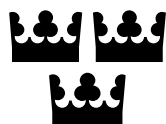


Bilaga 4

Den offentliga sektorns investeringar och kapitalstock



Bilaga 4

Den offentliga sektorns investeringar och kapitalstock

Innehållsförteckning

1	Inledning	5
	Vad räknas som investering?	5
	Vad är en optimal nivå på offentliga investeringar?	6
2	Offentliga investeringar och kapitalstock.....	7
2.1	Den offentliga sektorns investeringar.....	7
	Statliga och kommunala investeringar	8
	Offentliga investeringar i väg och järnväg	9
2.2	Offentlig kapitalstock.....	10
	Den offentliga sektorns kapitalstock.....	10
	Kapitalstock av väg och järnväg.....	10
	Transportvolymen på väg och järnväg.....	11
3	Internationell jämförelse	12
4	Delbetänkandet Finansiering av infrastruktur med privat kapital?	13

Diagramförteckning

Diagram 2.1	Offentliga investeringar	8
Diagram 2.2	Statliga investeringar.....	8
Diagram 2.3	Kommunsektorns investeringar.....	9
Diagram 2.4	Investeringar i järnväg	9
Diagram 2.5	Investeringar i väg.....	10
Diagram 2.6	Kapitalstock i offentlig sektor, stat och kommunsektorn	10
Diagram 2.7	Kapitalstock av väg och järnväg	11
Diagram 2.8	Kapitalstock av järnväg och väg, fasta priser.....	11
Diagram 2.9	Trafikvolym för gods- och persontrafik.....	11
Diagram 3.1	Offentliga myndigheters investeringar i olika länder, genomsnitt 2000–2016.....	12
Diagram 3.2	Investeringar i transportinfrastruktur i olika länder, genomsnitt 2000–2015.....	12
Diagram 3.3	Järnvägsnät 2016	12
Diagram 3.4	Motorvägsnät 2016	13

Sammanfattning

- Syftet med denna bilaga är främst att beskriva utvecklingen av den offentliga sektorns investeringar och kapitalstock över tid och att jämföra med andra länder.
- I bilagan redovisas investeringar och kapitalstockar i enlighet med definitionerna i den officiella statistiken. I bredare mening kan dock andra satsningar som genererar avkastning i framtiden, såsom utbildning, också ses som investeringar.
- Det är svårt att avgöra vad som är en optimal nivå på offentlig sektors investeringar och kapitalstock. Det finns flera skäl till att nivåerna varierar över tid och mellan länder.
- De offentliga investeringarna som andel av BNP har legat runt 4 procent sedan slutet av 1990-talet.
- Kommunsektorns kapitalstock motsvarade 2016 ca 40 procent av BNP medan statens kapitalstock motsvarade 28 procent av BNP.
- Sveriges investeringar i transportinfrastruktur har legat något under genomsnittet bland OECD-länderna 2000–2016.

1 Inledning

Denna bilaga syftar till att redovisa utvecklingen av den offentliga sektorns investeringar och kapitalstock över tid och i ett internationellt perspektiv. Ett särskilt fokus ligger på investeringar och kapitalstocken i transportinfrastruktur.

I detta inledande avsnitt behandlas investeringsbegreppet i bredare mening och svårigheterna att avgöra vad som är en optimal nivå på offentliga investeringar och kapitalstock. I en fördjupningsruta beskrivs det snävare investeringsbegrepp som används i statistiken och i denna bilaga i övrigt. I efterföljande avsnitt redovisas utvecklingen av offentliga investeringar och kapitalstock i Sverige och i utlandet enligt den officiella statistiken.

Vad räknas som investering?

En investering i kapital är en satsning som genomförs för att generera avkastning. Den offentliga sektorns investeringar och kapitalstock är av stor betydelse för ekonomins produktiva förmåga och samhällets välfärd. Realkapital som sjukhus, skolor, elnät och transportinfrastruktur behövs för att kunna producera välfärdstjänster som vård, skola och omsorg. Det är investeringar i realkapital som mäts i den officiella statistiken och som denna bilaga fokuserar på (se fördjupningsrutan Statistiken för investeringar och kapitalstock).

Utöver investeringar i realkapital står den offentliga sektorn för investeringar som är centrala för samhällsekonomin utveckling, men som inte räknas med i den officiella statistiken. Det handlar om direkta investeringar i humankapital via barnomsorg, förskoleverksamhet och utbildning, men också indirekt via investeringar i bättre hälsa och ökade resurser till polis och rättsväsende som påverkar hur humankapitalet kan tas i bruk. En god och jämlik vård är en förutsättning för att individer ska kunna utnyttja sitt humankapital. Minskad brottslighet betyder inte bara skadereduktion utan också att hushållen kan lägga mindre resurser på att skydda sig mot brott.

