mellan olika myndigheter på nationell och lokal nivå, tydligare strategi för genomförande av en politik för hållbara urbana transporter, samt en uthållig finansieringsmodell för kollektivtrafiken i Kinas städer skulle skapa goda förutsättningar för att lösa många av dagens urbana problem i världens folkrikaste land.

¹⁶ Privata sektorn står för 30% av finansieringen för tunnelbanelinje 4 i Peking.

¹⁷ Enligt *Economy & Nation Weekly*, http://finance.ifeng.com/a/20140317/11905825_0.shtml

3 **Indien förlorar 5 procent av BNP år 2020 på grund av bristande infrastruktur – hur kan trenden vändas?**

Indien står inför stora utmaningar när det gäller att realisera de infrastruktursatsningar som är nödvändiga för att stärka landets ekonomiska utveckling. Trängsel på vägarna, ett icke-segregerat järnvägsnät, där gods- och passagerartrafik använder samma spår, samt det begränsade utnyttjandet av landets vattenvägar är något som uppmärksammats särskilt sedan Indiens 10:e femårsplan (2002–2007) togs i bruk. För att möta utmaningarna inom transportsektorn planeras storskaliga infrastrukturprojekt och bättre användning av tekniska hjälpmedel. Bristen på kapital har dock gjort det svårt att omsätta dessa planer i praktiken. Inom järnvägssektorn har infrastrukturprojekt fortsatt att röra sig framåt endast tack vare möjligheten att erhålla finansiering från utlandet.

Ökade investeringar i transportinfrastruktur är nödvändiga för att främja ekonomisk tillväxt – ökad privat finansiering en nyckelfråga

I den 12:e femårsplanen (2012–2017) presenteras nya visioner för transportsektorn. Ett ökat ekonomiskt engagemang från Indiens privata sektor nämns som viktigt liksom behovet att utveckla nya finansieringsmodeller. Transporteffektiviteten anses vara låg gällande samtliga transportslag. Indiens motorvägar klarar inte heller av att bära de 10 tons lastbilar som rent tekniskt är tillåtna på landets vägar. Landets hamnar ligger vid eller nära kapacitetstaket. Uppskattningar gör gällande att den sammanlagda efterfrågan inom transportsektorn, det vill säga godstrafik och passagerartrafik sammantaget, kommer att öka med 400 procent till år 2035. Om ingenting görs för att förbättra situationen kommer det att medföra allvarliga transportbegränsningar med ekonomiska förluster som följd. Dessa förluster uppskattas till storleksordningen USD 45 miljarder, eller fem procent av BNP år 2020. Omvänt skulle en modernisering av Indiens infrastruktur ha en stark inverkan på landets ekonomiska tillväxt. Regeringen strävar efter att nå en tillväxt på 7 procent av BNP under nuvarande femårsplan (2012–2017), vilket är möjligt om investeringar genomförs på ett effektivt sätt.¹⁸ I dagsläget uppgår tillväxten till 4,2 procent.

Indiens sammanlagda behov av infrastrukturinvesteringar beräknas uppgå till USD 1 biljon (SEK 6500 miljarder) till år 2035. Merparten av dessa investeringar avser transportsektorn. Indiens National Transport Development Policy Committee, som inrättades 2010 för att utforma en integrerad strategi för landets transportinfrastruktur, gör bedömningen att investeringarna måste ökas från 2012 års nivå på INR 4000 miljarder per år (SEK 400 miljarder) till INR 14 biljoner per år (SEK 1400 miljarder) till 2032.¹⁹

Regeringen strävar efter att 60 procent av kostnaderna ska bäras av den privata sektorn. Industrin, vars produktivitet tidigare begränsats på grund av bristande investeringar, väntas gynnas av ökade investeringar i infrastruktur för transportsektorn.

Nedan presenteras några huvudpunkter ur regeringens investeringsplan.

¹⁸ National Transport Development Policy Committee, Government of India, Report of Working Group on Integrated Strategy for bulk transport of energy and related commodities in India, September 2013 available at <http://www.cris.org.in/NTDPCWEB/Home.jsp>

¹⁹ Scale up transport infra. Investment to achieve 7 per cent growth, Economic Times, March 16, 2014, available at <http://economictimes.indiatimes.com/news/economy/finance/scale-up-transport-infra-investment-to-achieve-7-growth-report/articleshow/32127850.cms>

National Highway Development Plan

57 procent av Indiens godstrafik sker via vägnätet. Detta kan jämföras med 37 procent för USA och 22 procent för Kina. Kostnader i form av trängsel och miljöförstöring behöver minska för att denna nivå ska vara hållbar framöver. National Highways Authority of India (NHAI) har getts uppdraget att implementera Indiens övergripande National Highway Development Plan, en utvecklingsplan för att modernisera vägnätet. Dess fjärde fas, som påbörjades 2012, syftar till att bredda landets motorvägar till fyra filer, vilket endast en fjärdedel har idag. En stor del av dessa investeringar möjliggörs tack vare utvecklingslån från exempelvis Världsbanken och Japanese Bank for International Cooperation.²⁰ Den senare kan antas lägga grunden för teknikexport från Japan till Indien på området.

För att minska trängseln på vägarna strävar dock också Indien efter att skifta transporter från väg till järnväg.

Järnvägsförbindelser för höghastighetståg

Indiens järnvägsnät är ett av de största i världen med sammanlagt 113994 km järnväg. Den indiska järnvägen, som drivs av staten, har 1,5 miljoner anställda och transporterar 20 miljoner människor dagligen.²¹ I Railway Vision 2020, ett framtidsdokument som lanserades 2008 av Ministry of Railways, presenterades planerna på sex järnvägsförbindelser för höghastighetståg. I dagsläget överstiger inte transporter via järnväg maxhastigheten 150 km/timmen. Med hjälp av höghastighetståg skulle gods och passagerare kunna transporteras i en hastighet av 300 km/timmen. Utvecklingen av höghastighetstågförbindelser stannade upp mellan 2010 och 2012 på grund av osäkerheten gällande den ekonomiska tillväxten.²² Projekten har nu åter väckts till liv tack vare möjligheten att erhålla finansiering från utlandet.

