

# Förslag på spadklara investeringar i infrastruktur

September 2020

Sara Åhlén Björk, chefekonom, Sydsvenska  
Industri- och Handelskammaren



**Handelskammaren**  
I sydsvenska företags intresse



**Handelskammaren**  
I sydsvenska företags intresse

---

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren är en privat organisation som arbetar i sydsvenska företags intresse. Vi påverkar företagens villkor genom bland annat utveckling av infrastruktur och utbildningssystem. Vi stöder affärer genom service inom internationell handel och olika utbildningar. Vi sammanför företag i olika nätverk och på våra många möten. Handelskammaren har drygt 2 500 medlemsföretag och finns i Skåne, Blekinge, Kalmar, Kronobergs och södra Hallands län.

# Sammanfattning

I denna korta skrivelse lyfter Sydsvenska Handelskammaren fram fyra startklara infrastrukturprojekt som bör sättas igång när vi efter Covid-19 behöver starta om samhället med hjälp av offentliga stimulanser. Dessa projekt är unika i slag – de är alla färdigutredda hos Trafikverket och bara ett klartecken från regeringen saknas för att kunna sätta spaden i marken.

De fyra projekten ser vi som strategiskt viktiga för att möta den ekonomiska krisen eftersom:

- Projekten ligger i svenska regioner med mycket exportdriven industri-tillverkning. Förbättringar i infrastruktur får därför stora och direkta positiva effekter på både produktivitet och tillväxt.
- Projekten kan förverkligas mycket snabbt då de är "spadklara" och redo att sättas igång efter ett regeringsbeslut. En snabb och direkt regional sysselsättningseffekt uppnås redan vid beslut om byggstart (anställning av ingenjörer, byggpersnål, projekteringspersnål, kringsservice etc.).
- Ytterligare positiva sysselsättnings- och tillväxteffekter tillkommer då en förbättrad infrastruktur förkortar tiden för pendling och arbetsresor för alla i regionen. Vilket därmed bidrar till att de lokala arbetsmarknaderna förstoras permanent.
- Projekten finns på olika orter och kan bidra till bred uppgång i flera viktiga delar av landet.

Utan nya kraftiga investeringar riskerar vi inte bara att försvåra för näringslivet i en exportintensiv region utan även att gå miste om goda möjligheter till den kickstart som Sverige och svenskt näringsliv så tydligt behöver.

**Sara Åhlén Björk**, chefekonom Sydsvenska Handelskammaren

*Sara Åhlén Björk är fil. dr. i nationalekonomi och har bakgrund hos Riksbanken, danska Maersk Line och Nordea Markets.*

# Vägen framåt är infrastruktur!

---

**Coronapandemin väntas föra in Sverige i en lågkonjunktur som Konjunkturinstitutet bedömer bli djupare än under finanskrisen.**

Finanskrisen resulterade i en svensk lågkonjunktur som startade 2008 och kom att vara i hela sju år.<sup>1</sup> Inte förrän 2015 blev konjunkturindikatorn - BNP-gapet - positivt och under ytterligare några få år fortsatte konjunkturen att stärkas bland annat av en svag svensk krona. Men under 2018 sågs tydliga tecken på avmattning i avtagande hushållskonsumtion, minskad orderingång och färre bostadsprojekt. Förväntningar om en relativt mjuk svensk ekonomisk inbromsning återfanns i de flesta prognoser. Så blev dock inte fallet. Istället slog coronakrisen till och vi fick ett dramatiskt BNP-fall på dryga 8 procent under årets andra kvartal.

## Skapa förutsättningar för hållbar utveckling

---

Virusutbrottet innebar en plötslig och simultan utbuds- och efterfrågechock för svensk ekonomi som nu riskeras att permanentas i två bestående makroekonomiska problem:<sup>2</sup> en kontinuerlig brist på efterfrågan och en snabb tillbakagång i produktivitetstillväxt.

