

Utredningen om järnvägens organisation

Gunnar Alexandersson

*Presentation för Transportudvalget
Stockholm, 4 december 2013*



Syftet med utredningen

- En översyn av järnvägens organisation i syfte att föreslå förbättringar som på bästa sätt möter framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem



Bakgrund till utredningen

- **Efter 25 år av stora förändringar i järnvägens organisation finns ett behov av att låta göra en översyn av hur väl järnvägssystemet är organiserat – såväl i sin helhet som i enskilda delar.**
- **Översynen föranleds också av riksdagens tillkännagivande om att en utredning om järnvägssystemets organisation bör genomföras.**



En utredning i två steg

1. En nulägesbeskrivning av järnvägens organisation *klar 2 dec 2013*
2. Analys av hur järnvägens organisation kan förbättras *enligt tilläggsdirektiv*

Utredningsdirektiv – steg 1

- **Utifrån en funktionell beskrivning av järnvägs-systemet redogöra för fördelningen av ansvar och uppgifter**
- **Beskriva utvecklingen av järnvägens organisation sedan 1988, inklusive motiv för beslut och förklaring av begrepp**
- **Redogöra för effekter för konsumenter, näringsliv och samhällsekonomin**
- **Kartlägga EU-rätten på järnvägsområdet och utrymmet för nationella beslut om järnvägens organisation**
- **Inventera och redogöra för potentiella förbättringsområden**

Viktiga begrepp

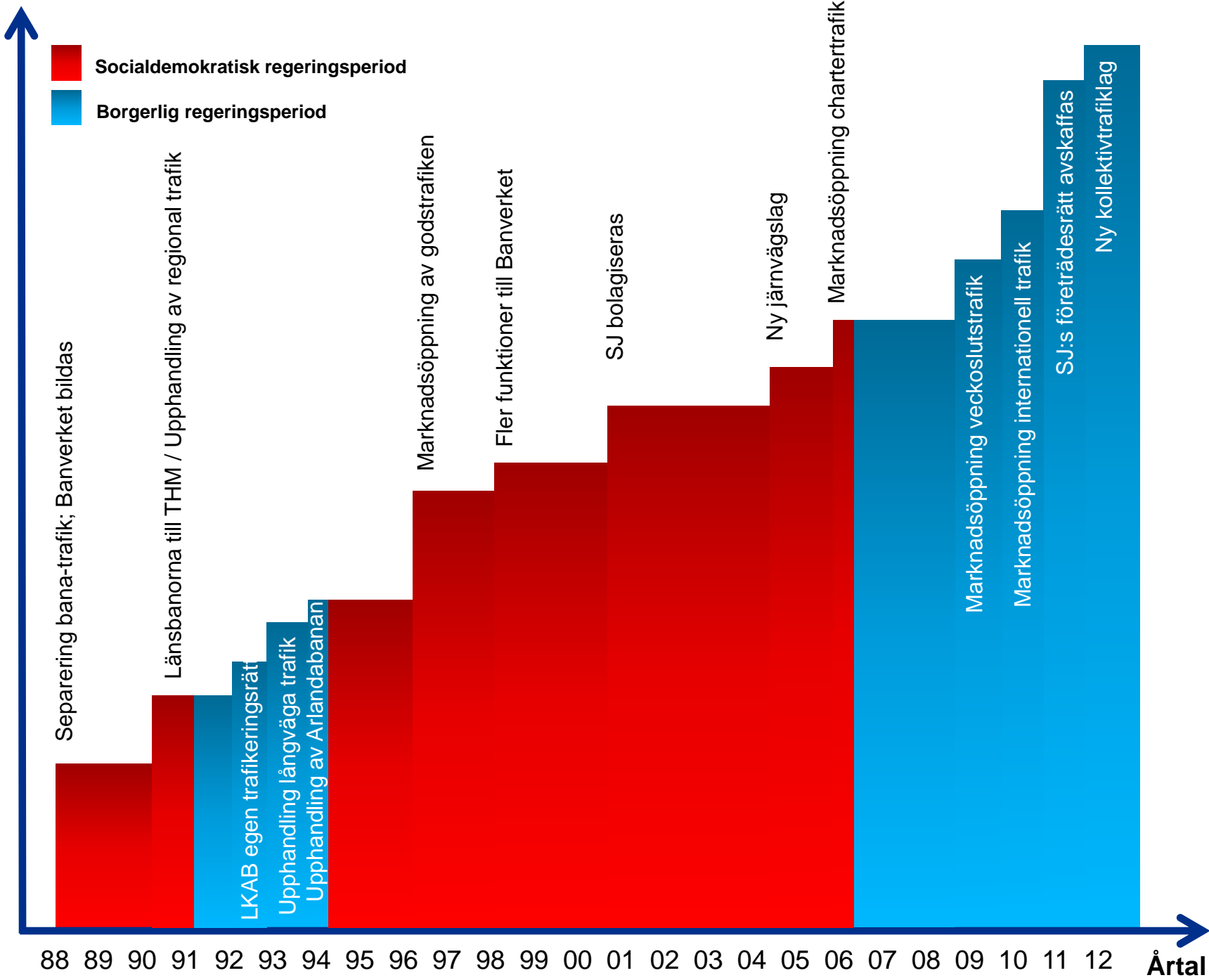
- **Avreglering**
- **Marknadsöppning**
- **Liberalisering**
- **Omreglering**
- **Privatisering**
- **Vertikal och horisontell separation**
- **Konkurrens om eller på spåret**