I samarbete med regeringarna i Japan och Frankrike påbörjades i slutet av 2013 förstudier av den tänkta förbindelsen mellan Ahmedabad i delstaten Gujarat och Mumbai i Maharashtra. Projektet väntas kosta INR 800 miljarder (SEK 80 miljarder) och omfattar en sträcka på 534 km. Japan har visat intresse att ingå ett joint venture med Indien om resultatet av förstudien visar att en tågförbindelse vore lönsam. År 2021 beräknas tågförbindelsen ha kapacitet att transportera 26,6 miljoner människor, detta väntas öka till 104 miljoner år 2041.

I slutet av mars väntas vidare Indien och Kina hålla sin Strategiska dialog i Indiens huvudstad New Delhi. En av frågorna som väntas diskuteras är ett eventuellt kinesiskt deltagande i utbyggnaden av höghastighetstågförbindelser i Indien. Kina rapporteras ha uppvaktats i frågan om att bidra med utrustning och underhåll för att förbättra den indiska infrastrukturen och möjliggöra höghastighetståg.²³

²⁰ National Highways Authority of India, Government of India, Annual Report 2012-2013 available at <http://www.nhai.org/Audit.htm>

²¹ Planning Commission, Government of India, Twelfth Five Year Plan (2012-2017), available at www.planningcommission.nic.in

²² Industry News, Mumbai-Ahmedabad High Speed Link, India, RailwayTechnology News, available at <http://www.railway-technology.com/projects/mumbai-ahmedabad-high-speed-link/>

²³ Varma, K.J.M., India-China economic talks to focus on high speed rail tracks, LiveMint, March 16, 2014 available at <http://www.livemint.com/Politics/vgP15aBacOdBWriUOX3U5M/IndiaChina-strategic-economic-talks-to-focus-on-high-speed.html>

Dedikerade fraktkorridorer

Vid sidan av järnvägsförbindelser för höghastighetståg kommer dedikerade fraktkorridorer att spela en viktig roll när det gäller att nå regeringens målsättning att järnvägssektorn, genom förbättrad effektivitet, ska bidra till landets tillväxt med 1,5–2 procent av BNP. I dagsläget används samma järnvägsspår både för godstrafik och för passagerartrafik vilket gör att tåg inte kan köras på maximal hastighet. Regeringen har offentliggjort planerna på att bygga järnvägskorridorer enbart för godstrafik – Dedicated Freight Corridors – på landets väst- respektive östkust. Den västra fraktkorridoren rapporteras intressera Japan, både dess offentliga sektor i form av Japan International Cooperation Agency (JICA) och privata företag, vilket medfört att omfattande finansiering gjorts tillgänglig från japansk sida.²⁴ Korridoren sträcker sig 1483 km genom delstaterna Haryana, Gujarat, Rajasthan och Maharashtra. Kostnaden uppskattas till INR 900 miljarder (SEK 90 miljarder).

Den östra fraktkorridoren finansieras i huvudsak av delstatsregeringen i Uttar Pradesh och genom lån från Världsbanken. Uttar Pradesh väntas gynnas av satsningen som ett resultat av omfattande investeringar (INR 420 miljarder/SEK 42 miljarder)²⁵ inom industrier som väntas etableras i anslutning till korridoren. Fraktkorridoren sträcker sig 1839 km genom delstaterna Punjab, Haryana, Uttar Pradesh, Bihar samt West Bengal och beräknas kosta sammanlagt INR 140 miljarder (SEK 14 miljarder).

Båda dessa korridorer ses som första steget mot en industriell revolution i Indien. I anslutning till korridorerna planeras nämligen etableringen av flera industrikluster. Arbetet med att bygga korridorerna befann sig i december 2013 ännu på planeringsstadiet med genomförandet av förstudier.

National Electric Mobility Mission Plan 2020 (NEMMP 2020)

NEMMP 2020, som lanserades i januari 2013, syftar till att utveckla ett ekosystem för elbilsmarknaden. Subventioner ska främja forskning och utveckling i privat regi, försäljning av elbilar samt utbyggnaden av laddningsstationer över hela Indien. Med NEMMP hoppas regeringen främja försäljningen av 6–7 miljoner elfordon till 2020 och samtidigt skapa 65 000 nya arbetstillfällen och spara in mellan 2,2–2,5 miljoner ton bränsle. För att nå detta mål väntas det behövas offentliga investeringar motsvarande INR 140 miljarder (SEK 14 miljarder).²⁶ Ökande bränslekostnader, fortsatta behov av energiimport och en instabil växelkurs har dock försenat införandet av dessa subventioner. I april i år väntas subventioner införas för nuvarande femårsplan (2012–2017).²⁷

²⁴ Dedicated Freight Corridor gets back on track, Financial Times, November 22, 2013 available at <http://www.financialexpress.com/news/dedicated-freight-corridor-gets-back-on-track/1197989>

²⁵ Mathur, Swati, Eastern Dedicated Freight Corridor to get INR 42,000 crore for UP, Times of India, December 17, 2013 available at <http://timesofindia.indiatimes.com/city/lucknow/Eastern-dedicated-freight-corridor-to-get-rs-42000-cr-investments-to-UP/articleshow/27502898.cms>

²⁶ Press Information Bureau, Government of India, National Electric Mobility Mission Plan Announced Today, January 9, 2013, available at www.pib.nic.in

²⁷ Thakkar, Ketan, Government targets to roll out subsidies for electric cars by April 2014, Economic Times, November 28, 2013 available at http://articles.economictimes.indiatimes.com/2013-11-28/news/44546813_1_finance-ministry-mahindra-reva-incentive

4 Brasilien vill använda VM och OS som katalysator för tillväxt – hur går det?

Bristfällig infrastruktur är det kanske främsta hindret för Brasiliens utveckling i stort. Problemområden som ofta uppmärksammas är hamnarnas bristande kapacitet och det faktum att närmare 30 procent av skörden i ett av världens största jordbruksländer går förlorad varje år på grund av undermåliga transportvägar. Parallellt med detta baxnar brasilianska städer under befolkningstrycket och växande ekonomisk aktivitet som samfällt skapar enorma utmaningar vad gäller vattenförsörjning, sophantering, och urban mobilitet. Listan på problem kan göras i stort sett hur lång som helst.