Det är därför oerhört viktigt att vi lyfter blicken och går från akuta stöd till att också stärka de strukturer som skapar långsiktig hållbar utveckling i landet. En ökning av infrastrukturinvesteringar är en sådan möjlighet.

---

1) En lågkonjunktur kännetecknas av att BNP-gapet, dvs skillnaden mellan faktisk och potentiell BNP, är negativt. Våra produktionsfaktorer (arbetskraft och kapital) är då underutnyttjade. Se KI:s senaste prognos <https://www.konj.se/publikationer/konjunkturlaget/konjunkturlaget/2020-06-17-svensk-ekonomi-tyngs-av-pandemin-minst-ett-ar-till.html>. Finanskrisen kännetecknades av fallande börser, raserad svensk export och ökad arbetslöshet. År 2009 minskade BNP med mer än 5 procent, vilket är det största fallet i Sverige sedan andra världskriget. Under 2010 återhämtade sig Sverige bra med hög tillväxt (6,2 procent). Men resursutnyttjandet var fortfarande inte så högt som det bedömdes kunna vara och Sverige hade därför fortfarande ett negativt BNP-gap i ekonomin (-2,6 procent). Det negativa BNP-gapet varade fram till och med 2014.

2) Först bröts våra leverantörskedjor och insatsvaror från länder som Kina och våra företag kunde inte producera som planerat (utbudschock). Sedan stängdes hela samhällen ner, social distansering blev en ny normal, och inköp och investeringar sköts på framtiden (efterfrågechock).

## En "kick-start" med långvariga ekonomiska fördelar

Mantrat för ekonomiska stimulanser är att de ska vara "i tid, riktade och tillfälliga" (se *Elmendorf och Furman 2008*). Infrastruktursatsningar står uppenbarligen ofta i konflikt med den "tidiga" delen av detta mantra då Sverige arbetar med tolvåriga trafikplaner och där administrativa barriärer och överklaganden snarare verkar vara en regel än ett undantag. Det finns alltså en risk att infrastrukturinvesteringar inte kan mobiliseras tillräckligt snabbt för att hjälpa ekonomin.

Fokus hos våra beslutsfattare bör alltså läggas på att finna redan utredda och "spad-klara projekt" som kan påbörjas direkt. Endast dessa projekt kan ge en snabb återhämtning till hårt pressade regioner och ge långvariga ekonomiska fördelar.

## Starkt positivt samband mellan infrastruktur och tillväxt

Länkarna till ekonomisk tillväxt från infrastruktursatsningar är både direkta och indirekta och ekonomiska studier bekräftar att en satsad krona på infrastruktur förväntas resultera i en ökad tillväxt på ca 1,5 ggr varje krona som satsas.<sup>3</sup> En positiv och betydande multiplikatoreffekt.

De direkta effekterna kommer genom inkomster till de som är involverade i satsningarna. Detta inkluderar både arbetarna som är involverade i byggandet och de jobb som krävs för att stödja dessa arbetare, såsom ingenjörer och leverantörer av material, livsmedel och sanitet på plats. De direkta effekterna från infrastruktursatsningar

kan alltså förändra situationen för de stora antal permitterade, varslade och arbetslösa som i dag återfinns i dessa branscher.

Den indirekta ekonomiska påverkan är det lokala, regionala eller nationella ekonomiska uppsving som uppkommer då delar av de löner som tjänats i infrastruktursatsningarna också kommer att spenderas på andra varor och tjänster, vilket i sin tur genererar ytterligare konsumtion etc.

En annan indirekt ekonomisk inverkan är förbättringen av regional eller nationell produktivitet och konkurrenskraft. Till exempel kan en ny väg locka nya företag till ett område och kortare transporttid resultera i att en lastbilsförare kan leverera varor till konsumenter snabbare, till lägre kostnad för sig själva, och låta företag producera och leverera fler varor till konsumenterna. Dessa förändringar resulterar i produktivitetstillväxt för ekonomin som helhet, vilket är den viktigaste drivkraften för långsiktig ekonomisk tillväxt.

