

FÖRDJUPNING

Nivån på infrastrukturinvesteringarna i Sverige

Såväl standarden som storleken på den svenska infrastrukturen har debatterats flitigt under senare tid. I denna fördjupning ges en bild av infrastrukturinvesteringarna i Sverige de senaste 20 åren. En grov analys visar att standarden på det svenska väg- och järnvägsnätet har förbättrats mer än genomsnittet i Europa sedan 1990. Men samtidigt som infrastrukturen byggts ut har också volymerna av gods- och persontrafiken ökat. Trots att infrastrukturinvesteringarna har prioriterats upp under det senaste decenniet har de inte ha motsvarat den ökade trafikmängden. Framför allt på järnvägsnätet finns det stora kapacitetsproblem kopplade till falskhalsar i storstadsregionerna. Analysen visar också att ytterligare satsningar måste göras utöver de som ingår i regeringens planer enligt budgetpropositionen för 2012 för att infrastrukturinvesteringarna inte ska falla som andel av BNP till och med 2020.

I denna fördjupning görs flera analyser av hur den svenska infrastrukturen⁶⁵ av vägar och järnvägar har byggts ut de senaste 20 åren. Först jämförs utvecklingen i Sverige med utvecklingen i andra europeiska länder. Därefter ställs utbyggnaden av infrastrukturen i relation till den ökade trafikmängden. Avslutningsvis redovisas en framskrivning av infrastrukturinvesteringarna till och med 2020 med utgångspunkt i regeringens planer i budgetpropositionen för 2012. Fördjupningen behandlar varken underhållet av infrastrukturen eller standard och underhåll på de fordon som trafikerar vägar och järnvägar.

Utbyggnad av den svenska infrastrukturen

SVÅRT ATT UPSKATTA OPTIMAL INVESTERINGSNIVÅ

Det är svårt att i forskningen finna stöd för vad som är en optimal nivå på investeringarna i ett land.⁶⁶ Inte desto mindre kan investeringarna vara för höga eller för låga. För höga investeringar riskerar att låsa upp stora resurser till ersättningsinvesteringar och underhåll av kapitalstocken, medan allt för låga investeringar och för liten kapitalstock riskerar att dämpa tillväxten.

⁶⁵ Infrastruktur är ett vitt begrepp och kan innefatta transportsystem och system för annan typ av kommunikation. Här används begreppet infrastruktur i en smalare bemärkelse och syftar endast på vägar och järnvägar.

⁶⁶ Se till exempel Konjunkturrådets rapport 2012 (SNS) sid. 81–87 för en diskussion om detta.

I en välfungerande marknadsekonomi genomför den privata sektorn investeringar som är ekonomiskt lönsamma. En välfungerande marknadsekonomi är därför i sig ett argument mot att investeringsvolymen skulle vara för låg. Marknader som fungerar imperfekt kan dock medföra att investeringarna avviker från sin samhällsekonomiskt optimala nivå.

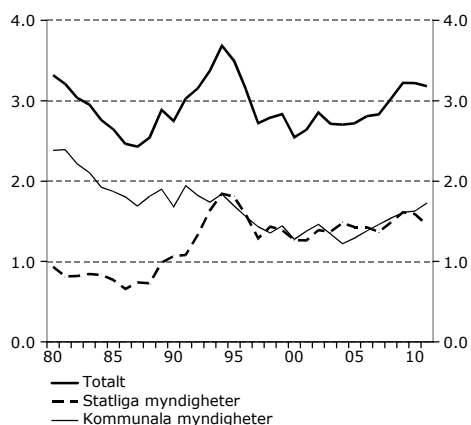
Offentliga investeringar är nödvändiga till exempel i fall med kollektiva varor där det förekommer positiva externa effekter. Med det menas att investeringen medför nytta för tredje part som marknaden inte tar hänsyn till.⁶⁷ Vägar och järnvägar uppvisar typiskt sett stora positiva externa effekter.⁶⁸ Förbättrad kommunikation kommer hela samhället till nytta, till exempel genom ökade försäljningsmöjligheter för företag i vägens närhet.⁶⁹

I ett utvecklat land som Sverige har förmodligen en del investeringar i infrastruktur en ganska liten effekt på produktionskapaciteten och BNP. Minst lika viktigt är att investeringarna bidrar till ökad nytta för invånarna i form av till exempel förbättrad komfort, framkomlighet och säkerhet. Många år av eftersatta investeringar och urholkad kapitalstock ger dock negativa effekter på ekonomins potentiella produktionsförmåga.