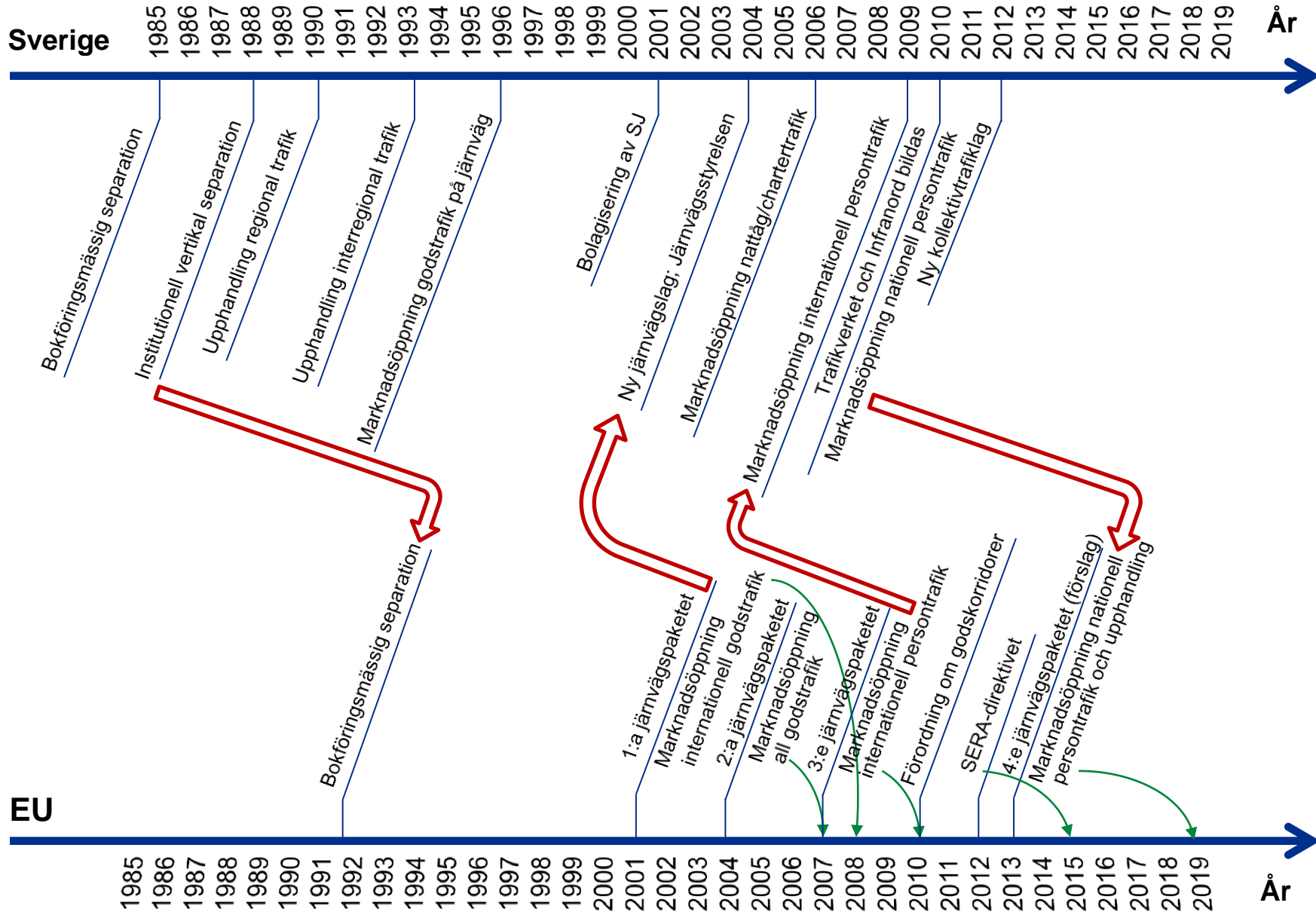
Utvecklingen av järnvägens organisation och regelverk

- Den vertikala uppdelningen mellan bana och trafik 1988 inledde en lång process av stegvisa förändringar i järnvägens organisation och regelverk
- Processen har drivits framåt av såväl borgerliga som socialdemokratiska regeringar
- Resultatet är en mycket långtgående marknadsöppning med många aktörer
- EU:s regelverk har i väsentliga stycken påverkats/inspirerats av den svenska modellen (både tidigt och sent i processen)
- Svensk lagstiftning har framförallt påverkats av EU de senaste 10 åren