Argument om infrastruktur som en nationell produktivitetsmotor måste samtidigt vägas mot att satsningen kommer att vara starkt beroende av var och när investeringarna kan ge största möjliga effekt på BNP och arbetstillfällen.

I frågan om *var* så är det tydligt att regioner med hög andel export och tillverkningsindustri bör prioriteras på grund av den starka länken till produktivitetstillväxt. Typen av arbeten inom tjänstesektorn är självfallet mycket olika, men totalt sett tenderar branscher i tjänstesektorn att ha svagare produktivitetsnivåer och tillväxttakt än tillverkningsindustrin.<sup>4</sup>

En sammanfattning av Sveriges ekonomi visar att servicesektorn är starkt koncentrerad till storstadsregionerna medan tillverkningsindustrin återfinns i regioner utanför storstadslänen (se *Bild 1 för en mer detaljerad överblick*).

3) Efter finanskrisen 2008 har det gjorts flertalet ekonomiska analyser av sambandet mellan finanspolitik, tillväxt och arbetstillfällen. Empiriska analyser av Blanchard och Leigh (2013) i EU, Acconcia, Corsetti och Simonelli (2014) i Italien, och Wilson (2012) i USA pekar alla på en positiv multiplikatoreffekt på ca 1,5. Svenska analyser har gjorts av Konjunkturinstitutet (2017), Gechert och Rannenberg (2014) och Hjelm och Stockhammar (2016). Även här med en multiplikator på ca 1,5 från statliga investeringar till BNP-tillväxt.

4) [http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=ECO/WKP\(2018\)79&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=ECO/WKP(2018)79&docLanguage=En)

## Redo att sätta spaden i jorden

När en väg ska byggas är det inte ovanligt att den överklagas och till sist hamnar hos regeringen för ett slutgiltigt besked. Trots att alla ritningar är framtagna och Trafikverket och Länsstyrelserna har bedömt dessa projekt som samhällsekonomiskt lönsamma och inom rimlig miljöpåverkan, så har de fastnat hos regeringen i en sista överklagan. Vad som är unikt för just projekten som vi nu lyfter fram är att:

1. det är regeringen, inte Trafikverket, som just nu sitter på beslutsfattandet
2. projekten är redo att startas upp direkt efter slutgiltigt besked från regeringen

De fyra objekt vi har identifierat ingår alla i gällande nationell eller regional plan. De är därigenom processade och prioriterade i vanlig ordning. Den ekonomiska prioriteringen är i grunden klar. Det som behövs är beslut kring de fysiska planerna (vägplanerna) och de fyra objekten ligger alla för avgörande hos regeringen.

Regeringen bör snarast ge positivt besked i dessa infrastrukturprojekt så att jobb kan skapas och positiva signaler skickas till näringslivet.

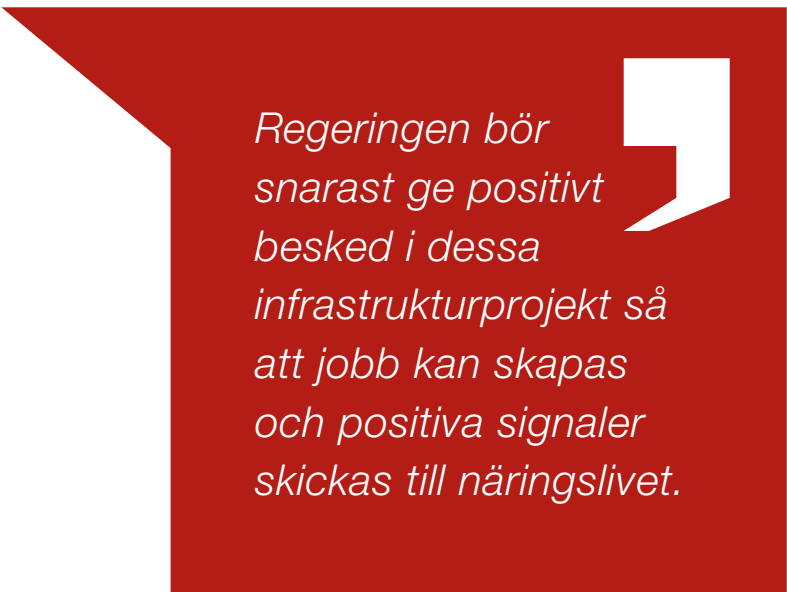
- **Väg 27 Backaryd – Hallabro, mötesfri väg. På regeringens bord sedan 2017.** Väg 27 sträcker sig mellan Karlskrona och Göteborg och ingår i den internationella "South East Baltic Transport Link" och är därmed av stor betydelse för näringslivets export och import. Väg 27 fungerar även som en viktig regional och lokal länk, inte minst för pendlare mellan Växjö och Ronneby. Ett startbesked på Väg 27 kommer sannolikt även att påskynda en byggstart av redan planerade E22-projekteringar kring Ronneby då dessa projekt är starkt sammanlänkade.
- **E22 Lösen – Jämfö, motortrafikled. På regeringens bord sedan 2019.** E22 är av riksintresse och ingår i det nationella stamvägnätet och det europeiska