Beslut om offentliga investeringar föregås normalt av samhällsekonomisk kostnads- och intäktskalkyler.⁷⁰ Sådana kalkyler är förknippade med stor osäkerhet, både när det gäller intäktsidan och kostnadssidan. I slutändan är det lokala och centrala politiska bedömningar och beslut som bestämmer den offentliga sektorns investeringar.

Diagram 211 Offentliga myndigheters investeringar

Procent av BNP



Källor: SCB och Konjunkturinstitutet.

DRYGT 1 PROCENT AV BNP ÄR INVESTERINGAR I INFRASTRUKTUR

De totala fasta bruttoinvesteringarna i Sverige utgjorde 18 procent av BNP 2011 enligt nationalräkenskaperna. Som framgår av diagram 211 har de offentliga myndigheternas investeringar varierat runt 3 procent av BNP under en längre tid. Både staten och kommunsektorn investerar i vägar, medan endast staten investerar i järnvägsnätet. År 2011 investerade staten sammanlagt 29 miljarder kronor i infrastruktur medan kommunerna investerade 8 miljarder kronor (se tabell 50).

⁶⁷ Kollektiva varor innebär att en individs konsumtion av varan inte undertränger andras konsumtion. Infrastruktur har kollektiva egenskaper, främst genom att marginalkostnaden vid nyttjandet är mycket låg.

⁶⁸ Infrastrukturinvesteringar är också förknippade med negativa externa effekter på miljön genom att ökad trafik leder till ökade utsläpp. I synnerhet gäller detta investeringar i vägar.

⁶⁹ Se till exempel *Svensk finanspolitik*, Finanspolitiska rådets rapport 2009, sid. 146–148.

⁷⁰ Enligt Trafikverket ska samhällsekonomiska kalkyler spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastruktursatsningar, se "Nationell plan för transportsystemet 2012–2021", Trafikverket 2011.

Tabell 50 Offentliga myndigheters investeringar 2011

| | Miljarder kronor | Procent av BNP |
|------------------------------|------------------|----------------|
| Totalt | 111 | 3,2 |
| Byggnader och anläggningar | 77 | 2,2 |
| Varav väg och järnväg | 37 | 1,1 |
| Väg kommuner | 8 | 0,2 |
| Väg stat | 13 | 0,4 |
| Järnväg | 16 | 0,5 |

Källor: SCB och Konjunkturinstitutet.

I diagram 212 visas väg- och järnvägsinvesteringarna som andel av BNP. Sammantaget har de totala väg- och järnvägsinvesteringarna stigit som andel av BNP sedan botten 2000, men andelen 2011 är något lägre än vid 1990-talets mitt. Statens infrastrukturinvesteringar har varierat mer över konjunkturcykeln än kommunernas, vilket sannolikt beror på att statliga satsningar på infrastruktur har använts som konjunkturstabilisator.

Jämfört med början av 1990-talet har kommunernas väginvesteringar stigit som andel av BNP medan statens väginvesteringar har sjunkit. Järnvägsinvesteringarna låg strax över 0,6 procent av BNP vid mitten av 1990-talet, men föll därefter för att botten år 2000. Andelen har ökat sedan dess och åter närmat sig 0,6 procent av BNP. År 2011 föll investeringsandelen igen vilket delvis förklaras av att investeringarna i sista etappen av Botnia-banan (Ådalsbanan) avslutades.

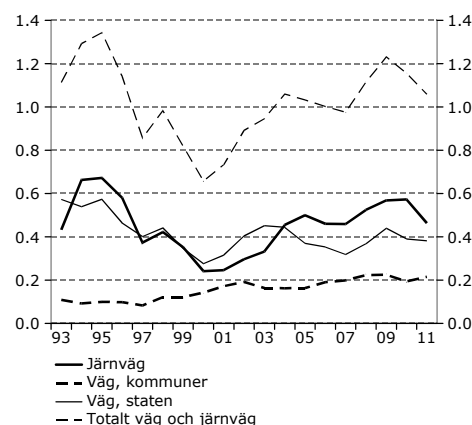
INVESTERINGAR I VÄG OCH JÄRNVÄG HAR ÖKAT SOM ANDEL AV OFFENTLIGA UTGIFTER

Ett annat sätt att beskriva infrastrukturinvesteringarna är genom att sätta dem i relation till den offentliga sektorns utgifter. Kritiker menar att överskottsmålet för de offentliga finanserna riskerar att hämma offentliga investeringar relativt offentlig konsumtion, eftersom de kortsiktiga konsekvenserna av att skjuta upp investeringar är mindre än konsekvenserna av att minska konsumtionsutgifterna.⁷¹ Förändringar av infrastrukturinvesteringarnas andel kan tolkas som att infrastrukturen har prioriterats upp eller ner relativt andra typer av utgifter.

