



### 5 miljarder kronor till järnväg och väg

Den globala skuldkrisen påverkar också Sverige. Tillväxten dämpas och arbetsmarknaden försämras. En stor osäkerhet kring den ekonomiska utvecklingen ställer krav på säkerhetsmarginaler och tydliga prioriteringar i den kommande höstbudgeten.

Vi vill säkra att Sverige har handlingsutrymme att möta en kraftigare eller mer varaktig avmattning. Med en ansvarsfull politik och goda säkerhetsmarginaler ska vi fortsätta att stärka välfärden samt förutsättningarna för jobb och tillväxt i hela Sverige.

En god och utbyggd infrastruktur är grunden för stärkt konkurrenskraft, för såväl storstädernas arbetsmarknadsregioner som för landsbygden. Väg- och järnvägsnätet måste vara robust och hålla en hög standard för att tillgodose hela samhällets behov. För att förbättra Sveriges långsiktiga konkurrenskraft och stimulera sysselsättningen vill vi nu investera ytterligare i Sveriges infrastruktur.

**I budgetpropositionen för 2012 kommer vi att föreslå en kraftfull satsning på infrastruktur under åren 2012-2013. Satsningen ska rikta in sig på drift och underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder på både järnväg och väg.**

**Sammanlagt uppgår satsningen till 5 miljarder kronor, varav 3,6 miljarder kronor till järnväg och 1,4 miljarder kronor till väg. De samhällsekonomiskt viktigaste väg- och järnvägssträckorna ska prioriteras. Samtidigt är det åtgärder som ger sysselsättningseffekt på relativt kort sikt.**

Denna nya satsning innebär för 2012 att järnvägen tillförs ytterligare 1,8 miljarder kronor (en ökning med upp till ca 35 procent av drift- och underhållsbudgeten) medan vägsidan tillförs 950 miljoner kronor (en ökning med upp till ca 10 procent av drift- och underhållsbudgeten). 2013 ökas resurserna till järnvägen med 1,8 miljarder kronor (en ökning med upp till ca 35 procent av drift- och underhållsbudgeten) och

resurserna till väg ökas med 450 miljoner (en ökning med upp till ca 5 procent av drift- och underhållsbudgeten).

Det innebär att alliansregeringen 2012 och 2013 satsar ca 7 miljarder kronor per år på järnvägsunderhåll och ca 11 miljarder kronor per år på vägunderhåll.

Satsningen ligger utöver de 800 miljoner kronor till järnvägsunderhåll som regeringen aviserade i samband med 2011 års ekonomiska vårproposition.

#### Sammanfattande tabell järnväg

Järnväg, miljarder kronor	2012	2013
Tidigare prognos drift och underhåll järnväg	5,2	5,3
Tillskott till underhåll järnväg aviserat i VÅP11 (1)	(0,8)	
Tillskott drift och underhåll järnväg i BP12 (2)	1,8	1,8
<b>Summa anslag till järnvägsunderhåll</b>	<b>7,0 (7,8)</b>	<b>7,1</b>

(1) Medlen förbrukas under 2011. (2) Inkl. trimningsåtgärder.

#### Sammanfattande tabell väg

Väg, miljarder kronor	2012	2013
Tidigare prognos drift och underhåll väg inkl. bärighet, tjälsäkring m.m.	10,4	10,6
Tillskott drift och underhåll, bärighet, tjälsäkring m.m. väg i BP12 (1)	1,0	0,5
<b>Summa anslag till vägunderhåll inkl. bärighet, tjälsäkring m.m.</b>	<b>11,4</b>	<b>11,0</b>

(1) Inkl. trimningsåtgärder.

### Bakgrund

Alliansregeringen beslutade 2010 om en historisk infrastruktursatsning på närmare 500 miljarder kronor fram till 2021. I satsningen ingår bland annat ökade resurser för drift och underhåll i det svenska järnvägsnätet med 1,4 miljarder kronor årligen eller 40 procent, samt ökade resurser för drift och underhåll i det svenska vägnätet med 2 miljarder kronor årligen eller 24 procent.

Det finns ett fortsatt behov av ökade åtgärder på både väg- och järnvägsnätet. Mindre investeringsåtgärder, såsom mötessepareringar och trimningsåtgärder, är åtgärder som ger hög måluppfyllelse. Förstärkta satsningar på underhåll och investeringar i infrastruktur är därtill ett stabiliseringspolitiskt verktyg som ger sysselsättningseffekt på relativt kort sikt. Regeringen anser därför att det är motiverat att genomföra ytterligare en kraftfull satsning på infrastrukturen.

### *Järnväg*

Väl fungerande järnvägstransporter är viktigt för såväl människor som företag. Under lång tid har problemen i järnvägssystemet varit påtagliga. Punktligheten för såväl person- som godstransporter har försämrats. Stora delar av infrastrukturen är sliten dels på grund av eftersatta reinvesteringar, dels till följd av den ökade trafikmängden på järnväg<sup>1</sup>.

Ett antal rapporter från både Trafikverket och enskilda utredare har pekat på behovet av ökade åtgärder på järnvägsområdet. Detta för att komma tillrätta med dagens brister och möjliggöra förbättrad trafik. Vad som behövs är i första hand stärkt drift, underhåll, reinvesteringar och så kallade trimningsåtgärder.

### *Väg*

Ett glesbefolkat och vidsträckt land som Sverige behöver också bra vägar för att möjliggöra resande för människor och transporter för våra företag. På vägsidan har de senaste årens hårda vintrar inneburit att budgeten för drift och underhåll till stora delar har använts till vinterväghållning. Till följd av detta bedöms det finnas ett uppdämt behov av framför allt de beläggningsåtgärder som genomförs under årets snöfria perioder.