TEN-T vägnätet. Sträckan mellan Lösen och Jämfö är viktig både för den genomgående godstrafiken och för den omfattande pendlingen mot Karlskrona. Både trafiksäkerheten och framkomligheten bedöms öka avsevärt tack vare utbyggnaden.

- **Väg 19 Bjärlöv – Broby, mötesfri väg. På regeringens bord sedan 2020.** Väg 19 mellan Kristianstad och Broby ingår i det utpekade huvudvägnätet för långväga godstransporter, som betjänar de skånska färjehamnarna. Vägen har dessutom en viktig funktion för samhällen längs vägen, inte minst som pendlingsväg till arbetsplatser. Vägen är hårt trafikerad och trafiksäkerheten är låg.
- **Väg 25, utbyggnad av österleden i Växjö, på Länsstyrelsen Kronobergs bord sedan 2020.** Väg 25 har idag brister vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet. Genomfartstrafiken får samsas med lokaltrafiken vilket medför att långa köer bildas under vissa tider på dygnet och framkomligheten är mycket begränsad. Det drabbar bland annat kollektivtrafiken och dess möjligheter att gynna arbetspendling.

Den sammantagna prislappen för dessa projekt landar på strax över **1,5 miljarder kronor** och spaden kan vara i marken under 2021. Projekten är väl utredda infrastruktur-satsningar och behövs här och nu för att skapa jobb, men främst på lång sikt för att främja näringslivets konkurrenskraft.

Utöver de ovan nämnda spadklara projekten kan regeringen även anses ha ett stort manövringsutrymme för att sätta igång projekt som i dag är uppskjutna på grund av ansträngda underhållsanslag hos Trafikverket. Ett exempel på ett sådant projekt är det planerade utbytet av de utslitna broarna på E22 vid Kristianstad, där byggstart skjuts upp från 2019 till 2021. Och det finns säkerligen många fler. Med ökade regionala budgetanslag skulle uppskjutna projekt kunna tidigareläggas och liknande positiva regionala tillväxteffekter uppnås som med de spadklara projekten. Vi uppmuntrar därför Trafikverket att belysa den frågan ytterligare.



*Regeringen bör  
snarast ge positivt  
besked i dessa  
infrastrukturprojekt så  
att jobb kan skapas  
och positiva signaler  
skickas till näringslivet.*

## Aspekter för klimatet

Samtliga av dessa projekt är väginvesteringar. Det finns ingen motsvarande järnvägssatsning som ligger i samma strategiska område, och är spadklar. Vi menar att Trafikverket behöver få ett uppdrag att se vilka projekt som kan påskyndas och också hur processer kan trimmas.

Likafullt menar vi att de projekt vi föreslår även möter krav på miljön och klimatet.

