



# Centre for Transport Studies

STOCKHOLM

## Inträdeshinder och flaskhalsar för en öppen marknad för persontransporter på järnväg

Roger Pyddoke – VTI

Centre for Transport Studies  
SE-100 44 Stockholm  
Sweden  
[www.cts.kth.se](http://www.cts.kth.se)

**v**ti



## Förord

---

Detta är slutrapporten i projektet Inträdeshinder och flaskhalsar för en öppen marknad för persontransporter på järnväg som utförts på uppdrag av Trafikanalys. Projektledare och ansvarig för denna rapport är Roger Pyddoke. Rapporten har granskats av och diskuterats med professor Jan-Eric Nilsson. Rapporten har godkänts av forskningschef Gunnar Lindberg.

Stockholm den 28 december 2011

Roger Pyddoke

## Innehåll

---

1	Sammanfattning .....	4
2	Uppdraget.....	8
3	Transportpolitiska grunder och skälen för marknadsöppningen.....	9
4	Persontrafikens lönsamhet .....	11
5	Flaskhalsar och hinder för konkurrens .....	13
6	Intervjuer med svenska järnvägsoperatörer .....	21
7	Bedömning av sannolik expansion av utbud och inträde av nya aktörer.....	26
8	Åtgärder för att minska hindren .....	27
	Referenser.....	31
	Bilaga: Frågor till etablerade och potentiella persontrafikoperatörer på järnväg .....	33

## 1 Sammanfattning

---

**Marknadsöppningen av persontrafik med järnväg går trögt i starten. Intervjuer med operatörer och tidigare analyser av marknadens institutioner indikerar att tillgång till rullande materiel och spelreglerna för tilldelning av tåglägen hindrar inträde av nya operatörer. Dessa hinder utgör och kommer, om de inte undanröjs, att fortsatt försvåra expansion och inträde av nya operatörer. Tänkbara åtgärder för att minska dessa hinder kan vara att staten under en övergångsperiod låter ett statligt vagnbolag köpa in och förmedla rullande materiel, respektive att öka banavgifter och därmed kostnaderna för att ta tåglägen i anspråk. En ökning av priset på tåglägen leder till bättre balans mellan efterfrågan och utbud av tåglägen. Utan ny politik är större förändringar i utbudet av trafik inte att vänta de närmaste två åren.**

Från december 2011 gäller den första tågplan där den nya liberalare järnvägslagen som medförde marknadsöppning för persontrafik på järnväg får full verkan. Det är inte helt lätt att beräkna hur mycket ny trafik som nyinträdande företag tillför. En underskattning fås om Skandinaviska Jernbanors trafik som andel av total persontrafik beräknas. I den nya tågplanen 2012 körs cirka 6 promille av tågkilometrarna för persontransporter av Skandinaviska Jernbanor som är en ny kommersiell operatör. Motsvarande andel av all kommersiell persontrafik är cirka 1,6 procent. En överskattning fås om man lägger till Veolias egen trafik som endast delvis är ny. I den nya tågplanen 2012 körs cirka 3 procent av tågkilometrarna för persontransporter av Veolia och Skandinaviska Jernbanor. Motsvarande andel av all kommersiell persontrafik är cirka 8 procent<sup>1</sup>. (Källa: Trafikanalys bearbetning av planerad trafik enligt Tågplan 2012). Marknadsöppningen verkar således gå trögt.

Det finns en rad omständigheter som kan påverka befintliga företags benägenhet att expandera trafiken och utmanas att gå in på marknaden. Förväntad lönsamhet kan påverkas av kostnadsutveckling och konkurrerande transportslags förväntade utveckling av pris och konkurrenskraft. Vidare bestäms affärsmöjligheterna av tillgång till bankapacitet, kvaliteten i bantjänsterna, tillgång till rullande materiel och tillgång till andra kringtjänster som stationer och verkstäder.