Hur humankapitalet utvecklas är av stor betydelse för individens och samhällets produktivitet. En högkvalitativ barnomsorg och skola som erbjuder en miljö som är gynnsam för barnets utveckling är central för att alla barns fulla potential ska tas tillvara. Investeringar i barnens tidiga utbildning lägger en grund som främjar fortsatta investeringar i deras humankapital, genom att göra dem mer produktiva. En hög kvalitet i barnomsorg och skola kan därför betraktas som investeringar som på lång sikt påverkar produktiviteten och välbefindandet i samhället.

Medicinska framsteg som gör att vi lever längre innebär att avkastningen på omskolning mitt i karriären blir högre än tidigare. Denna utveckling sker samtidigt som ny teknik gör att gamla jobb ersätts av nya. Därmed blir det både möjligt och nödvändigt att fylla på med humankapital genom investeringar i förbättrade system för omskolning och livslångt lärande. På samma sätt sker investeringar i nyanländas humankapital genom att utbilda dem som behöver fylla på eller uppdatera sina kunskaper för att snabbare komma in på arbetsmarknaden och bidra till samhällsbygget.

Vad är en optimal nivå på offentliga investeringar?

Det är svårt att avgöra vad som är en önskvärd nivå på de offentliga investeringarna. Det finns flera teorier och empiriska modeller för att bedöma effekterna av offentliga investeringar, men de ger inga klara slutsatser om vad som är en optimal investeringsnivå eller kapitalstock. Vilka antaganden som görs i en modell spelar stor roll för bedömningen av den optimala kapitalstocken. Bland annat antaganden om hur konsumtionen och sparandet påverkas av realränteförändringar, befolkningstillväxten, utvecklingstakten för teknologiska framsteg eller hur snabbt kapitalstocken slits.

Det hävdas ibland att belastningen på det offentliga realkapitalet, som vägar, järnvägar och elnät, ökar i takt med aktiviteten i ekonomin och att den offentliga kapitalstocken därför bör växa i takt med BNP, dvs. att kapitalstockens andel av BNP bör vara någorlunda konstant över tiden. Urbanisering, klimat- och miljöanpassningsbehov samt snabbt förändrade transport- och resmönster framförs vidare som skäl till att kapitalstocken i vissa regioner och under vissa perioder bör öka snabbare än den samlade produktionen. Det kan t.ex. handla om att hantera den snabba befolkningstillväxten i storstadsregionerna eller behovet av investeringar för att på så sätt möta framtidens klimatutmaningar.

Under perioder när ett lands offentliga sektor och infrastruktur byggs ut är det vanligt att investeringsvolymen är större än under perioder då den offentliga sektorn och infrastrukturen redan är väl utbyggd. Förändrade behov och förslitning innebär att investeringar behöver göras kontinuerligt. Investeringarnas positiva effekter på ekonomins produktiva kapacitet är dock generellt störst i uppbyggnadsfasen.

Skillnader i hur offentligt styrd verksamhet organiseras och klassificeras i statistiken påverkar också hur stora offentlig sektors investeringar anses vara. Att offentligt finansierad verksamhet som bedrivs av aktörer i näringslivet ökar bidrar till att dämpa det som räknas som den offentliga sektorns investeringar och ökning av kapitalstock.

Det kan därför finnas flera skäl till att den offentliga investeringsnivån varierar både över tid och mellan länder.

Inte bara nivån på de totala offentliga investeringarna spelar roll. Vilka investeringar som prioriteras har mycket stor betydelse för

såväl nivån på som fördelningen av produktivitet och välfärd. Utgångspunkten bör vara att endast investeringar som ger högre samhällsekonomisk nytta än kostnader bör genomföras. Varje investering bör alltså bedömas utifrån sin samhällsekonomiska avkastning. En systematisk användning och utveckling av samhällsekonomisk analys kan bidra väsentligt till en effektiv prioritering av de offentliga investeringarna, vilket bidrar till en långsiktigt hållbar tillväxt och ett ökat välbefinnande.

Statistiken över investeringar och kapitalstock

Enligt nationalräkenskapernas definition består fasta bruttoinvesteringar av förvärv minus avyttringar, av fasta tillgångar under en given period. En fast tillgång är en nyttighet som används upprepade gånger till produktion av varor och tjänster utan att själv förbrukas. En sådan tillgång kan även benämnas realkapital. Den förväntade livslängden ska vara minst ett år. De fasta tillgångarna kan vara materiella eller immateriella. Några exempel på materiella fasta tillgångar är byggnader, anläggningar, transportmedel och maskiner. Exempel på immateriella fasta tillgångar är datorprogramvaror samt forskning och utveckling. Underhåll och reparationer av befintliga fasta tillgångar räknas inte som investeringar, eftersom tillgångarnas funktionssätt inte förändras och åtgärden inte tillför ytterligare produktionskapacitet. Kapitalstocken är värdet av de samlade fasta tillgångarna vid en viss tidpunkt.