Idrottsevenemang som drivkraft för ekonomisk utveckling

Mot bakgrund av problemformuleringen ovan var det med stor glädje som Brasilien i slutet av oktober 2007 mottog nyheten att man skulle stå som värd för fotbolls-VM år 2014. Tidigt restes förhoppningarna att evenemanget, nästan per automatik, skulle generera investeringar i ny infrastruktur, och därmed lyfta Brasilien till en utvecklingsnivå i paritet med mer industrialiserade länder. Den mer generella tanken på att använda ett stort idrotts-evenemang, i det här fallet fotbolls-VM, som katalysator för ekonomisk utveckling vann snabbt mark, och den brasilianska regeringen utsåg året därpå 12 städer som skulle stå värd för evenemanget.²⁸ Urvalet skedde helt på politisk grund och speglade mer än något annat ambitionen att utveckla tidigare eftersatta delar av landet.²⁹

De utvecklingsplaner som följde var ambitiösa och innehöll bland annat omfattande upprustningar av landets flygplatser, långtgående projekt för urban mobilitet (ex. i form av nya tunnelbanor och bussystem), samt en generell utbyggnad av landets hamnar. Vidare tyckte man sig, inte minst genom den kinesiska expansionen runt sommar-OS 2008, finna konkret stöd för tanken att låta ett större idrottsevenemang tjänat som bas för en liknande re-konfigurering av infrastruktur och ekonomisk utveckling i stort. När dessutom Rio de Janeiro bara något år senare också utsågs till värd för sommar-OS 2016 fick detta argument ytterligare kraft.

Problemen hopar sig...

Redan år 2009 kom dock de första signalerna på att förverkligandet av dessa planer skulle bli långt svårare än man trott. I praktiken hade då i ytterst få projekt kommit igång, och ett antal av de mer omfattande och tidskrävande insatserna kom snart att ersättas med enklare lösningar; bl.a. så lades i flera tunnelbaneprojekt på is till förmån för upprättandet av BRT-bussar.³⁰

Denna negativa trend har fortsatt sedan dess, och Brasilien ligger långt efter den egna tidsplaneringen, något som lett till att många av de tilltänkta projekten helt sonika har strukits. Förklaringen till denna utveckling ligger i en kombination av: administrativ

²⁸ De olika värd-städerna är: Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Cuiabá (MT), Curitiba (PR), Fortaleza (CE), Manaus (AM), Natal (RN), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), och São Paulo (SP)

²⁹ Resende, P. (2014) Estamos a 100 dias do fim de um sonho. Valor Econômico 6 March.

<http://www.valor.com.br/opiniaio/3451506/estamos-100-dias-do-fim-de-um-sonho#ixzz2vc17GN2K>, (accessed 6 March, 2014).

³⁰ Ibid.

ineffektivitet, avsaknad av teknisk kapacitet och kompetent arbetskraft, samt – kanske mer än något annat – olika former av korruption och allmänt mygel.

Det var dock inte förrän i juni 2013, och invigningen av *Confederation Cup* (som är ett slags för-VM i fotboll), som situationen fick någon större politisk betydelse. Vid detta tillfälle uppstod spontana protester som på bara ett par dagar övergick till omfattande manifestationer över hela landet. Kärnan i dessa protester, som samlade mer än 200 000 människor i tjugotalet brasilianska städer, var att man ifrågasatte regeringens satsningar på stora idrottsevenemang, och menade att dessa pengar istället borde använts till att förbättra landets utbildnings- och sjukvårdssystem.³¹

Den nuvarande situationen

I skrivandes stund kämpar Brasilien fortfarande för att färdigställa den mest grundläggande infrastrukturen i tid till VM-invigningen i början av juni. Med mindre än tre månader kvar återstår, exempelvis, fortfarande omfattande arbeten med den arena i São Paulo, *Itaquerão*, på vilken öppningsmatchen skall hållas. Den beräknas nu bli klar 15 maj. Situationen är emellertid ännu värre i Curitiba, som i början av mars stod inför det konkreta hotet att helt strykas som värdstad av Fifa. Mönstret är entydigt; så gott som samtliga arenor har färdigställts långt efter planerat datum.³²

Detsamma gäller den utlovade upprustningen av landets flygplatser. Dessa projekt stod, som tidigare rapporterats, under lång tid stilla, och det var inte förrän regeringen inledde en omfattande privatisering av några av de mer centrala flygplatserna som arbetena tog fart. Nu kämpar man i de flesta fall mot klockan för att bli klar. Redan idag står det dock klart att Fortaleza (CE)³³ och Cuiabá (MT)³⁴ kommer att upprätta provisoriska terminaler.

Om ovanstående gäller de arbeten som i mer direkt mening rör själva evenemangets genomförande, så är situation om möjligt ännu värre vad gäller mer kringgärdande infrastruktur. Upprustningen av landets hamnar är kraftigt försenad och har i många fall långt överskridit budget.³⁵ Ett stort antal projekt rörande kollektivtrafik har, som tidigare antytts, antingen reducerats eller helt enkelt strukits. Det senare är särskilt akut i en situation där befolkningen under det senaste året ökat 11 procent samtidigt som antalet bilar under motsvarande tid ökat med 122 procent.³⁶

De stora förseningarna löper nu risken att skapa problem för den brasilianska ekonomin i stort. En av de mer centrala sektorer som ser ut att drabbas särskilt hårt är

³¹ Leahy, J. (2013) Struggling hospitals a symptom of all that ails Brazil. Financial Times 30 June. <http://www.ft.com/intl/cms/s/0/5ea15d38-dfd3-11e2-bf9d-00144feab7de.html#axzz2fwwHVAcE>, (accessed 23 September, 2013).

³² Dow Jones Newswires (2014) Arena Corinthians não fica pronta antes de 15 de maio, diz Fifa. Ibid. 1 March. <http://www.valor.com.br/brasil/3448778/arena-corinthians-nao-fica-pronta-antes-de-15-de-maio-diz-fifa#ixzz2vc1et8qP>, (accessed 7 March, 2014).

³³ Serodio, G. Ibid. Aeroporto de Fortaleza terá terminal provisório na Copa, diz ministro. 21 February. <http://www.valor.com.br/brasil/3439404/aeroporto-de-fortaleza-tera-terminal-provisorio-na-copa-diz-ministro#ixzz2vc3bhs4A>, (accessed 10 March, 2014).