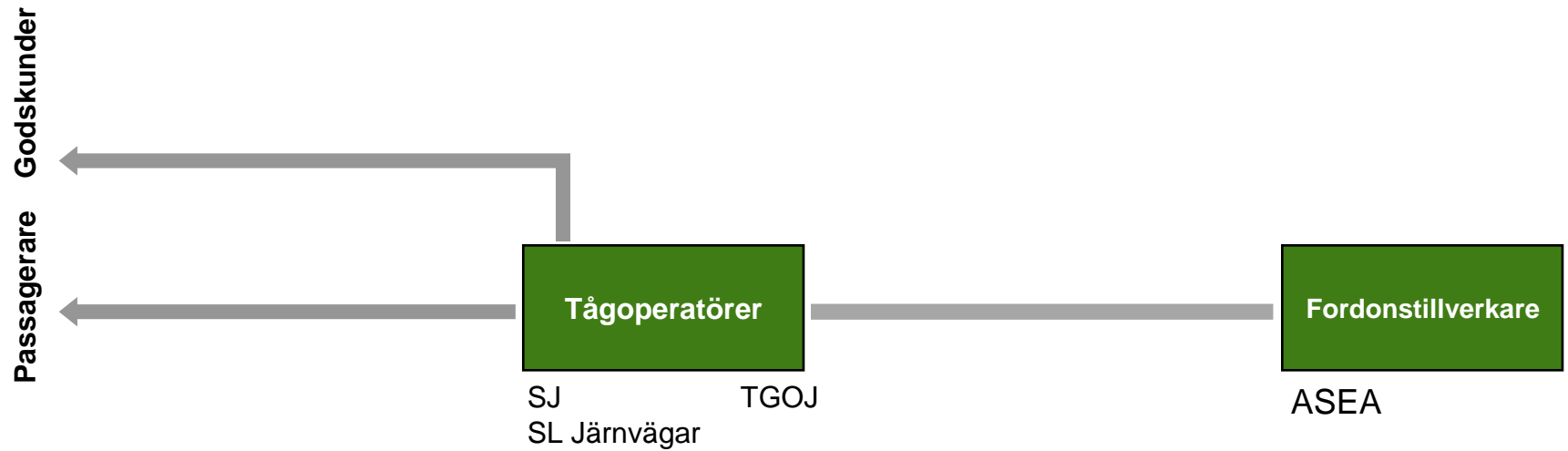
Grad av omreglering



Sverige och EU – en jämförelse

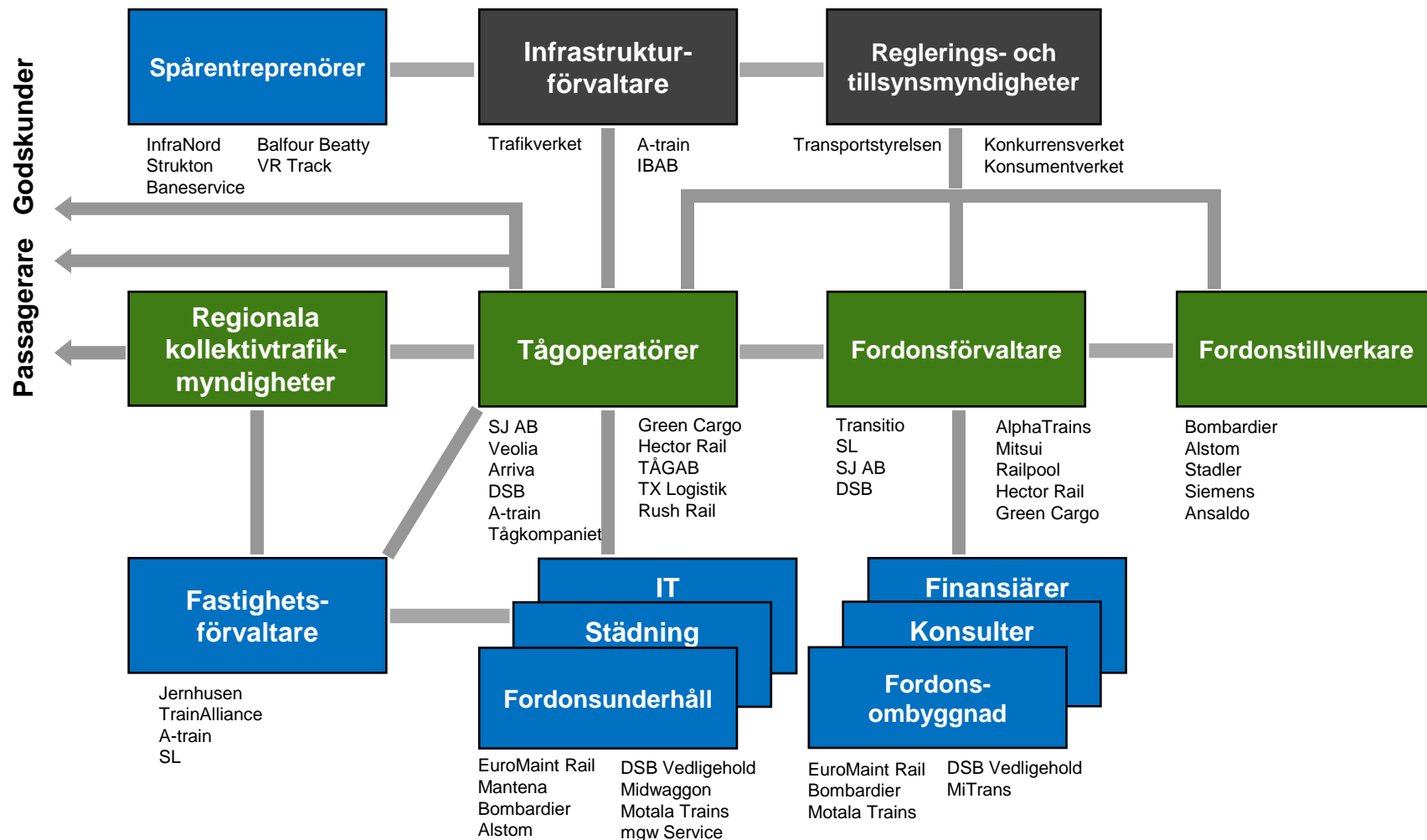


Järnvägssektorn 1988



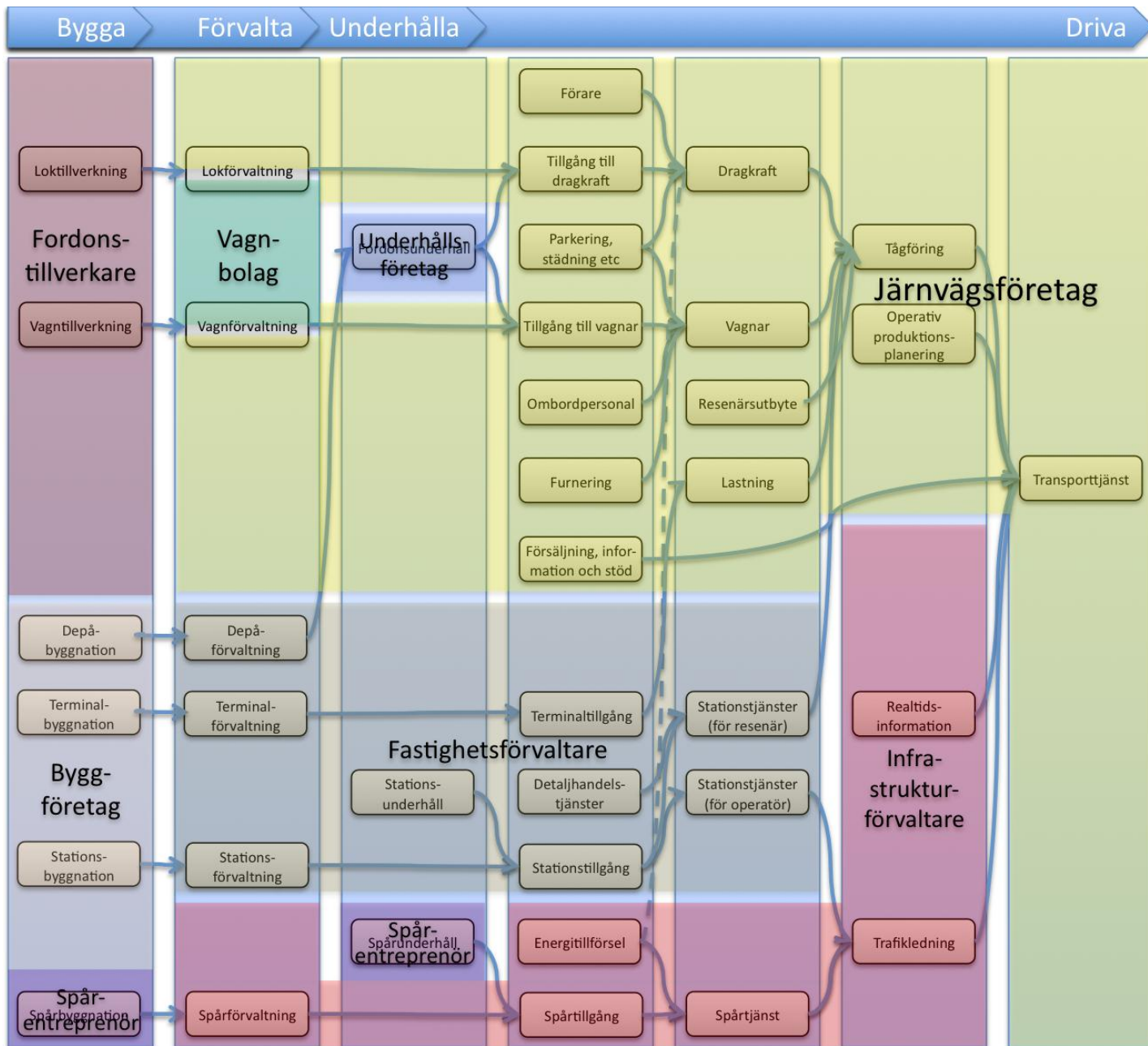
Källa: Ole Kjörrefjord och egen bearbetning

Järnvägssektorn 2013



Källa: Ole Kjørrefjord och egen bearbetning

Funktioner och aktörer i värdekedjan



Not: Figuren är utvecklad och bearbetad efter en modell av van de Velde (2012) och van de Velde m.fl. (2012)

Förändringar i marknadstillträdet

Del av järnvägsmarknaden	1988	2013
<i>Persontrafik</i>		
Regional (olönsam)	SJ har monopol och får bidrag	Upphandling i konkurrens (sedan 1990) Öppet inträde (sedan 2010)
Regional (lönsam)	SJ har monopol	Öppet inträde (sedan 2010)
<i>Interregional (olönsam)</i>	SJ har monopol och får bidrag	Upphandling i konkurrens (sedan 1993) Öppet inträde (infört stegvis 2009-2010)
Interregional (lönsam)	SJ har monopol	Öppet inträde (infört stegvis 2009–2010)
<i>Godstrafik</i>	SJ har monopol	Öppet inträde (delvis begränsat av <i>grandfathering</i> 1996–2004)