Kapitalstocken ökar genom fasta bruttoinvesteringar, men minskar på grund av kapitalförslitning. Kapitalförslitning motsvarar värdet av de fasta tillgångar som har förbrukats under den aktuella perioden till följd av normal användning, föråldring m.m. Statistiken över kapitalstocken bör tolkas med en viss försiktighet eftersom den bygger på osäkra antaganden om bl.a. den genomsnittliga livslängden på olika typer av fasta tillgångar.

I avsnitt 2 i denna bilaga används även nettoinvesteringar som ett mått på investeringar. Nettoinvesteringar är bruttoinvesteringar minus förslitning av befintlig kapitalstock. Om nettoinvesteringarna är positiva ökar kapitalstocken mätt i absoluta termer.

Med begreppet offentlig sektor avses i denna bilaga den gamla definitionen som i nationalräkenskapernas nya redovisning benämns offentlig förvaltning. I samband med övergången till ENS 2010 ändrade nationalräkenskaperna benämningarna till offentlig förvaltning (offentlig sektor) och kommunal förvaltning (kommunsektorn).

2 Offentliga investeringar och kapitalstock

I detta och efterföljande avsnitt redovisas utvecklingen av den offentliga sektorns investeringar och kapitalstock enligt den officiella statistiken (se fördjupningsrutan Statistiken för investeringar och kapitalstock för en närmare beskrivning av investeringsbegreppen som används i statistiken som redovisas i denna bilaga).

Nivåerna på investeringar och kapitalstocken redovisas i denna bilaga som andel av BNP i löpande priser, vilket är ett vanligt förekommande mått för att jämföra olika nationalräkenskapsstorheter på lång sikt. Detta sätt att redovisa nivåerna undviker de problem som är förknippade med att beräkna andelar av BNP i volym (referensårspriser). Eftersom nationalräkenskapernas konstruktion medför att BNP:s olika delar uttryckta i referensårspriser inte kan summeras till BNP, blir andelar beräknade på det sättet svårtolkade. Metoden i bilagan innebär dock att nivåerna på såväl investeringarna och kapitalstocken i täljaren som BNP i nämnaren ökar över tid till följd av prisförändringar. I de fall priserna på investeringar utvecklas annorlunda än den sammanvägda prisutvecklingen i BNP påverkas också kvoten som redovisas.

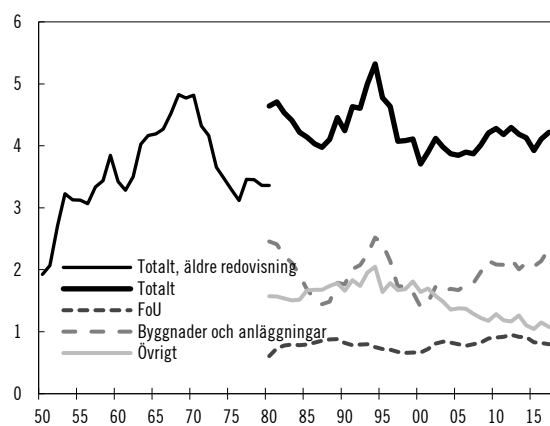
2.1 Den offentliga sektorns investeringar

En analys av hur de offentliga bruttoinvesteringarna har utvecklats över en längre tidsperiod försvåras av ett brott i dataserierna 1980. Exempelvis är den offentliga sektorns utgifter för forskning och utveckling samt inköp av militära vapensystem och programvaror bokförda som offentliga investeringar först fr.o.m. 1980 (statens investeringar som andel av BNP ökar med 1,3 procent 1980 till följd av den nya redovisningen). Det bör beaktas när investeringarnas utveckling och nivå före 1980 jämförs med investeringarna från 1980 och framåt.

Investeringarna inom den offentliga sektorn ökade efter andra världskriget och låg under slutet av 1960-talet på en mycket hög nivå (se diagram 2.1). Den höga investeringsnivån berodde i stor utsträckning på den utbyggnad av den offentliga sektorn som då skedde, inklusive stora infrastruktursatsningar. När den offentliga kapitalstocken anpassats till en större offentlig sektor, en högre produktionsvolym av välfärdstjänster och ett ökat transportbehov började investeringarnas andel av BNP minska. År 2017 utgjorde den offentliga sektorns totala bruttoinvesteringar 4,2 procent av BNP (se diagram 2.1).

Diagram 2.1 Offentliga investeringar

Procent av BNP



Källa: Statistiska centralbyrån.

Offentliga investeringar i byggnader och anläggningar inkluderar investeringar i transportinfrastruktur. Det är den investeringsgrupp som har längst livslängd. Dessa investeringar har varierat mellan 1,4 och 2,5 procent av BNP sedan 1980. Sedan 2000 har de ökat som andel av BNP och uppgick 2017 till 2,3 procent av BNP, vilket ligger nära toppnivåerna under början av 1980-talet och mitten av 1990-talet. Övriga investeringar, som bl.a. inkluderar programvara, militära vapensystem och maskiner, har minskat över tid sedan mitten på 1990-talet och uppgick 2017 till 1,1 procent av BNP. Minskningen i övriga investeringar beror framför allt på att investeringarna i militära vapensystem har minskat. Investeringar i forskning och utveckling (FoU) har legat på en i stort sett oförändrad nivå sedan början av 1980-talet, runt 0,8 procent av BNP.