### **Lönsamheten i järnvägstrafiken god endast i mindre delar av dagens utbud**

En grundläggande förutsättning är förväntad lönsamhet. Tidigare studier (SIKA 2008) har visat att SJ:s lönsamhet har ökat under 2000-talet. Lönsamheten är dock ojämnt fördelad (SIKA 2003), på så sätt att lönsamheten är störst för stråket Stockholm-Göteborg för att därefter klinga av för stråken Stockholm-Malmö, Stockholm-Sundsvall och övriga stråk med varierande grader av förluster. Det finns flera tänkbara skäl till att en sådan lönsamhetsbild kan överleva. Ett första kan vara att SJ av historiska skäl vill tillhandahålla järnvägstjänster över hela landet så länge helheten går ihop. Ett andra skäl kan vara nätverkseffekter innebärande att resor i de olönsamma delarna bidrar till vinsterna genom att kombineras med resor i de lönsamma delarna. Det kan således finnas enstaka linjer och avgångar som kan tänkas vara kommersiellt lönsamma.

---

<sup>1</sup> Något oklart vilka ansökande som ska räknas till samhällsköpt respektive kommersiell trafik. I denna beräkning har Veolia och Skandinaviska Jernbanor räknats som kommersiell trafik och därutöver SJ och Arlandabanan som etablerad kommersiell trafik.

För länstrafikhuvudmännens persontågstrafik kan den historiska lönsamheten inte avgöras med officiella källor. Det vi vet är att kollektivtrafiken i sin helhet endast täcker cirka hälften av sina kostnader. Även i den regionala tågtrafiken kan det emellertid finnas enstaka linjer och avgångar som skulle kunna vara lönsamma.

### **Regleringen av järnvägsmarknaden kommer att behöva utvecklas**

I ett första huvudkapitel redovisas tidigare analyser av fyra konkurrensproblem som identifierats av utredningar av järnvägsreformer: fördelning av tåglägen, tillgång till rullande materiel, tillgång till kringtjänster som är knutna till järnvägssystemets fastigheter samt behovet av gemensamma system för information och biljettbokning. De viktigaste slutsatserna är följande.

Fördelning av tåglägen sker fortfarande i stort sett med administrativa metoder och potentialen för att införa inslag av prismekanism är stor. I regeringens uppdrag att utreda kapacitetsfrågan på järnväg konstateras att en höjning av avgiftsnivåerna är nödvändig för att avgifterna ska kunna få en reell styreffekt i den årliga kapacitetstilldelningen och i den operativa trafikledningen. Trafikverket har också redan påbörjat ett införande av höjda och mer differentierade banavgifter och arbetar dessutom med en rad olika ytterligare förslag till metoder som kommer att innebära prisdifferentiering av bankapacitet. Ökade prisdifferentiering skulle kunna öka tillgången på kapacitet.

Även om alla utredare av järnvägsreformer har pekat på vikten att etablera väl fungerande marknader för rullande materiel har inte mycket sagts om hur den komplicerade övergången från högt monopoliserad och subventionerad verksamhet skall ske. Järnvägsutredningen (2003:92) pekade t.ex. på att åtgärder för att stimulera utbudet av rullande materiel under en övergångsperiod skulle kunna bli önskvärda för att stödja framväxten av flera aktörer. VTI bedömer också att det finns anledning att överväga flera olika metoder för att under en övergångsperiod underlätta anskaffning av materiel och att detta skulle kunna påskynda en utveckling mot fler aktörer.