I diagram 213 redovisas de statliga väg- och järnvägsinvesteringarna som andel av statens utgifter, och de kommunala väginvesteringarna som andel av kommunsektorns utgifter. Kommunernas väginvesteringar utgör en högre andel av utgifterna 2011, jämfört med mitten av 1990-talet, medan statens väginvesteringar ligger på ungefär samma nivå. Järnvägsinvesteringarna har dock stigit påtagligt som andel av statens utgifter sedan botten år 2000. De senaste åren har de legat högre än vid mitten av 1990-talet. Sammantaget tycks infrastrukturinveste-

Diagram 212 Fasta bruttoinvesteringar i väg och järnväg

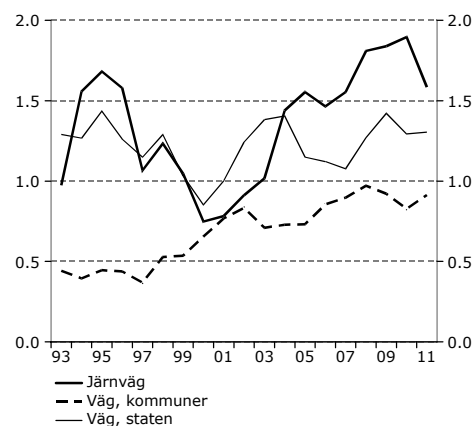
Procent av BNP



Källa: SCB.

Diagram 213 Fasta bruttoinvesteringar i vägar och järnvägar

Procent av statliga respektive kommunala utgifter

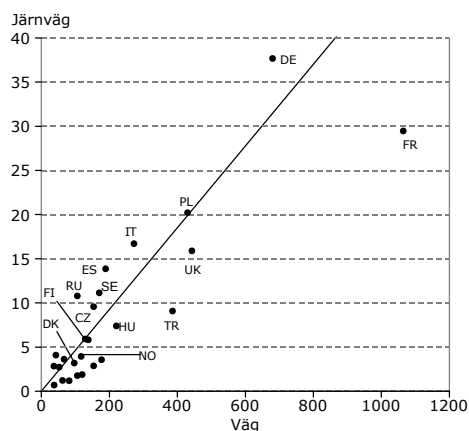


Källa: SCB.

⁷¹ Konjunkturrådets rapport 2012 (SNS).

Diagram 214 Väg- och järnvägsnätet i olika europeiska länder 2010

Tusentals kilometer



Källor: Eurostat och Konjunkturinstitutet.

ringarna ha prioriterats upp inom både staten och kommunsektorn, i synnerhet jämfört med åren runt 2000.

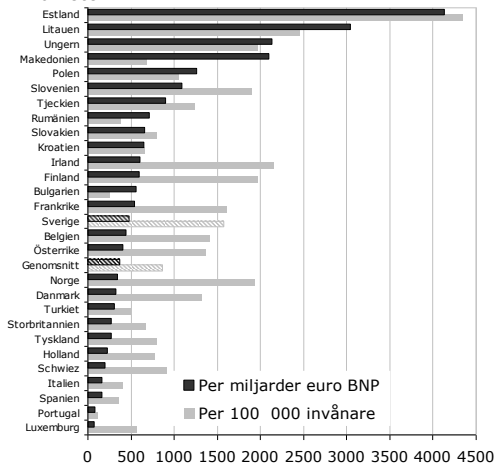
VÄG- OCH JÄRNVÄGSNÄTET I SVERIGE OCH EUROPA

För att belysa storleken på det samlade svenska väg- och järnvägsnätet görs här en jämförelse med andra europeiska länder. Olika länder har olika geografiska och demografiska förutsättningar och behov. Ytan på ett utvecklat land har naturligtvis ett nära samband med storleken på dess väg- och järnvägsnät. Men olika länder har haft olika ekonomiska förutsättningar och politiska ambitioner att bygga ut väg- och järnvägsnät. I jämförelsen ställs, av dessa skäl, storleken på väg- och järnvägsnätet i relation till befolkning och inkomst (BNP).