För det första, inga projekt accepteras utan miljökonsekvensanalyser. Dessa analyser är gedigna och tar inte sällan flera år att sammanställa. Samtliga föreslagna projekt som förts fram i denna rapport har fått sina miljökonsekvensbeskrivningar godkända av respektive Länsstyrelse.<sup>5</sup> För det andra, den svenska fordonsflottan håller på att elektrifieras. Att sluta investera i vägar bara för att dagens fordon drivs på fossila medel skulle resultera i en stor infrastrukturelskuld när fordonsflottan väl är omställd. Statliga myndigheten Trafikanalys har gjort prognoser för elektrifieringen och funnit att år 2030 är det troligt att drygt 55 procent av alla fordon innefattar någon form av eldrift.<sup>6</sup> Vägar behövs nu och i framtiden. För det tredje, föreslagna vägprojekt innefattar stora positiva effekter för kollektivtrafiken. På dessa orter saknas det i dag tågtrafik och bussen är då det enda alternativet till bil. När resti-

derna förkortas förbättras även tillgänglighet, restider och punktlighet för regionala busslinjer och pendlingen antas öka. Ett exempel på en annan mer direkt effekt är att Region Skånes "Superbusskoncept" mellan Kristianstad och Osby i dag är strandsatt och beroende av att Väg 19 byggs ut.

Egentligen vore det bra att också föreslå något järnvägsobjekt. Bland motordrivna färdmedel är tåg, buss och tunnelbana de mest miljövänliga energieffektiva alternativen, räknat per personkilometer. På ett tåg ryms lika många resenärer som på sex bussar eller nästan 140 bilar. Ett godståg klarar lika mycket last som 30 långtradare. Men tyvärr ser vi inget tågprojekt som i dag skulle uppfylla de kriterier "i tid" som är så viktiga när vi talar om infrastruktur som en ekonomisk "kick-starts-motor". Vi har alltså inte hittat några nya startklara tågprojekt där spaden är redo och där regeringen har frågan i sin hand. Det kommer alltså att finnas en större risk för att det statliga stödet inte kan mobiliseras i tid och få de tidsenliga effekter som önskas för att få igång svensk ekonomi efter pandemin.

Inte desto mindre önskar vi att regeringen underlättar för att redan beslutade och planerade järnvägsprojekt inte försenas. I Sydsverige gav regeringen till exempel nyligen grönt ljus för att starta Väst kustbanan Ängelholm-Maria, ett riktigt stort projekt som påbörjas inom kort.

5) Länkar till de olika projekten finns längre bak i dokumentet under rubriken "Detaljerad information om de olika projekten"

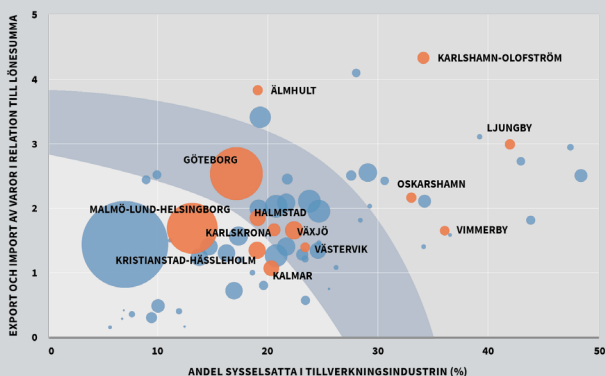
6) [https://www.trafa.se/globalassets/pm/2018/pm-2018\\_3-fordon-i-framtiden---elektrifiering-automatisering-och-digitalisering.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/pm/2018/pm-2018_3-fordon-i-framtiden---elektrifiering-automatisering-och-digitalisering.pdf), sida 5