Statliga och kommunala investeringar

Den offentliga sektorns investeringar kan delas in i statliga och kommunala investeringar. I staten är de största investeringsposterna väg och järnväg. Kommunsektorn (kommuner och landsting) investerar främst i byggnader, vägar och kollektivtrafik.

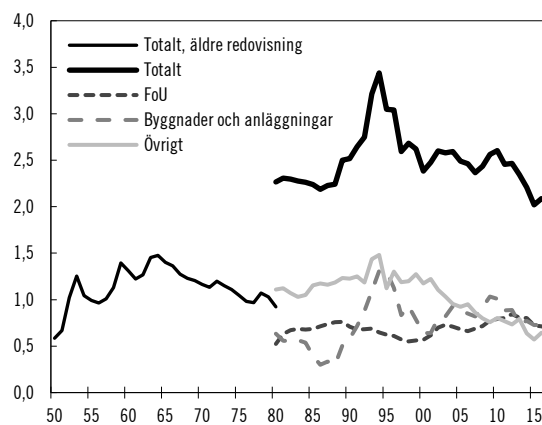
Inom staten ökade investeringarna som andel av BNP fram till mitten av 1960-talet, för att därefter minska fram till mitten av 1980-talet (se diagram 2.2). Under krisen på 1990-talet ökade de statliga investeringarna som andel av BNP under en kort period, men sjönk därefter för att under 2000-talet ligga kring 2,4 procent av BNP. De senaste åren har de statliga investeringarna minskat och 2017 uppgick de till 2,1 procent av BNP. Statens övriga investeringar, som bl.a.

inkluderar programvara, militära vapensystem och maskiner, har minskat över tid sedan 2000-talets början och uppgick 2017 till 0,6 procent av BNP. Minskningen i övriga investeringar beror framför allt på att investeringarna i militära vapensystem har minskat.

Statens investeringar i byggnader och anläggningar, som till stor del består av investeringar i vägar och järnvägar, ökade från 0,4 till 1,3 procent av BNP under perioden 1985–1995 men minskade därefter fram till 2000. Sedan 2000 har dessa investeringar legat runt 0,8 procent av BNP. Statens investeringar i FoU uppgick 2017 till 0,7 procent av BNP, vilket sammanfaller med det historiska genomsnittet.

Diagram 2.2 Statliga investeringar

Procent av BNP

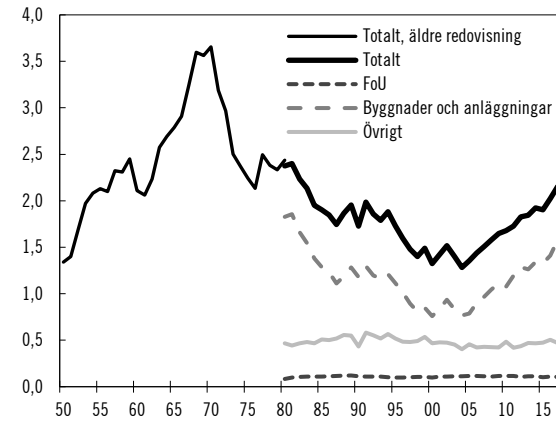


Källa: Statistiska centralbyrån.

I kommunsektorn ökade investeringarna som andel av BNP kraftigt från 1950 t.o.m. 1970-talets början för att därefter minska (se diagram 2.3). Under denna period skedde en betydande utbyggnad av den kommunala servicen. Dessutom genomfördes stora anläggningsinvesteringar kopplade till bostadsbyggandet i samband med miljonprogrammet.

Diagram 2.3 Kommunsektorns investeringar

Procent av BNP



Källa: Statistiska centralbyrån.

Att investeringarna i kommunsektorn minskat sedan 1970 beror bl.a. på att kapitalstocken då var väl utbyggd och att det jämfört med tidigare räckte med mindre investeringar för att tillhandahålla de kommunala välfärdstjänsterna.

En viktig förändring över tid är att många investeringar inom bl.a. energi-, hamn- och bostadssektorn numera görs av de kommunala bolagen, som inte ingår i den offentliga sektorn. Dessa investeringar redovisas i stället som investeringar i näringslivet.

Kommunala FoU-investeringar och övriga investeringar, som bl.a. inkluderar programvara och maskiner, har i stort sett legat på en oförändrad andel av BNP sedan 1980-talets början. Dessa två kategorier av investeringar har legat runt 0,1 respektive 0,5 procent av BNP under den perioden. Sedan 2004 har investeringarna i kommunsektorn ökat i snabbare takt än BNP. Det handlar särskilt om satsningar på infrastruktur och fastigheter. År 2017 utgjorde de kommunala investeringarna 2,2 procent av BNP.