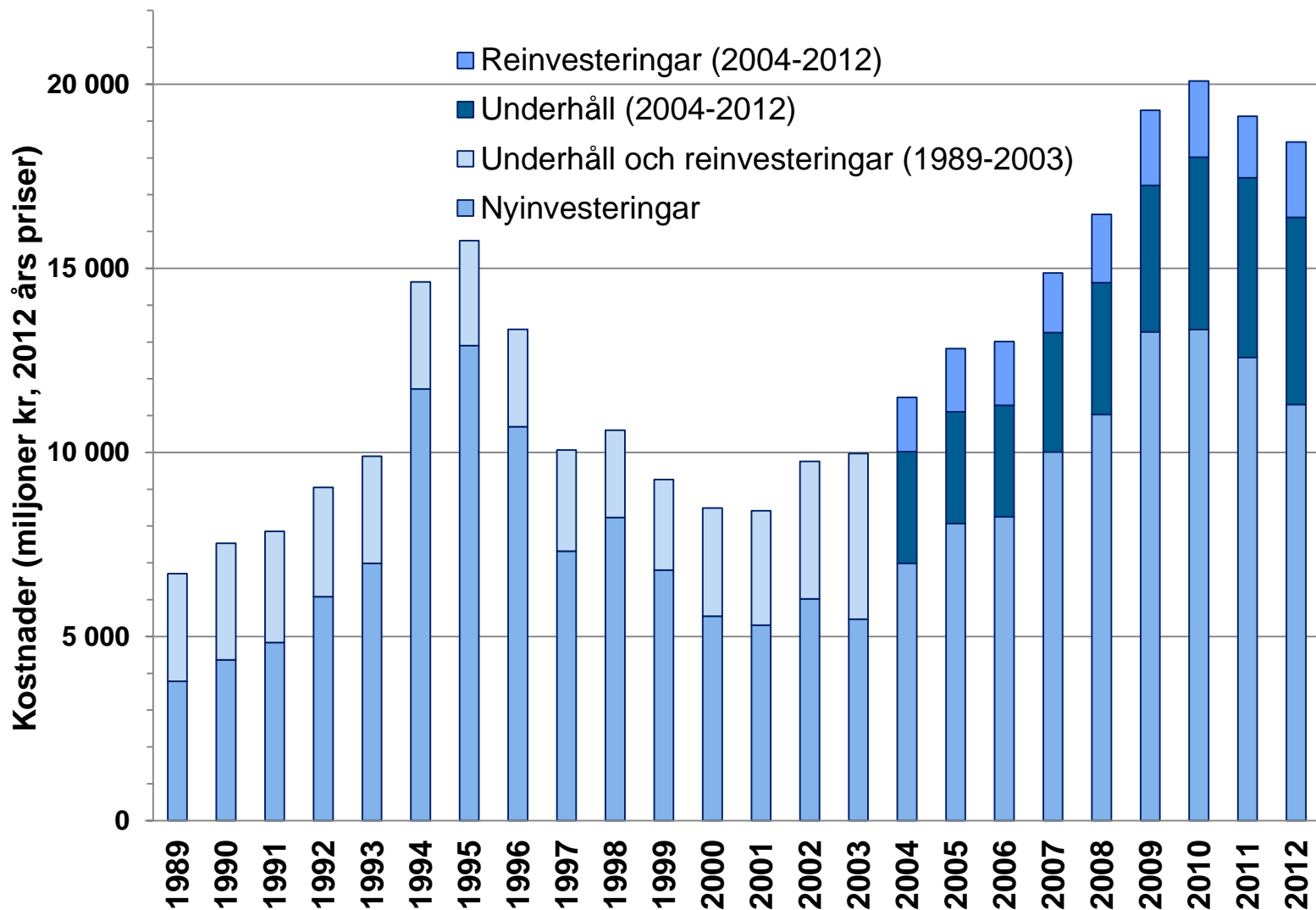
EU-rätten och det svenska handlingsutrymmet

Område	Återgång till	Reversering möjlig?
Möjlighet att bedriva person- och godstrafik i konkurrens	Monopol	Nej
Uppdelad organisation mellan infrastrukturförvaltning och järnvägstrafikföretag	Vertikalt integrerad lösning mellan trafik och infrastruktur	Nej
Trafikutbudet åtskilt för gods- och passagerartrafik	Sammantaget trafikbolag innefattande tjänster	Ja
Upphandling av olika tjänster av Trafikverket för underhåll och nybyggnation	Produktion och underhåll i egen regi	Ja
Upphandling av allmän trafik	Drift i egen regi eller genom koncession	Ja

Marknadsutveckling, erfarenheter och effekter

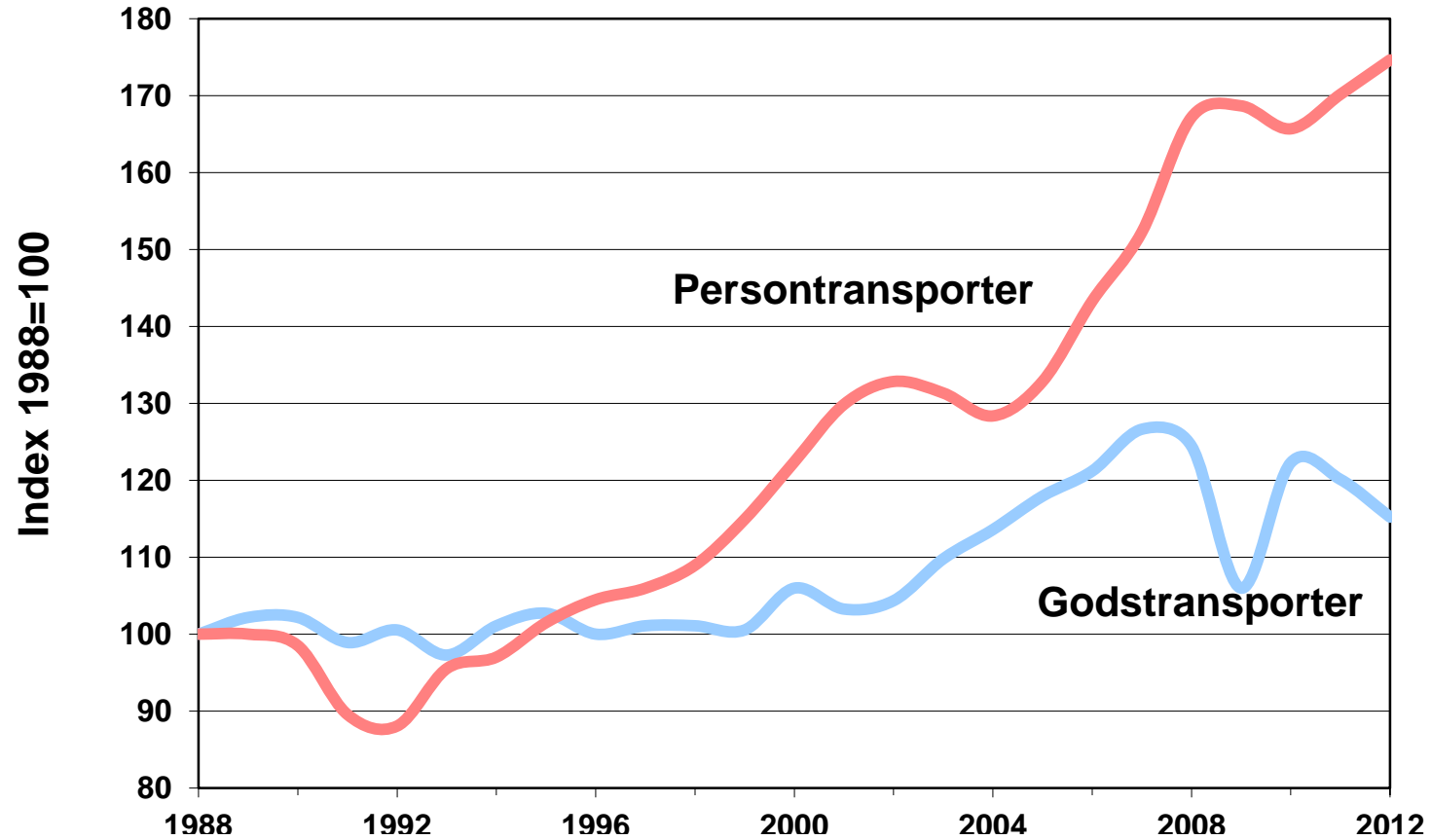
- Satsningarna på järnväg har ökat kraftigt
- Trafikutbudet och transportarbetet har ökat
- Produktiviteten har förbättrats
- Ökad differentiering av priser
- Upphandlingar har lett till kostnadsminskningar
- ... men också strategiska bud i upphandlingar
- Bristande punktlighet återkommande problem (även om den förbättrats jämfört med 80-talet)
- Försämrad restid på senare år
- Säkerheten har förbättrats
- ...men en del oroande tendenser vad gäller olyckor på senare år