³⁴ Jubé, A. Ibid. Plano B para o aeroporto de Cuiabá prevê terminal de lona. 8 January. <http://www.valor.com.br/brasil/3388122/plano-b-para-o-aeroporto-de-cuiaba-preve-terminal-de-lona#ixzz2vc6L574r>.

³⁵ Rittner, D. Ibid. Atrasos marcam obras portuárias para Copa. 11 March. <http://www.valor.com.br/brasil/3456824/atrasos-marcam-obras-portuarias-para-copa>, (accessed 11 March, 2014).

³⁶ Resende, P. Ibid. Estamos a 100 dias do fim de um sonho. 6 March. <http://www.valor.com.br/opiniao/3451506/estamos-100-dias-do-fim-de-um-sonho#ixzz2vc17GN2K>, (accessed 6 March, 2014).

försäkringsindustrin. Detta bottnar i en initial övertro på evenemangets vinstpotential. För det stora flertalet försäkringsbolag tycktes fotbolls-VM till en början som en god och stabil affär. Följden blev en hård kamp om kontrakten, där vinstmarginalerna med tiden pressades allt lägre. Detta får nu allvarliga konsekvenser när arbetena av olika anledningar försenats och stämningar utkrävs.

En ny politisk diskurs och ett ökande folkligt missnöje

Efter en öppet kritisk kommentar från Fifas president, Sepp Blatter, har den brasilianska regeringen garanterade att allt kommer att stå klart i tid.³⁷ Helt klart har dock regeringens retorik ändrats. I ett senare möte med Sepp Blatter konstaterade President Dilma att ”fotbollsarenor är relativt enkla konstruktionsarbeten”.³⁸ Kort därefter svarade Planeringsminister Miriam Belchior, i ett försök att förklara förseningarna av flygplatser och urbana transportsystemen, att ”det går att genomföra ett [fotbolls-VM] utan dessa investeringar”. Istället underströk hon att de specifika projekt som behövs för att genomföra själva idrotsevenemanget ”nu levereras inom den tidsram som det är möjligt”.³⁹ Idén om fotbolls-VM som en drivkraft för ekonomisk utveckling känns onekligen långt borta.

Ovanstående utveckling speglar sig nu i alltmer mer uttalat folkligt missnöje kring fotbolls-VM. Ett par nyligen genomförda studier visar, exempelvis, att mer än 80 procent av befolkningen anser att konstruktionen av nya fotbollsarenor varit onödigt, då pengarna istället kunde använts till något annat.⁴⁰

Möjliga lärdomar

Så, vad kan man då lära från de brasilianska erfarenheterna så här långt? Den kanske främsta lärdomen är att det finns gränser för vad det offentliga brasilianska systemet klarar av att genomföra. Som antytts, dröjde det alldeles för lång tid innan den regeringen öppnade för ett mer aktivt deltagande av privata aktörer.

Ovanstående sätter i sin tur fingret på frågan om implementering och den betydligt känsligare frågan om statens egen administrativa kapacitet. Under vilka omständigheter är stora projekt en drivkraft för ekonomisk utveckling? Krävs en slags minimal institutionell ’mognadsgrad’ eller kan administration växa och utvecklas med projektet? Omvänt, kan ett stort projekt under fel omständigheter ha motsatt effekt och snarast befästa existerande problem?

Avslutningsvis, man kan inte på politisk grund lägga liknande evenemang på städer som inte vill ha dem. Det var vad som hände i fallet med Curitiba (PR) som, trots att man anses vara en av de mer effektiva och välorganiserade städerna i Brasilien, till bara för någon vecka sedan höll på att avföras som värdstad. Finns inte den politiska viljan går det inte.

³⁷ Folhapress *ibid.* Governo rebate Blatter e diz que Brasil está pronto para sediar Copa. 6 January. <http://www.valor.com.br/politica/3385866/governo-rebate-blatter-e-diz-que-brasil-esta-pronto-para-sediar-copa#ixzz2vc6CrlII>, (accessed 10 March, 2014).

³⁸ Rittner, D. *Ibid.* Dilma visita Fifa e diz que estádios são obras "relativamente simples". 24 January. <http://www.valor.com.br/brasil/3405762/dilma-visita-fifa-e-diz-que-estadios-sao-obras-relativamente-simples#ixzz2vc5oHmSe>, (accessed 5 March, 2014).

³⁹ Rittner, D., Borges, A. *Ibid.* Copa: Miriam Belchior diz que "é cedo" para fazer balanço das obras. 18 February. <http://www.valor.com.br/politica/3434112/copa-miriam-belchior-diz-que-e-cedo-para-fazer-balanco-das-obras#ixzz2vc3tKYKt>, (accessed 11 March, 2014).

⁴⁰ Exman, F., Jubé, A. *Ibid.* Brasileiro mostra insatisfação com investimentos para Copa. <http://www.valor.com.br/politica/3434026/brasileiro-mostra-insatisfacao-com-investimentos-para-copa#ixzz2vc43JBO2>.

5 Japan möter utmaningar när det gäller underhåll av åldrande infrastruktur

Japans infrastruktur, såsom vägar, broar och tunnlar, byggdes upp under 60- och 70-talen, och närmar sig därmed senare delen av beräknad livstid för denna typ av betongkonstruktioner. Behovet av underhåll och reparation av den åldrande infrastrukturen har uppmärksamats under de senaste tio åren. Landets infrastrukturdepartement, Ministry of Land, Infrastructure and Transport (MLIT), kräver inspektioner av nationella broar och tunnlar var femte år. Genom regelbundna inspektioner hoppas man kunna upptäcka och förebygga sprickor och andra tidiga tecken på behov av reparation och underhåll, och på så vis både förlänga livstiden och minska livscykelkostnaden för anläggningarna. Enligt de beräkningar som finns från MLIT kan man spara 60 procent av den totala livscykelkostnaden, eller 40 miljoner kronor (600 miljoner JPY), och 10–15 år i livslängd genom förebyggande underhåll av en bro. Det förebyggande angreppssättet verkar fungera ganska bra enligt tjänstemän inom departementet men det möter vissa svårigheter i praktiken; den stora andelen lokalägd infrastruktur, finansiering av underhållet samt tillgång på kompetent arbetskraft. Dessa utmaningar diskuteras översiktligt nedan.