Offentliga investeringar i väg och järnväg

Fasta bruttoinvesteringar i väg och järnväg består i första hand av nyanläggning eller värdehöjande förbättringar av vägar och järnvägar. Underhåll av vägar och järnvägar redovisas inte som en investering. Investeringar i vägar görs av såväl staten som kommunerna, medan investeringar i järnvägar framför allt görs av staten.

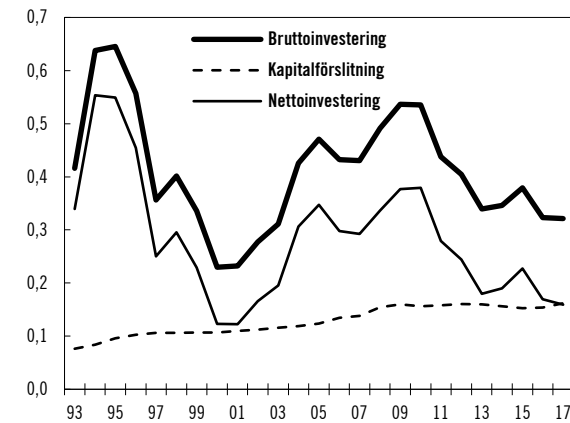
I mitten av 1990-talet var bruttoinvesteringarna i järnvägar jämförelsevis stora som andel av BNP (se diagram 2.4). Därefter minskade investeringarna som andel av BNP fram till 2000. År 2000–2010 ökade bruttoinvesteringarna i

järnvägar som andel av BNP på nytt igen, delvis på grund av investeringarna i Botniabanan. Under de senaste åren har dock investeringarna legat på en lägre nivå än under stora delar av 2000-talet. Den huvudsakliga anledningen till nedgången mellan 2010 och 2011 är att investeringarna i Botniabanan avslutades. År 2017 uppgick järnvägsinvesteringarna till 0,3 procent av BNP.

Nettoinvesteringarna utgörs av bruttoinvesteringarna exklusive kapitalförslitning och mäter den reala förändringen av stocken av realkapital. Bruttoinvesteringarna i järnvägar har varit större än kapitalförslitningen varje år sedan början av 1990-talet (se diagram 2.4). Därmed har nettoinvesteringarna varit positiva, vilket har bidragit till att kapitalstocken har vuxit.

Diagram 2.4 Investeringar i järnväg

Procent av BNP

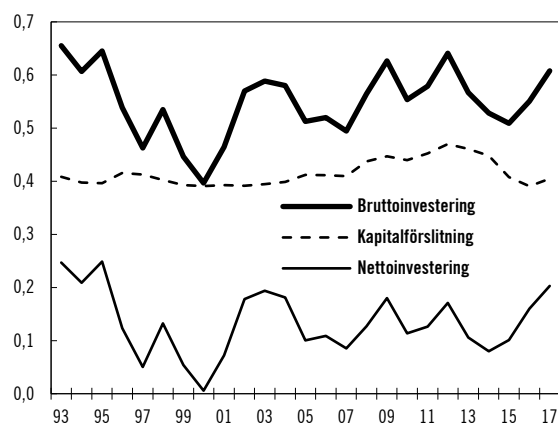


Källa: Statistiska centralbyrån.

Bruttoinvesteringarna i vägar som andel av BNP har legat på en mer stabil nivå över tiden än investeringarna i järnvägar (se diagram 2.5). Även väginvesteringarna som andel av BNP minskade under slutet av 1990-talet. Därefter har investeringarna legat på en högre nivå. År 2017 uppgick väginvesteringarna till 0,6 procent av BNP. Kommunsektorn och staten stod för ungefär hälften var av väginvesteringarna 2017.

Diagram 2.5 Investeringar i väg

Procent av BNP



Källa: Statistiska centralbyrån.

Trots att bruttoinvesteringarna i väginfrastruktur i genomsnitt har varit större än bruttoinvesteringarna i järnvägar 1993–2015, har nettoinvesteringarna i väginfrastruktur varit mindre än nettoinvesteringarna i järnvägar. Det beror på att vägar slits snabbare än järnvägar.

2.2 Offentlig kapitalstock

Kapitalstocken inom offentlig sektor har, liksom investeringarna, påverkats av den bolagisering som skedde under 1980-talet och 1990-talet. Det var framför allt kommunal verksamhet inom energi-, hamn- och bostadssektorn som lades ut på kommunalt ägda bolag. Detta medförde att kapitalstocken inom denna del av den kommunala verksamheten kom att räknas till näringslivet i stället för offentlig sektor.