Investeringar och underhåll av infrastrukturen



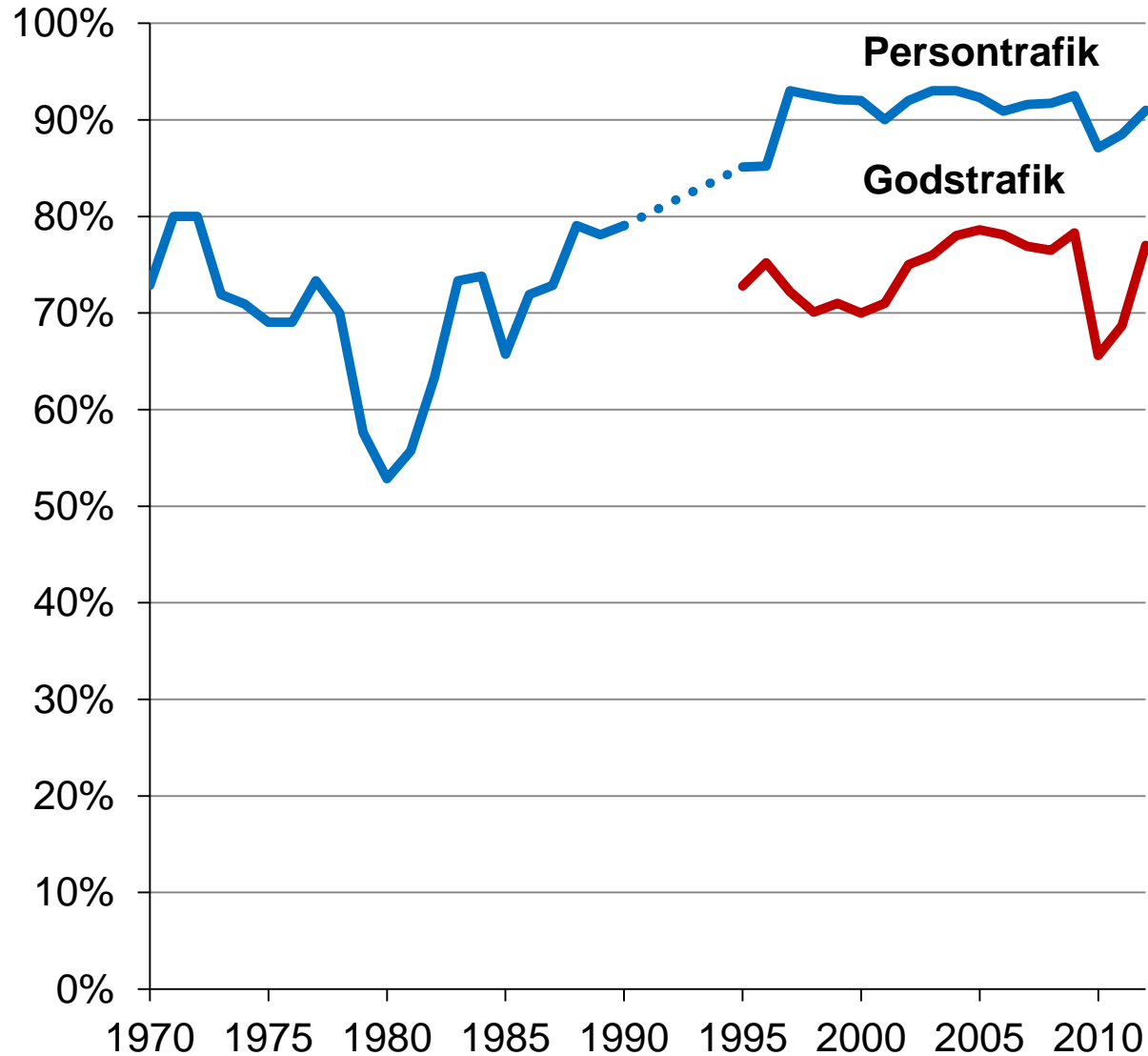
Källa: Lars Sjöberg, Trafikverket, och egna beräkningar