# Varför behövs infrastruktur-satsningar i södra Sverige?

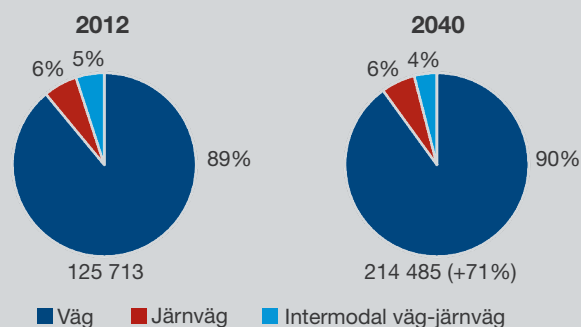
Sydsverige har länge haft en stor exportindustri (Bild 1) och spås en fortsatt hög tillväxt inom godstrafiken (Bild 2). Prognoserna för godstillväxten har dessutom länge varit högre än både Västsverige och Stockholmsregionen.<sup>7</sup> Tyvärr har infrastruktursatsningarna i Sydsverige inte växt i liknande takt. En underinvestering i infrastrukturprojekt har skett under en lång tid och i Trafikverkets senaste tolvårsplan för 2018–2029 har de regionala skillnaderna fortsatt. Sydsverige är återigen långt under det nationella genomsnittet (Bild 3).

**Bild 1. Omvärldsberoende och tillverkningsindustri i svenska arbetsmarknadsregioner, 2017**



Källa: SCB via [www.foretagsklimat.se](http://www.foretagsklimat.se) och Handelskammaren  
Not: Kartan visar uppdelning av näringslivet i lokala arbetsmarknadsregioner 2017. Bubbeldiagram avser åldersgruppen 20–64 år. Färgerna markerar olika zoner omvärldsberoende där mellangrån är mycket, blå medel och ljusgrå är lite.

**Bild 2. Total godsvolym (1000-tals ton) som passerar genom Sydsverige fördelat på transportsätt, basår 2012 och prognosår 2040**



Källa: WSP, Godstransporter: Sydsvenskt kunskapsunderlag, Datakälla: Samgods

**Bild 3. Geografiskt utpekade förslag i den nationella transportplanen 2018–2029, per län och per invånare**

| Län               | Per invånare     |
|-------------------|------------------|
| Södermanland      | 67 154 kr        |
| Östergötland      | 46 258 kr        |
| Västerbotten      | 34 490 kr        |
| Norrbottn         | 23 705 kr        |
| Västernorrland    | 22 023 kr        |
| Västra Götaland   | 19 893 kr        |
| Örebro            | 16 907 kr        |
| <b>Genomsnitt</b> | <b>16 128 kr</b> |
| Stockholm         | 15 053 kr        |
| Gävleborg         | 14 974 kr        |
| Halland           | 13 432 kr        |
| Skåne             | 11 437 kr        |
| Blekinge          | 9 551 kr         |
| Kronoberg         | 8 716 kr         |
| Jönköping         | 8 074 kr         |
| Dalarna           | 6 690 kr         |
| Uppsala           | 5 029 kr         |
| Jämtland          | 4 950 kr         |
| Västmanland       | 4 589 kr         |
| Värmland          | 3 508 kr         |
| Kalmar            | 2 265 kr         |
| Gotland           | 0 kr             |

Källa: Dagens Samhälle, 2017-09-21, sida 3

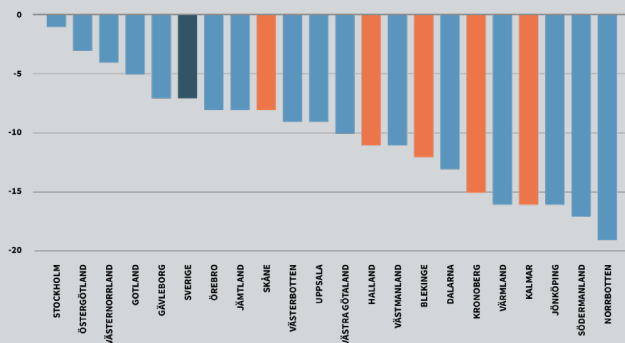
<sup>7</sup> [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10800/RelatedFiles/2014\\_066\\_Prognos\\_för\\_godstransporter\\_2030\\_trafikverkets\\_basprognos\\_2014.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10800/RelatedFiles/2014_066_Prognos_för_godstransporter_2030_trafikverkets_basprognos_2014.pdf), sida 36

Samhällsutveckling och kommuners tillväxt är också beroende av flöden över kommungränser. Utbyggnaden av transportinfrastrukturen och möjligheten att pendla längre har bidragit till större och färre arbetsmarknadsregioner i Sverige. Sambandet är klart och tydligt: ju större region desto större förmåga att skapa tillväxt.