Den offentliga sektorns kapitalstock

Genom att jämföra den offentliga sektorns kapitalstock med BNP ges en bild av utvecklingen i förhållande till den totala produktionen av varor och tjänster i ekonomin. Mätt i löpande priser påverkas kapitalstockens värde inte bara av nettoinvesteringar under året, utan även av prisförändringar på kapitalstocken under året. Om priset på kapitalstocken ökar mer eller mindre än den allmänna prisnivån i ekonomin kan kapitalstockens andel av BNP i löpande priser därför öka respektive minska. Den offentliga sektorns kapitalstock minskade som andel av BNP i löpande priser under 1980- och 1990-talet. Som nämns ovan var detta till största delen en följd av

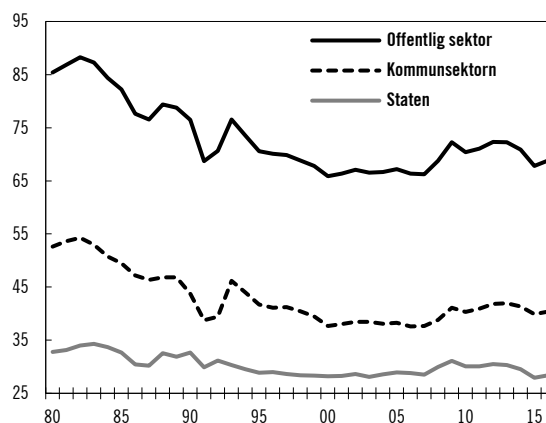
bolagiseringen av delar av den kommunala verksamheten och återspeglar inte någon reell förändring av kapitalstocken. Tendensen för den statliga kapitalstocken är inte alls lika tydlig (se diagram 2.6).

Mellan 2000 och 2007 låg offentlig sektors kapitalstock som andel av BNP stabilt runt drygt 65 procent. År 2008 och 2009 steg andelen i samband med att tillväxten i ekonomin stannade av till följd av finanskrisen. Andelen har sedan legat kvar på en något förhöjd nivå jämfört med början av 2000-talet även om en nedgång skedde 2014 och 2015.

Kapitalstocken i kommunsektorn är större än i staten. Effekten av bolagiseringen inom kommunsektorn under 1980- och 1990-talet fick dock de båda kapitalstockarna att nivåmessigt närma sig varandra.

Diagram 2.6 Kapitalstock i offentlig sektor, stat och kommunsektorn

Procent av BNP



Källa: Statistiska centralbyrån.

Kapitalstock av väg och järnväg

I diagram 2.7 visas hur kapitalstocken av vägar och järnvägar har utvecklats som andel av BNP.

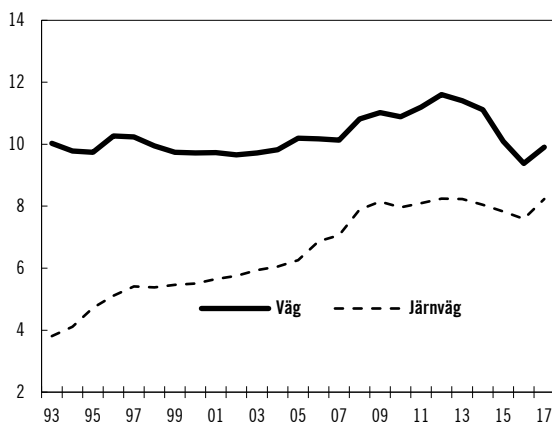
År 1993–2009 ökade kapitalstocken av järnvägar som andel av BNP, delvis till följd av stora investeringar. Därefter har kapitalstocken av järnväg som andel av BNP varit nära oförändrad. Det förklaras främst av att prisutvecklingen på järnväg varit svagare än den allmänna prisutvecklingen i ekonomin efter 2009. I mindre utsträckning har även lägre järnvägsinvesteringar och en något högre kapitalförslitning bidragit till att kapitalstocken av järnväg ökat i långsammare takt efter 2010.

Kapitalstocken av vägar var relativt konstant som andel av BNP 1993–2007. Därefter ökade

andelen något, men fr.o.m. 2013 sjönk den återigen. De senaste tio årens förändringar i vägstockens andel av BNP i löpande priser beror främst på förändringar i prisutvecklingen på väg. Ökade och minskade väginvesteringar påverkar kapitalstockens andel av BNP i mindre utsträckning än de relativa prisförändringarna.

Diagram 2.7 Kapitalstock av väg och järnväg

Procent av BNP



Källa: Statistiska centralbyrån.

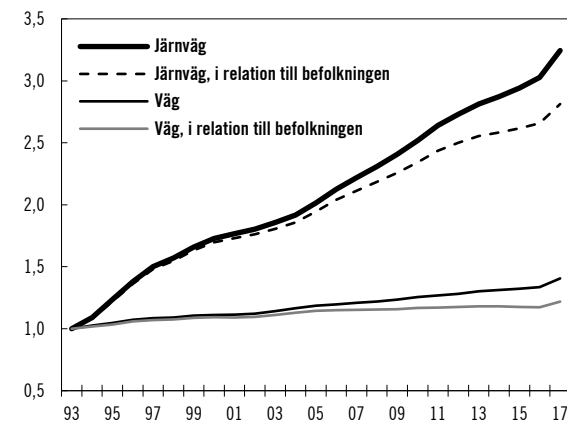
Eftersom transportinfrastrukturen till väsentlig del också används för persontransporter är det relevant att jämföra kapitalstocken av järnvägar och vägar med befolkningens storlek.