I diagram 214 visas det samlade väg- och järnvägsnätet⁷² i ett antal europeiska länder. Lutningen på linjen i diagrammet visar den genomsnittliga sammansättningen av väg och järnväg i de olika länderna; i genomsnitt går det 22 kilometer väg på varje kilometer järnväg. Den svenska infrastrukturstocken utgörs av 147 000 kilometer väg och 11 000 kilometer järnväg. Det går därmed 13 kilometer väg på varje kilometer järnväg. Sverige har alltså en sammansättning med relativt mer järnväg än genomsnittet.

Diagram 215 Vagnät i olika europeiska länder 2010

Kilometer



Anm. Vägdata för några länder avser 2009 eller 2008. Detta påverkar inte jämförelsen nämnvärt eftersom storleken på vägnätet endast ändras marginellt på ett till två år.

Källor: Eurostat och Konjunkturinstitutet.

STORT JÄRNVÄGSNÄT I SVERIGE

I diagram 215 visas antalet kilometer väg per capita. Sverige ligger klart över genomsnittet och kan sägas ha ett relativt stort vägnät per invånare. Detta återspeglar bland annat att Sverige är relativt glesbefolkat. Noterbart är dock att både Norge och Finland har mer kilometer väg per capita än Sverige. I diagrammet visas även antalet kilometer väg dividerat med inkomst (BNP i miljarder euro). Med detta mått ligger Sverige endast något över genomsnittet och det svenska vägnätet framstår därmed inte som speciellt stort i relation till inkomst.

Samma jämförelse kan göras för järnväg. I diagram 216 visas järnvägsnätet i kilometer som andel av befolkningen. Järnvägar definieras här som järnvägslinjer, det vill säga måttet är oberoende av om linjen är enkelspårig, dubbelspårig eller mer. Per capita har Sverige det största järnvägsnätet i Europa vilket, liksom vägnätet, avspeglar att Sverige är glesbefolkat. Även Finland och Norge har stora järnvägsnät, mätt på detta sätt. Även när antalet kilometer järnväg divideras med inkomst (BNP i miljarder euro) ligger Sverige en bra bit över genomsnittet.

⁷² Vägnätet avser totalt antal kilometer väg, oavsett typ av väg och järnvägsnätet avser total sträckning av samtliga järnvägslinjer, oavsett antal spår.

STANDARDÖKNING ÖVER GENOMSNITTET PÅ VÄG- OCH JÄRNVÄGSNÄTET I SVERIGE SEDAN 1990

Väg- och järnvägsnäten storlek säger inget om standarden på infrastrukturen i de olika länderna. Ett sätt att grovt mäta standardhöjning är att jämföra utbyggnaden av motorväg respektive flerspårig elektrifierad järnväg.⁷³ Sådan utbyggnad innebär höjd standard i form av bättre och snabbare framkomlighet. I många fall innebär den att gammal befintlig väg eller järnväg ersätts med nyare som är säkrare och tillåter högre hastigheter. I dessa fall påverkas inte storleken på det totala väg- och järnvägsnätet.

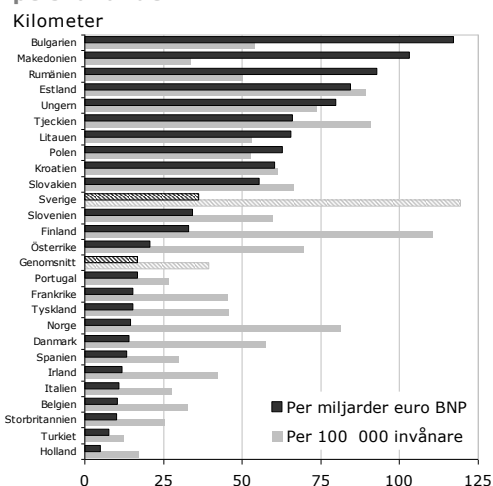
Olika länder hade olika standard på sin infrastruktur 1990. Jämförelsen kontrollerar inte för skillnader i utgångsläget. Ett sätt att göra detta är att jämföra Sverige med de andra nordiska länderna, som mer kan antas likna Sverige vid denna tidpunkt än till exempel vissa sydeuropeiska länder.