En akilleshäla för södra Sverige är att speciellt kommunerna i sydost har stora brister i infrastrukturen och att arbetsmarknadsregionerna därför fortsätter att vara små, begränsande och sakna tydliga tillväxtmotorer. Behovet av förbättrad tillgänglighet till regionen har också lyfts fram av OECD.<sup>8</sup>

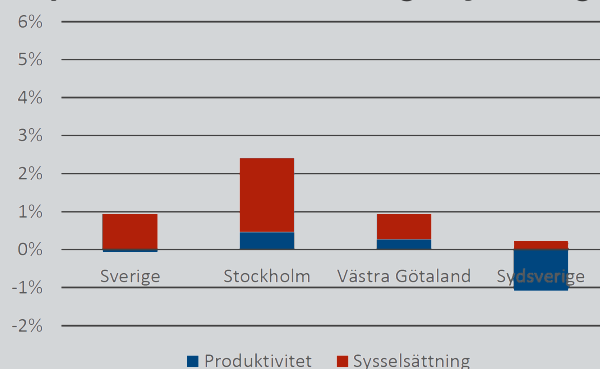
Väginfrastruktur är också betydande för produktion (och därmed produktivitet) i tillverkningssektorn. De sydsvenska regionerna drabbades hårt under finanskrisen (*Bild 4*), hade svårt att återhämta sig (*Bild 5*), och har ännu inte kunnat hämta igen tidigare tapp då produktivitetstillväxten fortfarande är betydligt svagare än till exempel Stockholm och Västra Götaland (*Bild 6*). Risken för att Covid-19 kommer att resultera i ett liknande scenario med stora regionala produktions-tapp tycks dessutom överhängande. Förbättrad infrastruktur är därför ett prioriterat område för att förbättra produktivitet och konkurrenskraft i dessa regioner.<sup>9</sup>

**Bild 4. Förändring i näringslivets förädlingsvärde 2009, procent**



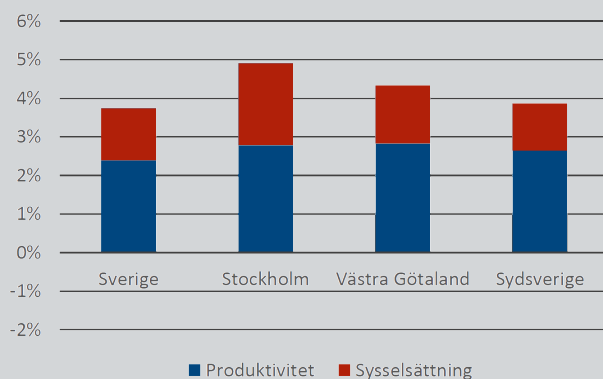
Källa: SCB och Handelskammaren. Avser volymutveckling

**Bild 5. Svensk tillväxt 2008–2013: Negativ produktivitetstillväxt i Sydsverige**



Källa: SCB och Handelskammaren. Produktivitet avser förädlingsvärdet i näringslivet i fasta priser per sysselsatt i näringslivet. Sydsverige = Skåne, Blekinge, Kalmar och Kronobergs län

**Bild 6. Svensk tillväxt 2014–2016: Sydsverige lyckas inte hämta hem tidigare produktivitetstillväxten då tillväxten sker i takt med Sveriges genomsnitt.**



Källa: SCB och Handelskammaren. Produktivitet avser förädlingsvärdet i näringslivet i fasta priser per sysselsatt i näringslivet. Sydsverige = Skåne, Blekinge, Kalmar och Kronobergs län