Transportarbetets utveckling



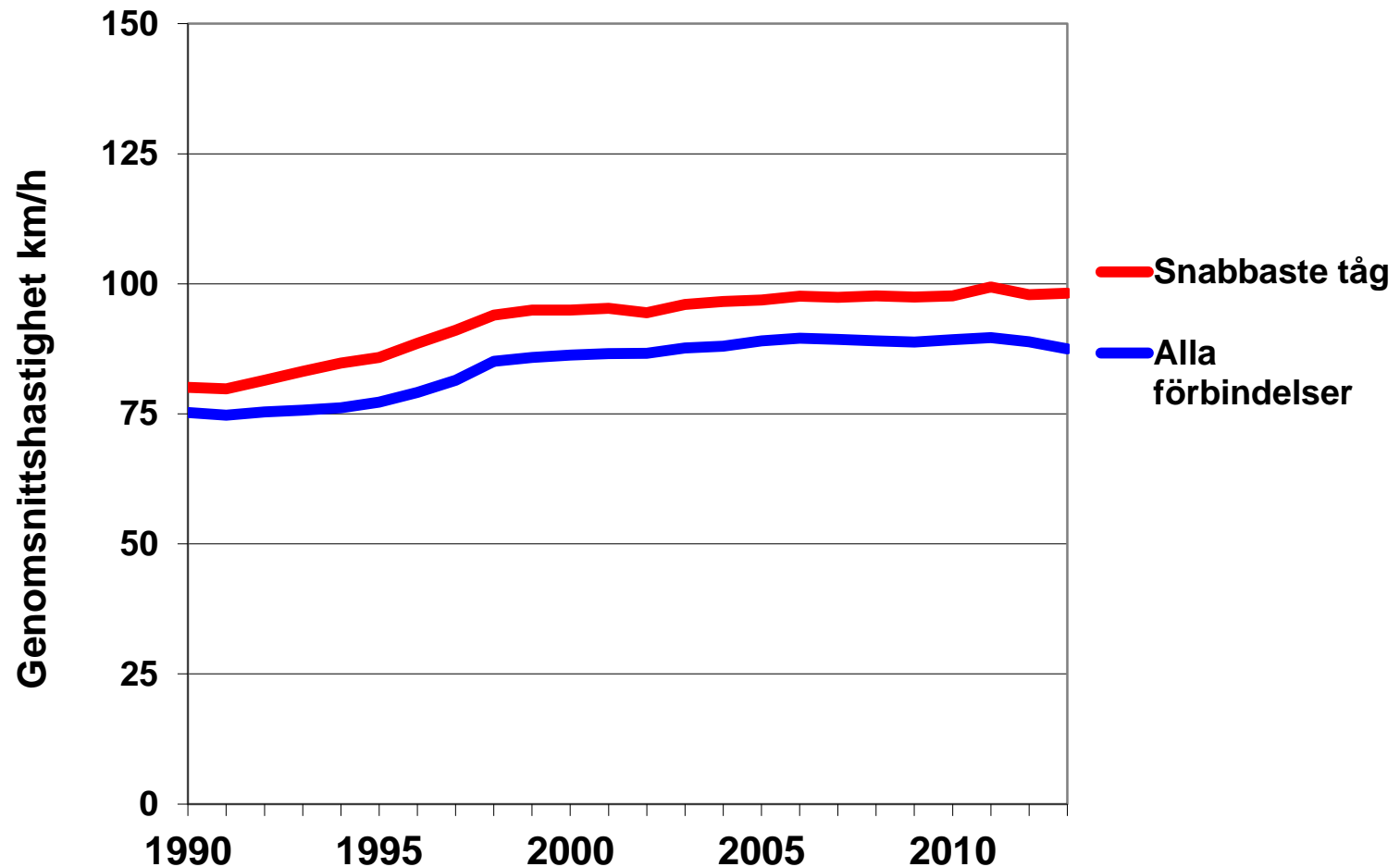
Källa: Jakob Wajsman, Trafikverket

Punktlighet (5 min-nivå)