I tabell 51 visas utbyggnaden av motorväg samt elektrifierad flerspårig järnväg i ett antal europeiska länder. Mellan 1990 och 2009 har antalet kilometer elektrifierad flerspårig järnväg ökat med drygt 50 procent i Sverige, vilket är högre än genomsnittet. Endast fem länder i jämförelsen har byggt mer under denna period. Jämfört med andra nordiska länder har dock både Danmark och Norge, i procent räknat, byggt ut denna typ av infrastruktur mer. Räknat i kilometer har utbyggnaden i Sverige varit dubbelt så stor som i Danmark och mer än fyra gånger så stor som i Norge. Det är rimligt eftersom Sverige är större till ytan.

I Sverige har antalet kilometer motorväg fördubblats mellan 1990 och 2009, vilket innebär en utbyggnad över genomsnittet. Men 13 länder i jämförelsen har byggt ut motorvägsnätet mer räknat i procent, däribland Norge och Finland. Jämfört med de nordiska länderna har dock utbyggnaden i kilometer varit större i Sverige.

Utbyggnaden av motorväg i Sverige har varit större än utbyggnaden av flerspårig elektrifierad järnväg, både räknat i procent och i kilometer. Sammantaget, enligt dessa grova mått, har standarden på det svenska väg- och järnvägsnätet förbättrats mer än genomsnittet bland de undersökta europeiska länderna.

Diagram 216 Järnvägsnät i olika europeiska länder



Anm. Järnvägsdata för några länder avser 2009 eller 2008. Detta påverkar inte jämförelsen nämnvärt eftersom storleken på järnvägsnätet endast ändras marginellt på ett till två år.

Källor: Eurostat och Konjunkturinstitutet.

⁷³ Flerspårig järnväg avser järnväg med minst dubbelspår.

Tabell 51 Standardökning på infrastrukturen

Kilometer 2009 och procentuell utveckling mellan 1990 och 2009

| | Elektrifierad fler-spårig järnväg | | | Motorväg | | |
|-----------------------------|-----------------------------------|-----------|------------|--------------|------------|-------------|
| | Kilometer | Procent | Rankning | Kilometer | Procent | Rankning |
| Turkiet | 548 | 190 | (1) | 2 036 | 625 | (2) |
| Norge | 241 | 143 | (2) | 344 | 371 | (4) |
| Danmark ^{1,3} | 542 | 137 | (3) | 1 128 | 88 | (15) |
| Spanien | 4 506 | 73 | (4) | 14 021 | 199 | (9) |
| Tyskland ² | 15 770 | 66 | (5) | 12 813 | 18 | (19) |
| Sverige | 1 842 | 53 | (6) | 1 891 | 101 | (14) |
| Portugal | 607 | 50 | (7) | 2 705 | 756 | (1) |
| Italien | 7 416 | 31 | (8) | 6 661 | 8 | (22) |
| <i>Genomsnitt</i> | | 29 | | | 67 | |
| Finland | 570 | 29 | (9) | 765 | 240 | (6) |
| Belgien | 2 656 | 25 | (10) | 1 763 | 6 | (23) |
| Frankrike | 13 365 | 25 | (11) | 11 163 | 64 | (16) |
| Österrike ² | 2 034 | 23 | (12) | 1 696 | 17 | (20) |
| Ungern | 1 319 | 18 | (13) | 1 273 | 377 | (3) |
| Storbritannien ² | 5 043 | 12 | (14) | 3 674 | 16 | (21) |
| Rumänien | 2 349 | 8 | (15) | 321 | 184 | (10) |
| Holland ¹ | 1 854 | 8 | (16) | 2 631 | 26 | (18) |
| Tjeckien | 1 808 | 6 | (17) | 729 | 104 | (12) |
| Kroatien | 250 | 3 | (18) | 1 097 | 277 | (5) |
| Slovakien | 908 | 2 | (19) | 391 | 104 | (13) |
| Polen | 7 935 | 1 | (20) | 849 | 230 | (7) |
| Bulgarien | 971 | 1 | (21) | 418 | 53 | (17) |
| Slovenien | 330 | -1 | (22) | 747 | 228 | (8) |
| Estland | 67 | -1 | (23) | 100 | 144 | (11) |

¹ Järnväg avser 2008. ² Järnväg avser 2010. ³ Motorväg avser 2008.

Källor: Eurostat och Konjunkturinstitutet.