I förhållande till befolkningen har kapitalstocken av järnvägar mer än fördubblats sedan 1993 (se diagram 2.8). En stor del av den ökning som skett av kapitalstocken av järnväg beror på kvalitetsförbättringar. Enligt statistik från Trafikanalys är spårlängden för järnväg i stort sett densamma 2016 som 1993. Ökningen i kapitalstocken av järnväg består därmed inte av utökad spårlängd.

Utvecklingen av kapitalstocken av vägar i förhållande till befolkningen har varit svagare och 2017 låg nivån marginellt över 1993 års nivå.

Diagram 2.8 Kapitalstock av järnväg och väg, fasta priser

Index 1993=1



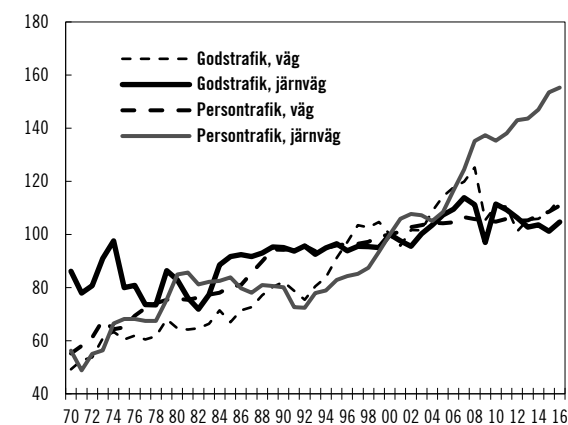
Källor: Statistiska centralbyrån och egna beräkningar.

Transportvolymerna på väg och järnväg

Samtidigt som investeringar har gjorts i transportinfrastrukturen har trafikvolymerna ökat (se diagram 2.9). Vägtrafiken har ökat stadigt sedan 1970-talet, både vad gäller gods- och persontrafik. Sedan slutet av 1990-talet har dock godstrafiken på väg ökat i betydligt snabbare takt. Ungefär samtidigt dämpades ökningstakten för persontrafiken på väg. Medan ökningstakten för persontrafik på väg har legat stabil sedan början av 1990-talet började godstrafik på väg minska 2008 och bottnade 2013. Nedgången är sannolikt en följd av den ekonomiska nedgången i samband med finanskrisen. De senaste åren har godstrafiken återigen vänt uppåt.

Diagram 2.9 Trafikvolym för gods- och persontrafik

Index 2000=100



Anm.: Från och med 2000 används en ny modell för beräkning av trafikvolym, vilket medför ett tidsseriebrott mellan 1999 och 2000.

Källa: Trafikanalys.

Persontrafiken på järnväg ökade under 1970-talet, men var relativt konstant under 1980-talet och en bit in på 1990-talet. Därefter har en kraftig ökning

skett. En viktig förklaring till detta är en ökad pendling. Godstrafiken på järnväg har ökat i betydligt långsammare takt.

Det bör påpekas att trots ökningen av trafikvolymerna i persontrafiken på järnväg är trafikvolymerna fortfarande betydligt större i vägtrafiken.

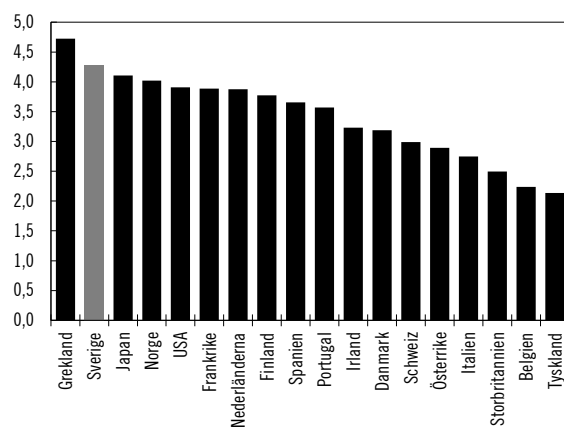
3 Internationell jämförelse

År 2000–2016 var den offentliga sektorns investeringar i Sverige relativt höga i ett internationellt perspektiv (se diagram 3.1).

Jämförbarheten av den offentliga sektorns investeringsnivåer i olika länder påverkas bl.a. av skillnader i hur omfattande den offentliga sektorn är, storleken på befintliga kapitalstockar och relativpris på investeringar i respektive länder. Vad som definieras som offentliga respektive privata investeringar kan även påverkas av exempelvis hur vanligt det är att investeringar sker genom samarbete mellan offentliga och privata aktörer, s.k. offentlig-privat samverkan.