Distribuerad ägarstruktur anses försena nödvändiga infrastrukturinvesteringar

Till skillnad från i Sverige är största delen av väginfrastrukturen i Japan inte ägd av staten, utan det är prefekturer (ungefär län) eller kommuner som äger och ansvarar för vägar, broar och tunnlar. Från MLIT har man endast kontroll över inspektioner som sker i det egna, nationella, vägnätet, men alltså inte över vad som sker på regional och lokal nivå, där över 80 procent av vägnätet befinner sig. Nu är dock en lagändring på gång och en ny lag kommer att träda i kraft den första juli i år. Den innebär att även prefekturer och kommuner måste se till att väganläggningar inspekteras var femte år.

Redan i 2013 års budget fanns 650 miljarder kronor (1 046 miljarder JPY) avsatta för lokala myndigheter att använda till inspektioner, utvärdering och åtgärder för åldrande infrastruktur. Trots ökade anslag kan kraven på inspektioner innebära svårigheter för kommunerna, som saknar egen beskattningsrätt och därför har lite inflytande över intäkter och prioriteringar. Dessutom brottas stora delar av landet inte bara med åldrande infrastruktur utan också med åldrande befolkning och avfolkning av landsbygden. Ökad urbanisering i landet leder till ökade svårigheterna för de styrande i mindre kommuner och prefekturer att kanske motivera satsningar på underhåll av infrastruktur.

I budgeten för kommande år går runt 28 miljarder kronor (438 miljarder JPY) till att snabba på åtgärderna med förebyggande underhåll för infrastruktur och förbereda sig för kommande naturkatastrofer. Det finns ett tydligt inslag av regional utveckling och att stödja lokala ekonomier i dessa budgetposter, och kan därför antas vara riktade till de regioner och kommuner som befinner sig i lägen med hög risk att drabbas av jordbävningar eller tsunami.

Ökad privat medfinansiering viktigt, men dåliga erfarenheter skapar skepsis

Ett alternativ till helstatlig finansiering är så kallade privatfinansierade investeringar (PFI). På en direkt fråga avvisas privat delfinansiering av landets vägnät av tjänstemän inom departementet. Dr Morichi, oberoende expert och rådgivare till regeringen, ser dock PFI som troligt i framtiden. PFI är ett viktigt alternativ till vägavgifter, som används idag på

många av landets motorvägar. Vägavgifter fungerar bra när efterfrågan är stor, men med vikande underlag i avbefolkningsbygder är risken stor för att projekten stupar. Morichi menar att den negativa inställningen från staten beror på flera misslyckade projekt, och att man behöver få till en ”japansk version av PFI” genom att titta och lära av andra. Ett förslag är till exempel att man skriver långtidskontrakt som ställer krav på leverans av ett mer fullständigt åtagande genom livscykel tänkande, där både konstruktion, drift och underhåll inkluderas. Ett antal sådana kontrakt finns redan idag att lära av. Ett annat förslag är att pröva upphandling som gynnar innovativa entreprenörer som erbjuder effektivitet och ny utveckling. Här diskuteras man också nya finansieringslösningar och affärsmodeller, till exempel genom att entreprenören får dra av den beräknade besparingen i ett projekt på slutsumman i sitt anbud.

Kompetensbrist både i planeringsledet och i produktionen – fler kvinnor och invandrare i arbetskraften en omtvistad möjlighet.

De ökade anslagen i 2013 års budget var en följd av olyckan i Sasagotunneln i december 2012, då innertaket i tunneln föll ner och nio människor dödades. Olyckan ledde till att en expertgrupp bildades, med uppgift att se över policys för åldrande infrastruktur. Förutom att de driver policyfrågor har de en viktig roll som tekniska experter och att komma med förslag på hur man förbättrar tekniker och rutiner vid inspektioner och underhåll. Det framhålls på flera håll, både från departement och oberoende experter, att kvaliteten på inspektionerna behöver stärkas. Det finns de som menar att bristen på fackexpertis och ingenjörer i kommunerna är en viktig orsak till bristande inspektioner. Det medför också att kraven på de, ofta små och lokala, entreprenörer som ska utföra underhållet, inte blir tillräckligt bra ställda.

En annan aspekt av kompetensbrist gäller de som faktiskt ska göra jobbet. Enligt flera rapporter är det snarare brist på arbetskraft som bromsar utbyggnad och underhåll av infrastrukturprojekt. Männerna som arbetar i bygg- och anläggningssektorn är ofta födda under den japanska babyboomen på 60–70-talen och åldras i takt med vägnätet, samtidigt som nyrekrytering av unga människor till branschen går trögt. Den ökade ekonomiska aktiviteten i Tokyo och andra storstadsområden medför att byggprojekt där suger upp den arbetskraft som finns och försvårar därmed ytterligare för projekt ute i landet att locka kompetenta medarbetare. Svårigheterna gällande nyrekrytering är ett generellt problem för det japanska samhället, vilket har gett upphov till diskussioner och till viss del åtgärder för såväl fler kvinnor i arbetslivet som ökad arbetskraftsinvandring – två frågor som fram tills nu mött begränsat intresse i Japan.

En ny modell för infrastrukturpolitiken – från sysselsättning mot kostnadseffektivitet

Infrastruktursatsningar har historiskt använts av japanska regeringar som ett sätt att skapa arbetstillfällen och hålla liv i ekonomin. Under senare år har det dock visat sig ge ganska dålig utväxling på investerat kapital. I och med den nya regeringen och premiärminister Abes beslutsamhet att ta Japan ur decennier av stagnation är kraven på effektiva infrastruktursatsningar större. Som ett tecken på denna medvetenhet framhåller regeringen att man minskar budgeten för nya infrastrukturprojekt som ligger mer än tre år fram i tiden med ungefär 600 miljoner kronor (8,6 miljarder JPY) eftersom man vill ta tillvara tillväxteffekterna med de nya vägbyggena så snart som möjligt.

6 Sydkorea satsar på infrastruktur runt oljehantering och havsbaserad energiindustri

Två strömningar inom infrastruktur står ut under första delen av året; byggandet av en av världens största oljehubbar och satsningar på offshoreplattformar. Båda drar nytta av Sydkoreas tidigare erfarenheter inom hamnanläggningar, oljehantering, och sjöfart samt är tänkta att bidra till regional utveckling.