ÖKAT VÄRDE PÅ KAPITALSTOCKEN AV INFRASTRUKTUR

Ett annat sätt att belysa standardhöjningen av det svenska väg- och järnvägsnätet är genom att kombinera statistik över vägnätets storlek från Eurostat med kapitalstocken av infrastruktur värderad i miljarder kronor enligt nationalräkenskaperna. Skillnaden mellan hur infrastrukturen byggts ut i antal kilometer och hur mycket den ökat i värde i fasta priser är ett grovt mått på standardhöjningen av infrastrukturen.

Ett problem med en sådan jämförelse är svårigheterna att på ett korrekt sätt mäta värdet av kapitalstocken av vägar och järnvägar, bland annat för att infrastrukturen inte marknadsvärderas. Statistiska centralbyrån beräknar värdet av den svenska stocken av realkapital utifrån data över investeringar och bedömningar av kapitalförslitningen och redovisar detta i nationalräkenskaperna. Kapitalstocken vid årets början beräknas som:

$$K_t = K_{t-1} + I_{t-1} - \delta(K_{t-1} + 0,5I_{t-1}),$$

där K_{t-1} är kapitalstocken vid början av föregående år, I_{t-1} är investeringarna under föregående år, och δ är kapitalförslitningen under föregående år.⁷⁴ Eftersom investeringarna genomförs under hela året antas halva effekten av kapitalförslitningen. I nationalräkenskaperna finns beräkningar av kapitalstocken för vägar respektive järnvägar för perioden 1993–2011.⁷⁵ År 2011 beräknades värdet av det samlade vägnätet till 411 miljarder kronor. Motsvarande siffra för järnvägsnätet var 277 miljarder kronor.

I diagram 217 och diagram 218 redovisas hur mycket det totala väg- respektive järnvägsnätet har byggts ut i antal kilometer sedan 1993. I diagrammen visas också hur värdet av kapitalstocken av vägar respektive järnvägar har utvecklats i fasta priser enligt nationalräkenskaperna. Värdet av kapitalstocken kan teoretiskt delas upp i storlek i kilometer och genomsnittlig standard per kilometer. Om exempelvis en vägsträcka byggs om till motorväg ökar den genomsnittliga standarden och värdet av kapitalstocken ökar utan att storleken i kilometer har förändrats.

Väg- och järnvägsnätet har endast byggts ut marginellt i antal kilometer sedan 1993. Samtidigt har värdet av kapitalstockarna i fasta priser ökat påtagligt, enligt nationalräkenskapernas beräkningar. Detta är en tydlig indikation på att standarden på väg respektive järnvägsnätet har förbättrats.

Kapitalstocken av järnväg har stigit mer i volym jämfört med kapitalstocken av väg (se diagram 219). Sammantaget har kapitalstocken för vägar och järnvägar i fasta priser stigit med ca 60 procent mellan 1993 och 2011. Utvecklingen av kapitalstocken har därmed varit i det närmaste identiskt med BNP i fasta priser under samma period.

Utveckling av trafikmängden

ÖKAD TRAFIK HAR ÖKAT BELASTNINGEN PÅ INFRASTRUKTUREN

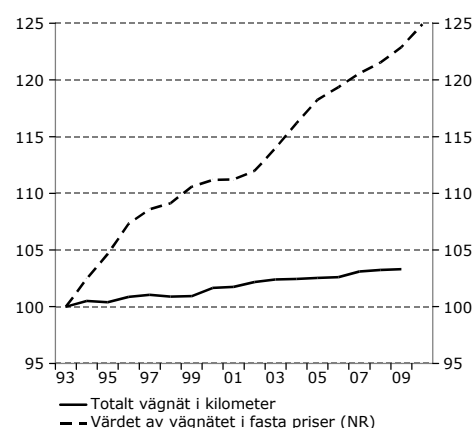
Samtidigt som standarden byggts ut de senaste 20 åren har volymen av gods- och persontrafik ökat. I diagram 220 visas ut-

⁷⁴ Ekvationen ger kapitalstocken vid början av år t i föregående år priser. Kapitalstocken år t i innevarande års priser beräknas genom att reflatera K_t med utvecklingen av investeringspriserna föregående år.

⁷⁵ Den antagna förslitningstakten för vägar är 4 procent per år och för järnvägar 2 procent per år.