Diagram 3.1 Offentliga myndigheters investeringar i olika länder, genomsnitt 2000–2016

Procent av BNP i löpande priser

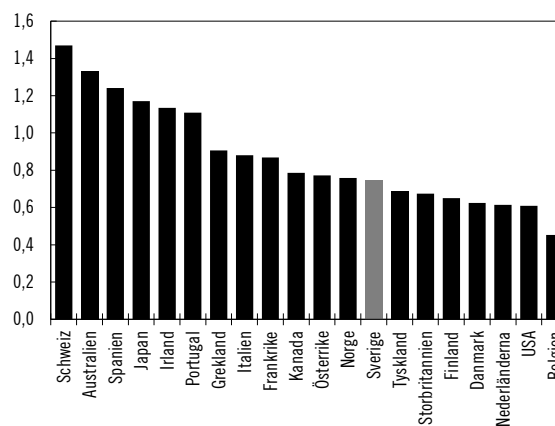


Källa: OECD.

Investeringarna i transportinfrastrukturen i Sverige låg något under OECD-genomsnittet, men i nivå med Norge, Finland och Danmark (se diagram 3.2). Det land som i jämförelsen haft störst infrastrukturinvesteringar är Schweiz, där investeringarna varit mer än dubbelt så stora som i Sverige.

Diagram 3.2 Investeringar i transportinfrastruktur i olika länder, genomsnitt 2000–2015

Procent av BNP i löpande priser



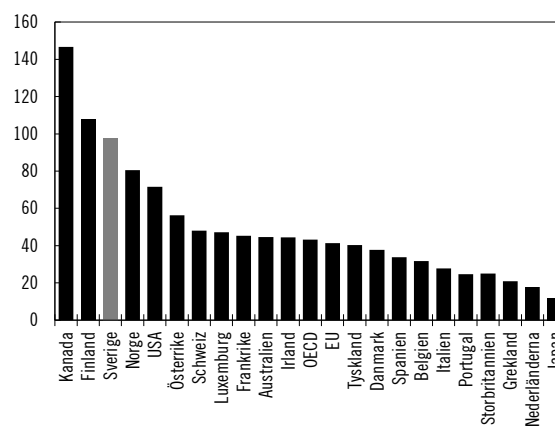
Anm.: Inkluderar även privata investeringar i transportinfrastruktur.
Källa: OECD.

Mätt per invånare är järnvägsnätet i Sverige förhållandevis stort, vilket bl.a. är en följd av att Sverige är relativt glesbefolkat (se diagram 3.3). Även motorvägsnätet är relativt stort, dock mindre än i bl.a. Spanien och Portugal (se diagram 3.4). Jämfört med andra nordiska länder är det svenska motorvägsnätet i paritet med det i Danmark, men relativt omfattande jämfört med motorvägsnäten i Finland och Norge.

Det totala väg- och järnvägsnätet i Sverige har inte expanderat nämnvärt sedan 1990-talet, men det har skett kraftiga kapacitetshöjande åtgärder under perioden. Fler motorvägar har byggts och sträckningen av elektrifierad flerspårig järnväg har ökat. Dessa kapacitetsförbättringar av väg- och järnvägsnätet har varit större än genomsnittet i Europa.

Diagram 3.3 Järnvägsnät 2016

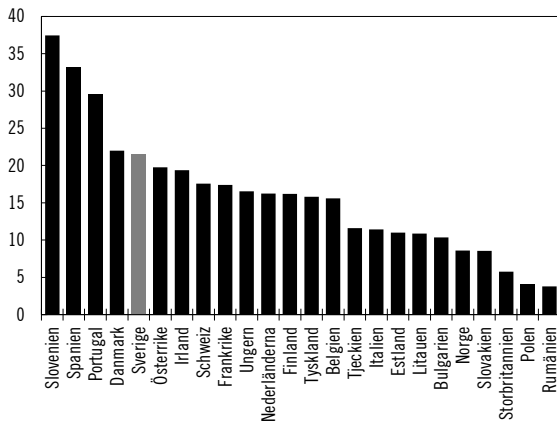
Kilometer per 100 000 invånare



Anm.: Uppgifterna avser 2015 för Schweiz och Storbritannien, 2014 för Kanada, USA, Frankrike, Danmark och Nederländerna och 2009 för Australien.
Källa: Världsbanken.

Diagram 3.4 Motorvägsnät 2016

Kilometer per 100 000 invånare



Anm.: Uppgifterna avser 2015 för Italien, 2014 för Schweiz och 2013 för Norge.
Källa: Eurostat.

4 Delbetänkandet Finansiering av infrastruktur med privat kapital?

Kommittén om finansiering av offentliga infrastrukturinvesteringar via skatter, avgifter och privat kapital har den 28 februari 2017 inkommit med ett delbetänkande, *Finansiering av infrastruktur med privat kapital?* (SOU 2017:13), där kommittén förordar ett svenskt försöksprogram med infrastrukturinvesteringar finansierade med offentlig-privat samverkan. Delbetänkandet har remissbehandlats (Fi2017/01056/BA2). Regeringen har inte för avsikt att vidta några ytterligare åtgärder med anledning av kommitténs delbetänkande. Denna bedömning förändras inte av slutbetänkandet (SOU 2018:13), då det behandlar andra frågeställningar.