Investeringar i oljeinfrastruktur möjliggör ökad export och regional utveckling

I januari inleddes byggandet av landets andra kommersiella oljeterminal belägen i hamnstaden Ulsan på den södra kusten. Byggandet ska, tillsammans med färdigställandet av den första oljeterminalen i Yeosu förra året, ses som en del av planen att bygga den andra största oljehubben i Asien och den fjärde i världen efter USA, Europas ARA, och Singapore. Kapaciteten kommer att vara totalt 36 miljoner fat tillgängliga för inhemsk användning och internationell försäljning. Terminalen i Ulsan byggs i två steg. Det första beräknas vara klart under 2017 till en kostnad av 3,7 miljarder kronor. I ett andra steg, som beräknas avslutas år 2020, kommer behövas ytterligare investeringar om knappt 6 miljarder kronor enligt Ministry of Trade, Industry and Energy (MOTIE). Projektet är idag ett samriskprojekt mellan statsägda Korean National Oil Corp som majoritetsägare, oljetanktillverkaren Vopak, och oljeraffinaderiföretaget S-Oil, men ytterligare privata aktörer bedöms vilja ansluta.

En känslighetsanalys gjord av Korea Energy Economics Institute i slutet av 2013, klargjorde att Sydkorea är ett av världens mest oljeberoende länder. De negativa effekterna på ekonomin och miljön, likväl som frågetecknen om den nationella säkerheten, i en världssituation med instabila oljepriser går inte att bortse från. Den enda rapporterade ljusningen har varit att de sydkoreanska företagen lyckats diversifiera sina inköp till över 20 nationer vilket avsevärt minskat riskerna, åtminstone för en allvarlig störning i inflödet. Senare tids större infrastruktursatsningar inom oljehantering visar dock på att landet givet det prekära läget ändå tar tillfället i akt och försöker göra något konstruktivt för att säkra den ekonomiska tillväxten.

Det verkliga testet för hur satsningen på energiinfrastruktur lyckats kommer under 2017, och då mätt i intresset för lanseringen av Sydkoreas egna internationella handelsbörs för olja, liknande SGX i Singapore och DME i Dubai. Trots bristen på inhemska energiresurser finns några av de största och mest avancerade oljeraffinaderier i världen i Sydkorea. Sydkoreas oljeraffinaderiindustri har tagit en allt viktigare roll i landets ekonomi. Bensin och andra raffinerade oljeprodukter, till exempel flygbränsle och smörjningsmedel, blev landets största exportvara (10 % av exporten) år 2012.

Anläggningarna i sig kommer utgöra ett viktigt tillskott till den regionala ekonomin i södra delen av landet. Sydkorea har en långsiktig strategi att sprida ekonomisk aktivitet i landet söderut, dels av regionalpolitiska skäl, dels för att komma längre från gränsen till Nordkorea av säkerhetspolitiska skäl. Utöver oljeanläggningarna planerar ministeriet att investera i ytterligare förbättringar av hamnar och annan infrastruktur på den södra kusten för att kunna hantera ökad trafik.

Ekonomin utmed den södra kusten kan bäst beskrivas som ett glesbygdsområde, med vikande befolkningsunderlag och utflyttning av företag, men som samtidigt har en

geopolitiskt bra position just för internationell sjöfart. Nära de nya anläggningarna under uppbyggnad i Ulsan ligger Busan, Sydkoreas flitigast använda hamndistrikt. Hamnarna i Busan har under 120 år förbundet Stilla havet till den asiatiska kontinenten, och har fina förutsättningar som naturlig djuphamn med relativt små tidvattenförändringar. Hamnarna hanterar cirka 45 procent av landets totala exportlast och 95 procent av den totala containertrafiken.

Infrastruktursatsningar i samband med uppbyggnaden av oljehubben kan innebära en positiv vändning i form av utveckling av en regional industri. Den stora och redan lönsamma hamnen i Ulsan kommer att möta en rad större förändringar de närmaste åren, för att kunna ackommodera de nya oljeanläggningarna.

Energiinfrastruktur för utvinning till havs en Koreansk styrkegren

Den andra trenden inom infrastruktur i Sydkorea ligger inom ett angränsande ekonomiskt område. Det gäller så kallade offshoreplattformar, där Sydkorea, lyfts fram som liggande i framkant efter en rad positiva nyheter. Den traditionella tillämpningen för offshoreplattformar är naturligtvis för gas- och oljerigggar. Men i takt med att intresset ökar för anläggningar för förnyelsebar energi, såsom våg och vindkraft, liksom större maritima forskningsprojekt byggda på farkoster, har den nya regeringen uppmärksammat landets kunnande som en viktig framtida tillväxtmotor för landet. I fallet olja och naturgas måste effektiva offshoreplattformar lösa problem relaterade till produktion, lagring, och avlastning under svåra maritima förhållanden, och teknikhöjden bedöms som hög.

Det är egentligen ingen särskilt riskabel satsning regeringen gör genom att lyfta fram just offshore. Sydkorea har enligt uppgift vunnit nära hälften av de större kontrakten för offshoreplattformar under förra året, men under allt mer intensifierad konkurrens med Kina. I de tidiga framgångarna har det dock säkert stuckit i ögonen på flera sydkoreanska politiker att samtidigt som landets stora varvsföretag redan tagit en allt större del av världens offshoremarknad, så har endast 20 procent av tillverkningskomponenterna och materialen Sydkorea som ursprungsland.

De större sydkoreanska varven har även sedan flera år försökt klättra uppåt i värdekedjan från bulkfartyg till mer förädlade produkter som transportfartyg för naturgas och just offshoreplattformar. Efterfrågan på bulkfartygen har varit mycket nära knuten till flera variabler som inte alltid går att förutse, såsom statusen för Kinas export och EUs och USAs konsumtionsnivåer. I jämförelse har efterfrågan på offshoreplattformar för energisektorn setts som betydligt stabilare – kanske något förvånande med tanke på oljeprisernas instabilitet. Varven har även förutsett en snabbt ökande efterfrågan på fartyg för att bygga produktionsanläggningar för havsbaserad vindkraft, och efterhand fokuserat på att utveckla nödvändiga tekniker.