Diagram 217 Stocken av vägar i Sverige

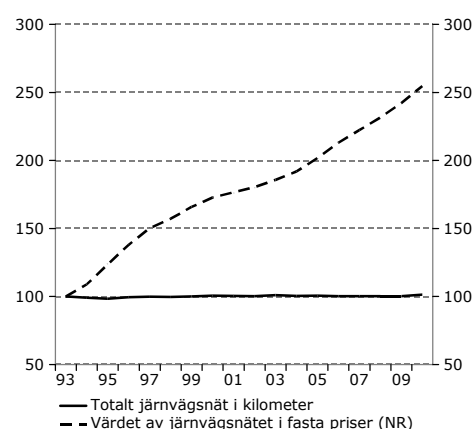
Index 1993=100



Källor: SCB och Eurostat.

Diagram 218 Stocken av järnvägar i Sverige

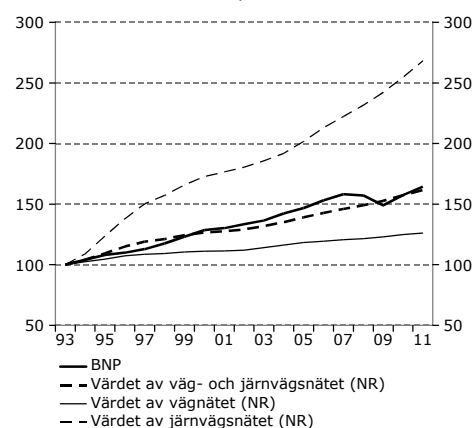
Index 1993=100



Källor: SCB och Eurostat.

Diagram 219 Stocken av vägar och järnvägar

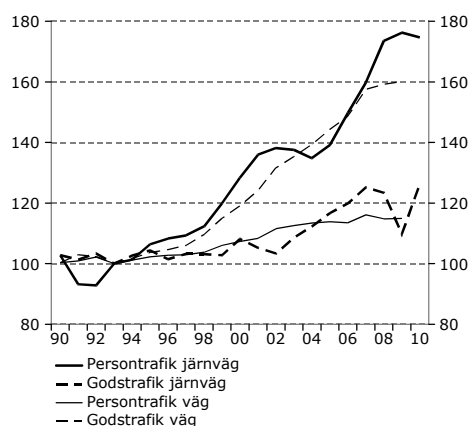
Index 1993=100, fasta priser



Källor: SCB och Konjunkturinstitutet.

Diagram 220 Gods- och persontrafik

Kilometer på järnväg per ton respektive per person, kilometer på väg per fordon, index 1993=100



Källor: Trafikanalys och Konjunkturinstitutet.

vecklingen av gods- och persontrafiken sedan början av 1990-talet.⁷⁶

Persontrafiken på järnväg har ökat mest, med över 70 procent sedan 1993. Mycket talar för att de investeringar som gjorts inte har varit tillräckliga för tillgodose den ökade trafikmängden. Enligt Trafikverket utnyttjas det svenska järnvägssystemet i hög grad och flera sträckor klassas som överbelastade.⁷⁷ Detta medför återkommande förseningar för såväl persontrafik som godstrafik. Enligt Trafikverket har kapacitetsproblemen tilltagit sedan mitten på 2000-talet och är främst koncentrerade till storstäderna.⁷⁸ Problemen i storstäderna innebär dock att även kapaciteten på andra järnvägar inte kan utnyttjas optimalt. Om järnvägstrafiken ska kunna fortsätta öka utifrån dagens situation, till exempel för att minska koldioxidutsläppen, är det sannolikt att järnvägsinvesteringarna måste fortsätta öka åtminstone i takt med BNP.

Godstrafiken på väg har också ökat mycket sedan 1993, med 60 procent. Även i det nationella vägnätet finns kapacitetsbrister. Framför allt gäller detta flaskhalsar i storstäderna.⁷⁹

Sammantaget talar de kapacitetsproblem som finns för att de väg- och järnvägsinvesteringar som har genomförts har varit nödvändiga men inte tillräckliga för att klara den ökade trafikmängden. Detta kan bero på att investeringar totalt sett varit för små alternativt att investeringarna inte företagits där de gjort mest nytta.

Statens investeringar i vägar och järnvägar framöver

SVAG UTVECKLING ENLIGT REGERINGENS PLANER

Som diskuterades inledningsvis är det svårt att säga vad som är en optimal nivå på investeringar och kapitalstock i ett land, även vad gäller infrastrukturen. En vanlig antagande är att investeringarna på längre sikt ska växa i takt med BNP i löpande priser.