På flera vägar i landet bedöms det även finnas ett fortsatt behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder (exempelvis uppförande av mitträcken) samt miljöåtgärder (exempelvis bullersänkande åtgärder). Ett annat område där behov finns är trimningsåtgärder. Dessa är i regel mindre investeringar som underlättar flödena i trafiken, så som nya eller förändrade påfarter, körfält eller liknande.

## **Regeringens satsning**

Regeringen kommer i budgetpropositionen för 2012 att föreslå en satsning på totalt 5 miljarder kronor till infrastruktur 2012 och 2013. Satsningen innebär ett tillskott av medel. Åtgärdsplanen för 2010-2021 ligger fast.

### Järnväg

Regeringen föreslår en järnvägssatsning på sammanlagt 3,6 miljarder kronor eller 1,8 miljarder kronor per år 2012 och 2013. Satsningen riktas i första hand mot drift och underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder.

---

<sup>1</sup> Enligt TRV har persontransporterna på järnväg ökat med ca 77 % de senaste 15 åren. Motsvarande siffra för gods är 5 %. Godstransporterna ökade dock med 18 % mellan 1995 och 2008, minskade kraftigt 2008-2009 pga. konjunkturedgången, och ökade sedan igen 2010.

*Ökat underhåll* ger möjlighet att proaktivt avhjälpa en större andel av de avvikelser i infrastrukturen och de tekniska systemen som annars riskerar att skapa störningar i trafiken. Det handlar exempelvis om komponentbyten i växlar och installation av modern växelvärmestyrning för att minska vinterproblematiken.

*Trimningsåtgärder* är ofta mindre investeringsåtgärder som avser att skapa mer kapacitet i systemet. Det handla exempelvis om förlängning av mötesspår, förbättrade bangårdar etc.

*Reinvesteringar* innebär att öka bytestakten av gamla delar av infrastrukturen vilket innebär en minskning av underhållsbehovet på sikt. Exempel är utbyte av ställverk, spår, spårväxlar m.m.

Det är de samhällsekonomiskt viktigaste sträckorna som ska prioriteras. Åtgärderna riktas därför främst mot de starkast trafikerade stråken i järnvägsnätet, däribland sträckor som är av avgörande betydelse för arbetspendling i storstadsområdena. Inriktningen ger även en möjlighet att prioritera viktiga godsstråk.

Denna satsning ska läggas till de 800 miljoner kronor till drift och underhåll som aviserades i 2011 års ekonomiska vårproposition och som förbrukas under 2011. Den sammanlagda anslagshöjningen uppgår alltså till totalt 4,4 miljarder kronor eller 2,6 miljarder kronor 2012 och 1,8 miljarder kronor 2013.

### Väg

Regeringen föreslår en satsning på väghållning på 1,4 miljarder kronor eller 950 miljoner kronor 2012 och 450 miljoner kronor 2013.

Satsningen riktas i första hand mot underhållsåtgärder, trafiksäkerhetshöjande åtgärder, miljöåtgärder samt trimningsåtgärder. Samhällsekonomiskt viktiga vägsträckor ska prioriteras.

*Öka drift och underhåll* handlar på vägsidan om bland annat beläggningsarbeten, utökad vägassistans m.m.. Det ger även ökat utrymme för rena vinteråtgärder så som att hålla vägar och banor snö- och isfria.

*Trimningsåtgärder* är ofta mindre investeringsåtgärder som avser att skapa mer kapacitet i systemet. På vägsidan handlar det exempelvis om nya eller förbättrade påfarter, rondeller, breddning av körbanor etc.

*Trafiksäkerhetshöjande åtgärder* handlar exempelvis om uppförande av mitträcken. *Miljöåtgärder* kan exempelvis vara uppförande av bullerplank, men även mer traditionella miljöåtgärder så som sanering av vattentäcker etc.

### **Regeringens tidigare satsningar**

Alliansregeringen har redan tidigare konstaterat att det funnits tydliga brister i underhåll och reinvesteringar i väg- och järnvägsnäten. Bland annat mot denna bakgrund beslutade regeringen våren 2010 om en historisk infrastruktursatsning på närmare 500 miljarder kronor fram till år 2021. Satsningen innebär en ökning av de årliga anslagen till väg- och järnväg med cirka 4 miljarder kronor.

Under förra mandatperioden genomförde regeringen även ett antal särskilda närtidssatsningar på infrastruktur.

Sedan 2006 fram till 2011 har anslagen till drift och underhåll av järnvägsnätet ökat med 2,2 miljarder kronor eller cirka 60 procent i löpande prisnivå. Anslagen till drift och underhåll av vägnätet har ökat med 2 miljarder kronor eller cirka 24 procent i löpande prisnivå från 2006 till 2011.

Till detta läggs den satsning som nu presenteras. Det innebär att resurserna till drift och underhåll av järnväg kommer att öka med cirka 3,2 miljarder kronor i löpande prisnivå från 2006 till 2012. På vägsidan innebär det en motsvarande ökning från 2006 till 2012 med cirka 3,1 miljarder kronor i löpande prisnivå.

Under 2012 beräknas de statliga utgifterna för banhållning totalt uppgå till cirka 14 miljarder kronor, varav cirka 7 miljarder kronor (inkl. de 1800 miljoner kronor som nu satsas) avser drift och underhåll. De statliga utgifterna för väghållning beräknas under 2012 totalt uppgå till cirka 22 miljarder kronor, varav cirka 11 miljarder kronor (inkl. de 950 miljoner kronor som nu satsas) avser drift och underhåll.