Sammantaget måste de stora infrastruktursatsningarna som pågår på Sydkoreas södra kust ses dels i skenet av landets idoga försök att genom smart specialisering, baserat på befintliga styrkor, försöker stöpa sin framtids vidare ekonomiska tillväxt genom satsningar inom nya områden. Dels väl inpassat i en långsiktig strategi att lyfta den relativt blygsamma och även från huvudstaden isolerade ekonomin med hjälp av projekt väl anpassade för de naturliga förutsättningarna i området.

7 Tyskland satsar på trafikens infrastruktur – avgiftsfinansiering blir allt viktigare

Den tyska regeringen vill satsa mer på trafikens infrastruktur. ”Vi kommer att substantiellt höja anslagen på förbunds nivå”, heter det i koalitionsavtalet. Kristdemokrater och socialdemokrater pekar i överenskommelsen på ”en strukturell underfinansiering sedan många år”.

Finansieringen ska framför allt ske genom användaravgifter. Dagens vägavgifter för tunga fordon (LKW-Maut) ska breddas till alla förbundsvägar. Utformningen ska förändras. Externa kostnader (som miljöskador) är en av de faktorer som kan vägas in i det nya systemet. Intäkterna ska gå till infrastruktursatsningar, lovar de två regeringspartierna.

En del av finansieringen är den nya avgiften på personbilar som är registrerade i andra länder än Tyskland. Det är ännu oklart hur denna avgift ska gå att förena med EU-rätten.

Satsningarna ska märkas i den nya infrastrukturplanen för år 2015–2030 (Bundesverkehrswegeplan⁴¹). Planen ska innehålla prioriterade satsningar inom järnväg, vägar och vattenvägar. Enligt koalitionsavtalet ska 80 procent av anslagen till nybyggnad och utbyggnad gå till sådana prioriterade projekt. Efter ett omfattande samråd ska planen läggas fram under första halvåret 2014⁴².

Regeringspartierna konstaterar att underhållet blivit eftersatt under ett antal år, bland annat därför att investeringar för att binda ihop det gamla Väst- och Östtyskland prioriterats. Nu ska underhåll och förnyelse av befintlig infrastruktur sättas i första rummet. Det handlar bland annat om att rusta upp ett stort antal broar och tunnlar.

Ett kontroversiellt projekt är storflygplatsen i Berlin, som dras med förseningar och kostnadsökningar. Det senast budet är att flygplatsen kan tas i full drift först år 2016, fem år senare än i den ursprungliga tidtabellen.

⁴¹http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/verkehrsinfrastruktur_node.html

⁴² <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2015-konsultationsverfahren-grundkonzeption.html>

8 Danmarks gröna transportpolitik kritiseras

Danmarks trafikpolitik har de senaste åren byggt på avtalet ”En grön transportpolitik” från år 2009⁴³, som det stora flertalet partier stod bakom. Efter det senaste valet till Folketinget har den breda politiska enigheten brutits genom striden om förbättrade spårförbindelser.

Den nya Togfonden ska finansiera elektrifiering och uppgradering av järnvägar. Genom att höja beskattningen av oljeutvinning i Nordsjön får regeringen ihop de 28,5 miljarder danska kronor som fonden ska förfoga över. Det största oppositionspartiet Venstre motsätter sig dock skattechöjningarna. Transportminister Magnus Heunicke är därför angelägen att komma så långt som möjligt med Togfonden före nästa val, som senast ska ske i september 2015⁴⁴. Den danska miljörelsen är närmast lyrisk över Togfonden, som bland annat anses leda till minskad klimatpåverkan⁴⁵.

Danmark bedriver även ett mer långsiktigt arbete om trafikens infrastruktur. I det arbetet är tanken att Landstrafikmodellen ska spela viktig roll för att analysera samhällseffekter och kostnadseffektivitet. Modellen som utvecklats av DTU har dock försenats, vilket har använts av Venstre för att kritisera regeringens brådskas med järnvägsinvesteringarna ur Togfonden.

⁴³<http://www.trm.dk/~media/Files/Publication/2009/En%20gr%C3%B8n%20transportpolitik/Aftaler%20om%20en%20gr%C3%B8n%20transportpolitik%202009%20netversion.pdf>

⁴⁴ <http://jyllands-posten.dk/politik/ECE6475783/heunicke-togfond-skal-i-hus-inden-v-oedelaegger-den/>

⁴⁵ <http://www.ecocouncil.dk/dk/udgivelser/artikler/trafik-og-luft/2278-gron-glaede-over-aftalen-om-togfonden>

9 Frankrike satsar på konsolidering snarare än expansion – kostnadseffektivitet i fokus

Maktskiftet i Frankrike ledde till en översyn av den förra regeringens infrastrukturplan SNIT. En särskild kommission under ledning av parlamentsledamoten Philippe Duron utredde framtidens hållbara transportsystem under namnet Mobilité 21. Kommissionen presenterade i slutet av juni två alternativ med olika ambitionsnivå vad gäller investeringar. Bägge alternativen innebar besparingar jämfört med SNIT-planen.

Förbättringar av miljön och omställning av energisystemet finns med bland målsättningarna. Kommissionen konstaterar dock att det inte räcker enbart med investeringar i järnväg och annan kollektivtrafik för att nå miljömålen. Det behövs också åtgärder på andra områden, som renare fordon.

De övergripande slutsatserna i Mobilité 21 fick stöd av premiärminister Jean-Marc Ayrault, som angav att den högre ambitionsnivån för investeringar ska gälla. Inriktningen är att först och främst få dagens trafiksystem att fungera bra och att sätta tydliga ekonomiska gränser för stora framtidsprojekt som snabbtågslinjer. Mindre fokus på prestigeprojekten, mer på resenärernas vardag, är budskapet.

Det innebär inte stopp för alla nya snabbtågprojekt. Arbetet med Sud Europe Atlantique mellan Tours och Bordeaux går vidare. Den nya linjen ska vara klar år 2017 och göra det möjligt att resa mellan Paris och Bordeaux på strax över två timmar, en timme mindre än idag. Däremot dröjer det in på 2030-talet med en eventuell förlängning från Bordeaux till Spanien. Om detta förs en het debatt med lokala och regionala politiker.