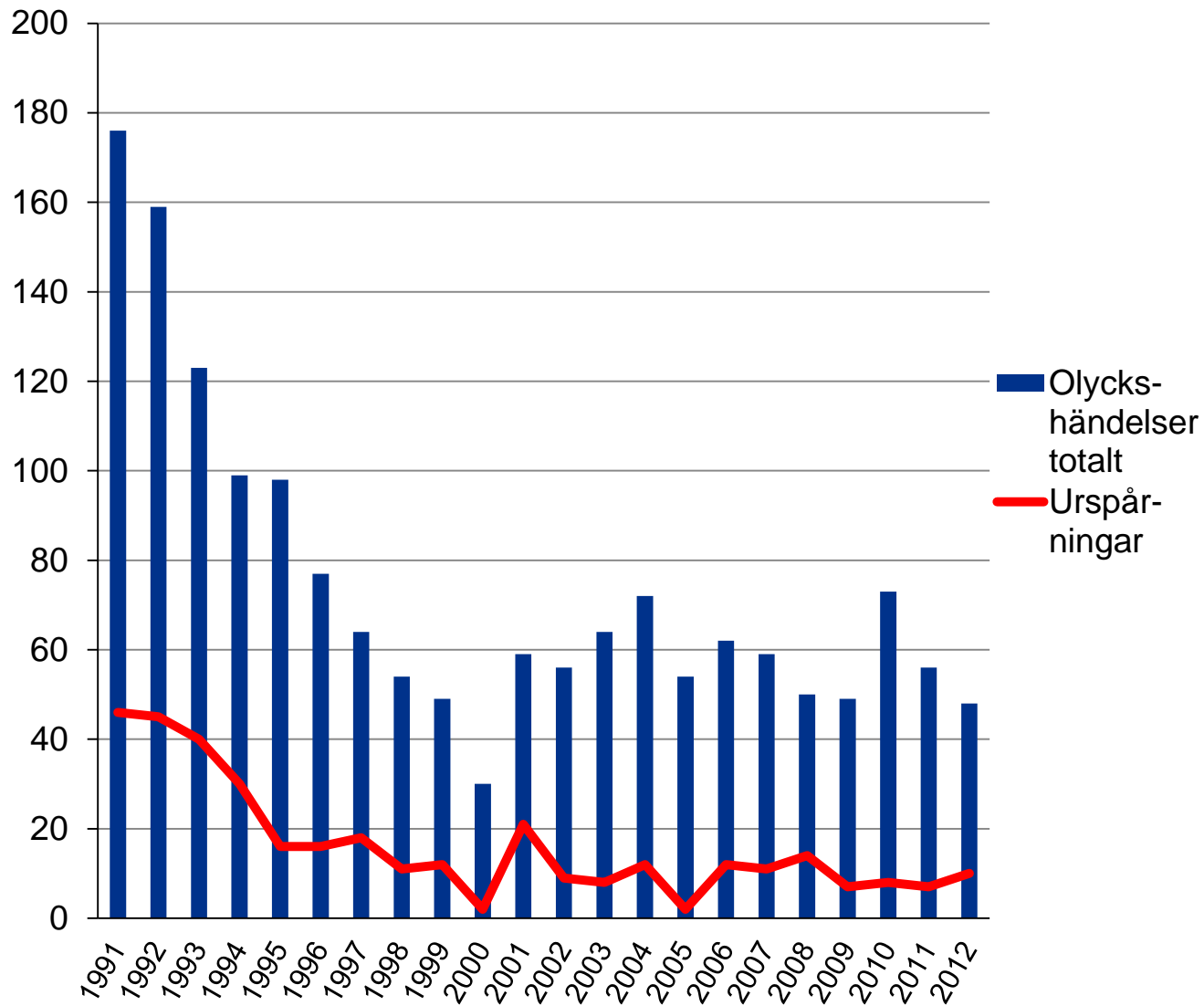
Källa: Trafikverket

Reshastighet för persontåg



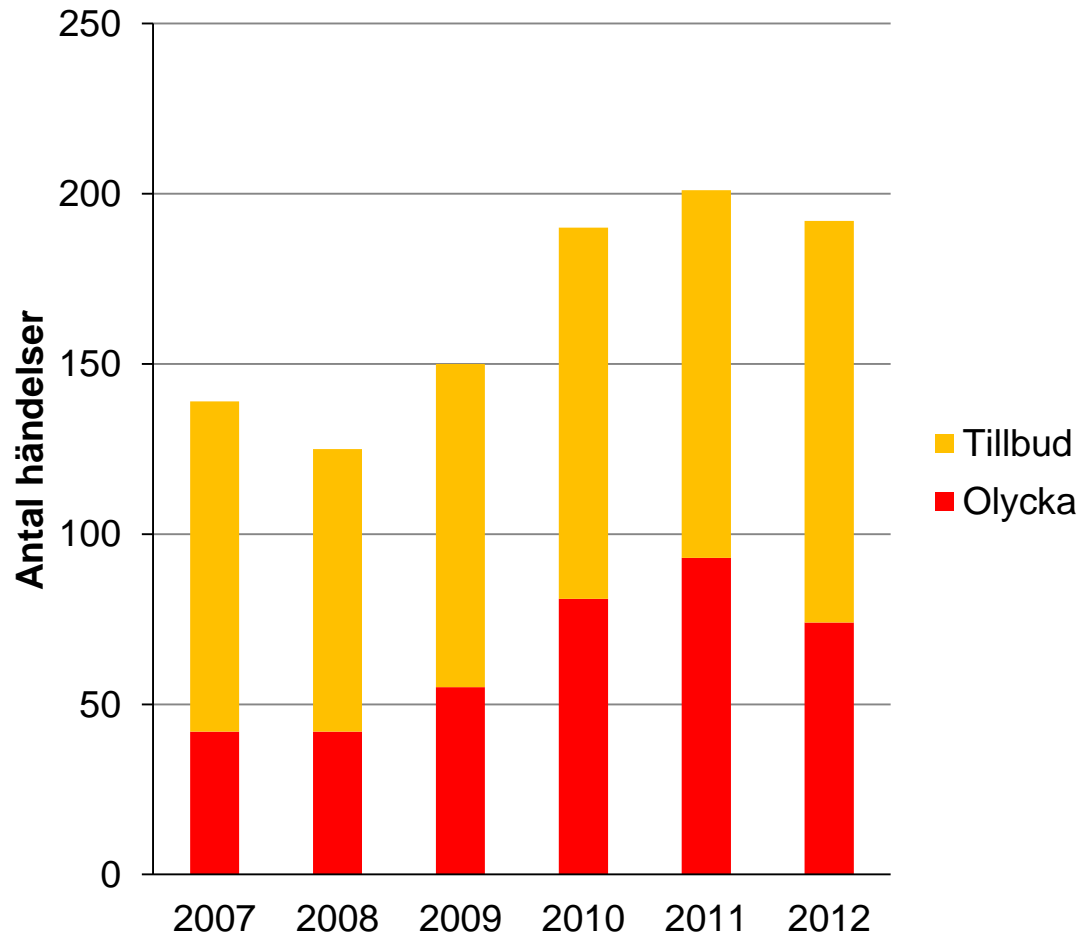
Källa: Nelldahl m.fl. (2013)

Säkerheten på järnväg



Källa: Trafikanalys

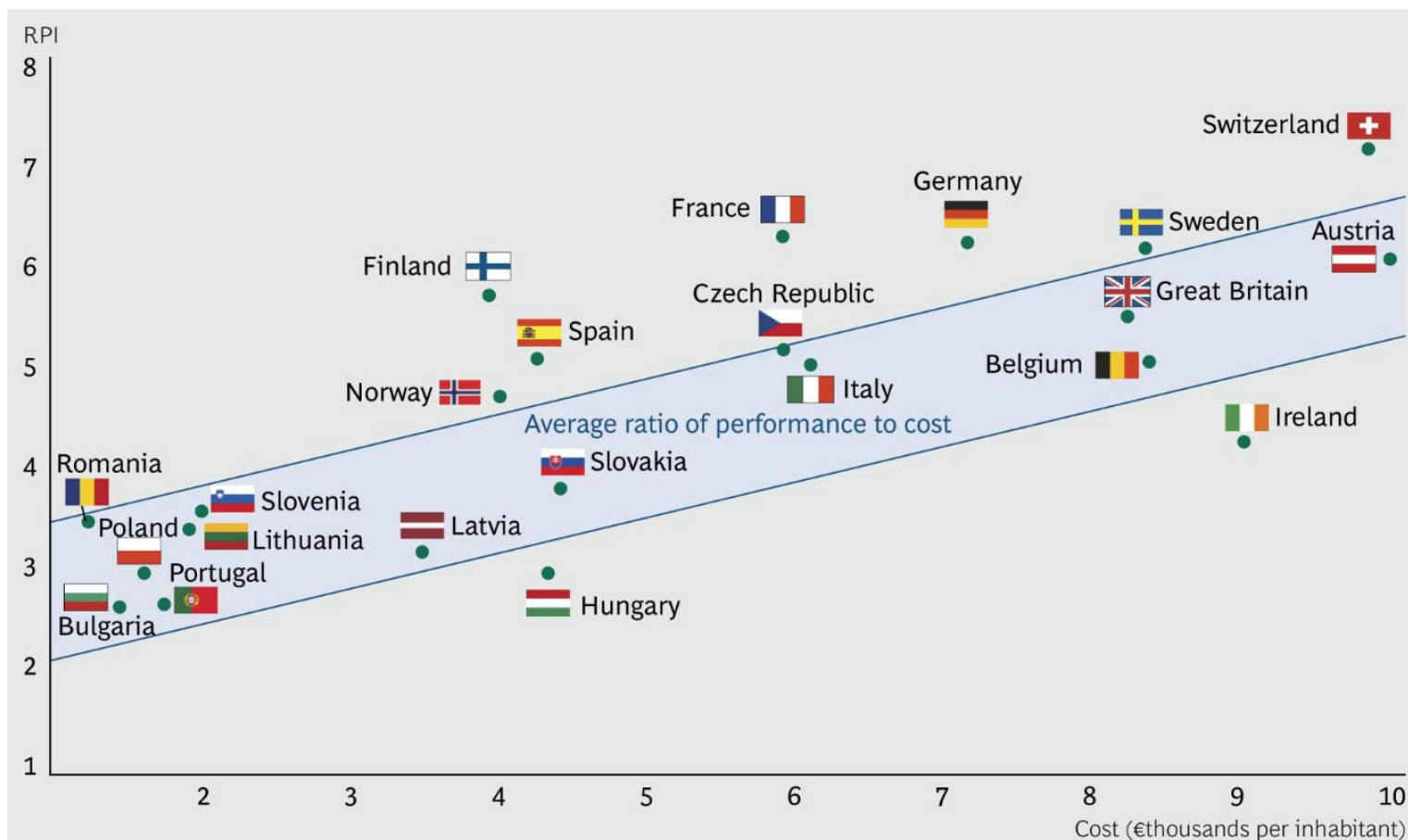
Säkerheten vid spårarbeten



Källa: Christer Rördum och Lars Nilsson, Trafikverket

Internationella jämförelser (1)