8) <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/9789264311640-3-en/index.html?itemId=/content/component/9789264311640-3-en>

9) [https://handelskammaren.com/wp-content/uploads/2020/06/Rapport\\_Tillverkning-drabbas-h%C3%A5rt-i-andra-v%C3%A5gen-av-pandemin\\_Final\\_.pdf](https://handelskammaren.com/wp-content/uploads/2020/06/Rapport_Tillverkning-drabbas-h%C3%A5rt-i-andra-v%C3%A5gen-av-pandemin_Final_.pdf)

# Detaljerad information om de olika projekten

## Lösen-Jämjö

- Hemsida: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/blekinge/vi-bygger-och-forbattrar/E22-genom-Blekinge/e22-mellan-losen-och-jamjo-byggs-i-ny-strackning/>
- Utredning: <https://www.trafikverket.se/contentassets/aa03baf3f17f4f6fa0a55edf8ec261d6/Planbeskrivning.pdf>

## Backaryd-Hallabro

- Hemsida: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/blekinge/vi-bygger-och-forbattrar/vag-27-backaryd-till-hallabro/>
- Utredning: [https://www.trafikverket.se/contentassets/ac9326a80a6a4634a85e3b280f5fb5b6/vag\\_27\\_backaryd\\_hallabro\\_vagplan\\_planbeskrivning\\_gransknings-handling.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/ac9326a80a6a4634a85e3b280f5fb5b6/vag_27_backaryd_hallabro_vagplan_planbeskrivning_gransknings-handling.pdf)

## Bjälöv-Broby

- Hemsida: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/skane/vi-bygger-och-forbattrar/vag-19-bjarlovbroby-motesfri-vag/>
- Utredning: <https://www.trafikverket.se/contentassets/b21543b2f13c4b2293bc6660b0fa6bd9/planbeskrivning.pdf>

## Väg 25, Österleden i Växjö

- Hemsida: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Kronoberg/vi-bygger-och-forbattrar/vag-25-osterleden-i-vaxjo-ny-trafikplats-vid-fagraback/>
- Utredning: <https://www.trafikverket.se/contentassets/0001f258207b4ff799b70296ec0e92e5/aktuella-planbeskrivning.pdf>

# Referenser

Acconcia, Antonio, Giancarlo Corsetti, och Saverio Simonelli. (2014), "Mafia and Public Spending: Evidence on the Fiscal Multiplier from a Quasi-experiment." American Economic Review vol. 104, no. 7, 2185–209.

Blanchard, Olivier J., och Daniel Leigh. (2013), "Growth Forecast Errors and Fiscal Multipliers." American Economic Review vol. 103, no. 3, 117–20

Elmendorf, Douglas W. och Jason Furman. (2008), "Three keys to effective fiscal stimulus". Brookings Institution

Gechert, S. och A. Rannenberg (2014), "Are Fiscal Multipliers Regime-Dependent? A Meta Regression Analysis", IMK Working PaperNo. 139, Macroeconomic Policy Institute

Hjelm, G. och P. Stockhammar (2016), "Short Run Effects of Fiscal Policy on GDP and Employment: Swedish Evidence", NIER Working PaperNo. 147, Swedish National Institute of Economic Research

Konjunkturinstitutet (2017), <https://www.konj.se/download/18.1878c7941619356ab9a305f9/1518706869216/Short-run%20effects%20of%20fiscal%20policy.pdf>

[ Hämtad 2020-08-31 ]

Wilson, Daniel J. (2012), "Fiscal Spending Jobs Multipliers: Evidence from the 2009 American Recovery and Reinvestment Act." American Economic Journal: Economic Policy vol. 4, no. 3, 251–82



**Handelskammaren**  
I sydsvenska företags intresse

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren  
Skeppsbron 2, 211 20 Malmö. Tel 040 - 690 24 00  
[www.handelskammaren.com](http://www.handelskammaren.com)