I det följande görs två framskrivningar av statens investeringar i vägar och järnvägar till och med 2020. Den ena framskrivningen är baserad på regeringens planer för infrastrukturen en-

⁷⁶ Persontrafiken på järnväg mäts i antal personkilometer och godstrafiken på järnväg mäts i antalet tonkilometer. Vägtrafiken mäts i antalet fordonskilometer.

⁷⁷ Se Trafikverket, "Situationen i det svenska järnvägsnätet", TRV2011/10161A.

⁷⁸ Sträckningar som lyfts fram som har säskilt stora kapacitetsproblem är bland annat centrala Stockholm (getingmidjan), Arlanda-Stockholm, Hässleholm-Lund-Malmö och Alingsås-Göteborg.

⁷⁹ Se till exempel Trafikverket, "Nationell plan för transportsystemet 2010-2021", sid. 71.

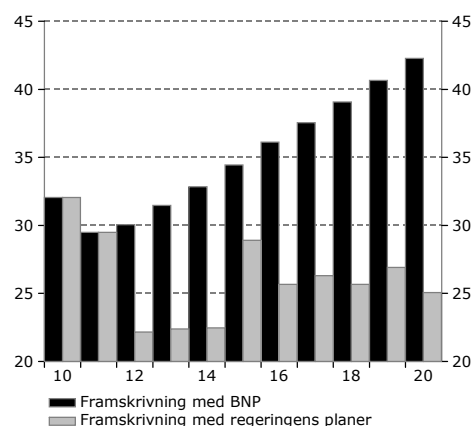
ligt budgetpropositionen 2012.⁸⁰ I den andra har investeringarna satts till en konstant andel av BNP, med utgångspunkt i 2011. Investeringandelen detta år var 0,85 procent av BNP. Prognosen för BNP baseras på Konjunkturinstitutets prognos i mars 2012.

Framskrivningen med regeringens planer innebär att statens investeringsnivå i löpande priser är lägre under hela perioden jämfört med 2011 (se diagram 221). Investeringarna är som lägst åren 2012–2014. Från 2016 och framåt ligger de, enligt framskrivningen, på drygt 25 miljarder per år. När investeringarna i stället följer BNP stiger de till drygt 40 miljarder 2020.

I diagram 222 redovisas statens infrastrukturinvesteringar som andel av BNP. Om investeringarna skulle utvecklas enligt regeringens planer skulle det innebära att investeringandelen minskade till ca 0,5 procent av BNP 2020. Framskrivningen av de statliga investeringarna enligt regeringens planer är sannolikt inte en bra prognos för utvecklingen, i synnerhet inte på lite längre sikt. I stället bör planerna ses som en sorts golv för investeringarna. Det är rimligt att förvänta sig ytterligare satsningar på infrastrukturinvesteringar i kommande budgetpropositioner.

Diagram 221 Statens investeringar av vägar och järnvägar

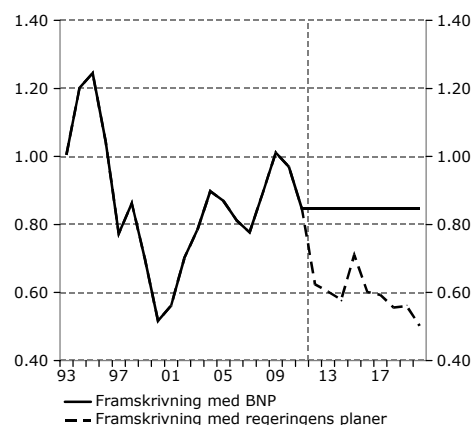
Miljarder kronor, löpande priser



Källor: SCB, finansdepartementet och Konjunkturinstitutet.

Diagram 222 Statens investeringar av vägar och järnvägar

Procent av BNP, löpande priser



Källor: SCB och Konjunkturinstitutet.

⁸⁰ I budgetpropositionen för 2012 finns investeringsplaner för vägar och järnvägar för perioden 2012–2015. För perioden 2016–2020 har utvecklingen av de planerade totala utgifterna för områdena vägar och järnvägar använts. Planerna har kombinerats till ett index som använts för att skriva fram investeringsnivån enligt nationalräkenskaperna, eftersom det finns en nivåskillnad 2011 mellan investeringarna enligt nationalräkenskaperna och enligt budgetpropositionen.