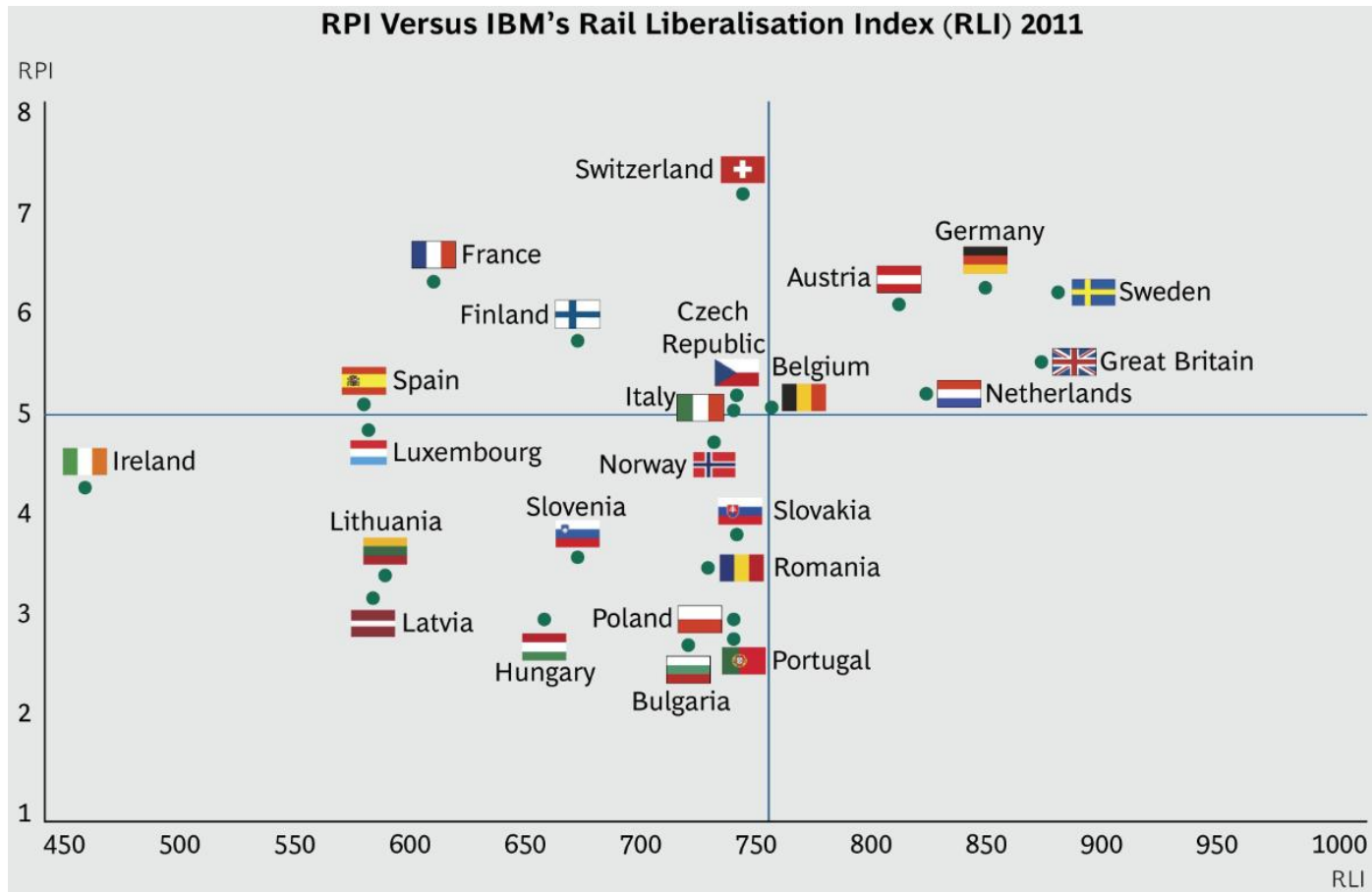
- Stark korrelation mellan satsningar på järnväg och prestation



Källa: Duranton m.fl. (2012)

Internationella jämförelser (2)

- **Relativt svag korrelation mellan grad av liberalisering och prestation**



Källa: Durantou m.fl. (2012)

Identifierade problem- och förbättringsområden

- Kapacitetstilldelningen
- Upphandlad trafik vs. kommersiell trafik
- Kapacitetshöjande åtgärder
- Tillgång till stationer, depåer och terminaler
- Marknaden för underhåll av infrastruktur
- Information, biljetter och ledsagning
- Transporttider och punktlighet
- Marknadsanpassning för godstrafik
- Införande av standarder och ny teknik (t.ex. ERTMS)
- Fordonsförsörjning
- Statistik och uppföljning
- Tillsyn och regelutveckling

Rekommendationer inför fortsatt utredningsarbete (1)

- **Olika huvudtyper av åtgärder**
 - Åtgärder som bör kunna hanteras av branschaktörerna själva
 - Åtgärder som kräver bättre tillämpning av befintligt regelverk
 - Åtgärder som kan kräva ny lagstiftning eller förändrad organisation

Rekommendationer inför fortsatt utredningsarbete (2)

- **Medverka i översyn av kapacitetstilldelningsprocessen och analys av kapacitetshöjande åtgärder**
- **Följa ökad konkurrens på spåren Stockholm-Göteborg och relationen till upphandlad trafik**
- **Utreda krav på att operatörer samarbetar kring gemensam portal för information & biljettförsäljning**
- **Utveckla åtgärdsprogram för bättre godstransporter och effektivare marknadsanpassning**
- **Utreda hur förvaltning av spår och terminalanläggningar bör organiseras, inklusive Jernhusens roll**

Rekommendationer inför fortsatt utredningsarbete (3)

- Studera utvecklingen av spårunderhållsmarknaden
- Överväga om Trafikverket bör ha egna resurser för kontroll av anläggningen
- Överväga form och innehåll i Transportstyrelsens roller (tillsyn, marknadsövervakning etc)
- Överväga hur Sveriges insatser i regelutveckling i EU kan stärkas
- Utredda samlandet av strategisk järnvägskompetens
- Överväga förtydligande av roller och ansvarsområden för olika aktörer och hur deras samarbete kan förbättras

En enkel till framtiden?

- Enkel = ”endast en riktning”
- Svar: **Ja** – eftersom att i vissa viktiga avseenden är återreglering inte möjlig

- Enkel = ”lätt att genomföra”
- Svar: **Nej** – järnvägen har ett antal problemområden att hantera. Det kommer att ta tid och kräva betydande insatser från många olika parter

Kommande aktiviteter och avrapportering

- Remissmöte 18 december
- Regeringens tilläggsdirektiv till steg 2



Tack!

Kontakt:

gunnar.alexandersson@regeringskansliet.se

asa.tysklind@regeringskansliet.se

Utredningens webbplats:

www.sou.gov.se/jarnvagensorg