En osäkerhetsfaktor för investeringsplanerna är framtiden för vägbeskattningen. Den planerade vägavgiften på lastbilar, Ecotaxe, skulle bidra till finansieringen av infrastruktur och kollektivtrafik, men har nu skjutits upp efter omfattande protester. Ett hundratal projekt har redan lagts på hyllan av denna anledning (framför allt nya spårvägs- och busslinjer)⁴⁶.

Det kan också nämnas att Frankrike liksom Tyskland och andra kontinentala länder vill satsa på de inre vattenvägarna. Transportministern Frederic Cuvillier har exempelvis lovat⁴⁷ att förverkliga Seine-Nord kanalen⁴⁸, som är en del av EU:s korridorer i TEN-T.

⁴⁶ http://www.lemonde.fr/politique/article/2014/03/03/une-centaine-de-projets-de-transport-en-commun-suspendus-a-l-ecotaxe_4376362_823448.html?xtmc=ecotaxe&xtr=2

⁴⁷ <http://www.lemoniteur.fr/147-transport-et-infrastructures/article/actualite/23155193-le-canal-seine-nord-se-fera-frederic-cuvillier-ministre-des-transport>

⁴⁸ <http://www.ambafrance-uk.org/Economics-Seine-Nord-Europe-canal>

10 Storbritanniens snabba tåg, på väg att spåra ur?

Varifrån ska pengarna komma till projekten i Storbritanniens nya infrastrukturplan? Debatten är intensiv om denna fråga. National Infrastructure Plan från hösten 2013 täcker såväl trafikinvesteringar som energi, bredband, avfallshantering, vattenförsörjning och skydd mot översvämningar. Projektkostnaderna summerar till över 375 miljarder pund, som ska täckas genom offentliga och privata medel. Sex stora försäkringsbolag har förklarat att de tänker satsa sammanlagt 25 miljarder på sådan infrastruktur under den närmaste fem åren.

Mycket fokus är på den nya snabbjärnvägen mellan norra och södra delarna av England, HS2. Kostnaderna för den första etappen mellan London och Birmingham beräknas till över 20 miljarder pund och denna del av järnvägen ska vara klar år 2026. Totalsumman för hela projektet med anslutning till bland annat Manchester och Leeds är över 40 miljarder pund. Ordföranden för HS2, David Higgins, har lovat besked till slutet av mars om det går att minska kostnaderna och skynda på tidtabellen. Detta har dock väckt oro för att besparingarna ska gå ut över exempelvis naturskydd⁴⁹.

Minskad klimatpåverkan från trafiken är ett av argumenten för HS2. Kritiska röster menar att en alternativ användning av motsvarande belopp kan ge större miljövinster⁵⁰. Det finns också en debatt om hur planerade investeringar i nya motorvägar och en ny bana på Heathrow stämmer överens med Storbritanniens klimatambitioner.

Översvämningarna under vintern har lett till frågor om hur ett så stort projekt som HS2 påverkar framtida klimatrisker⁵¹. Ett annat inslag i debatten är jämförelser med det senaste snabbtågprojektet i Frankrike, Sud Europe Atlantique, där kostnadsuppskattningarna är väsentligt lägre än för HS2⁵².

Andra aktuella järnvägsprojekt i Storbritannien är bland annat Crossrail⁵³ genom London, och Northern Hub⁵⁴ som ska förbättra förbindelserna mellan städer i norra England, inklusive anslutningarna till flygplatsen i Manchester. Utbyggnaden av flygplatskapaciteten i Storlondon är en omdiskuterad fråga. Det är också värt att notera planerna på att höja trängselskatten i London⁵⁵.

⁴⁹ <http://cpreviewpoint.wordpress.com/2014/01/22/hs2-just-another-infrastructure-project/>

⁵⁰ <http://www.neweconomics.org/blog/entry/infographic-an-alternative-investment-package-to-hs2>

⁵¹ <http://www.theguardian.com/politics/2014/feb/23/hs2-may-increase-risk-of-homes-being-flooded-senior-conservatives-fear/print>

⁵² <http://www.theguardian.com/business/2014/feb/09/high-speed-2-project-french-railway-construction>

⁵³ <http://www.theguardian.com/business/2014/feb/06/bombardier-uk-crossrail-trains-contract-derby>

⁵⁴ <http://www.theguardian.com/uk-news/2014/feb/07/george-osborne-northern-hub-rail-project>

⁵⁵ <http://www.theguardian.com/politics/2014/jan/06/london-congestion-charge-to-rise-fifteen-per-cent>

Tillväxtanalys, myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, är en gränsöverskridande organisation med 60 anställda. Huvudkontoret ligger i Östersund och vi har verksamhet i Stockholm, Brasilia, New Delhi, Peking, Tokyo och Washington D.C.

Tillväxtanalys ansvarar för tillväxtpolitiska utvärderingar, analyser och internationellt kontaktskapande och därigenom medverkar vi till:

- stärkt svensk konkurrenskraft och skapande av förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag
- utvecklingskraft i alla delar av landet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft, hållbar tillväxt och hållbar regional utveckling

Utgångspunkten är att forma en politik där tillväxt och hållbar utveckling går hand i hand. Huvuduppdraget preciseras i instruktionen och i regleringsbrevet. Där framgår bland annat att myndigheten ska:

- arbeta med omvärldsbevakning och policyspaning och sprida kunskap om trender och tillväxtpolitik
- genomföra analyser och utvärderingar som bidrar till att riva tillväxthinder
- göra systemutvärderingar som underlättar prioritering och effektivisering av tillväxtpolitikens inriktning och utformning
- svara för produktion, utveckling och spridning av officiell statistik, fakta från databaser och tillgänglighetsanalyser
- tillhandahålla globala mötesplatser och främja internationellt kontaktskapande inom tillväxtpolitiken

Svar Direkt:

Här redovisar Tillväxtanalys de uppdrag myndigheten får i dialog med våra uppdragsgivare och som ska redovisas med kort varsel.

Övriga serier:

Rapportserien – Tillväxtanalys huvudsakliga kanal för publikationer.

Statistikserien – löpande statistikproduktion.

PM – metodresonemang, delrapporter och underlagsrapporter är exempel på publikationer i serien.