Staten har skapat Jernhusen AB för att förvalta de fastighetsresurser som tidigare ägdes av SJ och som ligger i gränzonen mellan infrastruktur och privat verksamhet, och både utveckla den kommersiella potentialen i dessa fastigheter och bidra till att effektiva och lönsamma järnvägsföretag. Nilsson (2011) pekar dock på risken att detta tvådelade mål med starka drivkrafter för att redovisa vinst kommer i konflikt med effektiva priser. Nilsson pekar därför på alternativa verksamhetsformer för att minska denna risk. En mångfald av konkurrerande järnvägsföretag leder till större variation och förändringstryck. En nackdel kan dock vara att en sammanhängande paketering av resmöjligheter och motsvarande rabatter för kombinationsresor försvinner. Detta kan leda till att den totala konsumentnyttan av järnvägsnätet och därmed efterfrågan på tjänsterna minskar. I Pyddoke (2011) analyseras olika regleringsmodeller för att bevara sådan så kallade nätverksfördelar. Studien drar slutsatsen att om kombinationer av interregionala resor utgör en betydande del av det totala interregionala resandet och om flera nya operatörer kommer att etableras så kan dagens reglering av biljettbokningssystemen komma att visa sig otillräcklig.

## **Operatörer pekar ut rullande materiel och tilldelning av spårlägen som viktiga hinder**

I ett andra huvudkapitel redovisas intervjuer med företrädare för SJ och sex tänkbara utmanare till SJ och trafikhuvudmännens trafik; Arriva, DSB, Skandinaviska Jernbanor, Sverigeflyg, Tågkompaniet, och Veolia. I en första fråga ombads operatörerna att fritt kommentera viktiga hinder för expansion och inträde. SJ pekade på att den samhällsköpta trafiken sväller på kommersiellt attraktiva stråk och därmed tränger undan möjligheterna för kommersiell trafik. Utmanarna pekade alla på svårigheter att få tag på rullande materiel och några pekade även på svårigheter att få attraktiva tåglägen. Därefter ställdes riktade frågor om lönsamhet, tåglägen, rullande materiel, fastigheter och biljettsystem. SJ anser att lönsamheten i dagens trafik är tillräcklig men att den innebär betydande utmaningar. Utmanarnas svar varierar. Ibland kan de tolkas som att de bedömer lönsamheten i den trafik som idag körs av SJ och ibland lönsamheten i den trafik som de själva potentiella skulle kunna köra. Bedömningen har en spridning från låg till god. Ibland med tillägget att lönsamheten på vissa linjer bör vara god. På frågan om lönsamheten räcker för inträde svarar SJ att det är tveksamt medan alla utmanarna tror att trafik i nischer kan löna sig.

Möjligheten att skaffa rullande materiel upplevs av alla operatörer som en svår utmaning med osäkra förutsättningar. Utmanarna tycker att det är ett avgörande hinder. Tillgången på nya tåglägen bedöms som liten och minskande, men med möjligheter för experiment i nischer. Vissa operatörer är missnöjda med Trafikverkets process och lyhörddhet. Underhållsverkstäder ses av vissa utmanare redan som ett viktigt hinder. Övriga ser det inte som ett omedelbart påtagligt hinder. SJ ser ett behov av att säkra tillgång till mark för nya verkstäder. Stationer och biljettbokning lyfts inte som omedelbart påtagliga problem.

En av de sista frågorna rör operatörernas önskemål riktade till staten. Utmanarna önskar sig att staten stimulerar utbudet av rullande materiel och en smidigare tilldelning av spårlägen. SJ ser ansträngningar för att minska störningar och förseningar som sin första önskning. Det tycker flera av utmanarna också är viktigt. Några utmanare lyfter även åtgärder för att öka tillgången på verkstadskapacitet.

I uppdraget till VTI formulerades två hypoteser om problem som skulle kunna uppstå vid marknadsöppningen, dels att trögheter kan komma att uppstå i samband med etablering av ny trafik dels att inträdande operatörer väntas uppleva framtida tilldelning av tåglägen som osäker. Båda dessa farhågor kan sägas ha bekräftats i intervjuerna med operatörerna.

## **Stöd för köp av tågmateriel under en övergångsperiod kan stimulera marknadsöppningen**

I ett tredje huvudkapitel diskuteras tänkbara åtgärder. Åtgärder för att minska osäkerhet, förbättra tåglägeshantering, stimulera utbudet av rullande materiel och verkstadstjänster samt en utredning av biljettbokning diskuteras.

De viktigaste åtgärderna för att minska osäkerheten är följande: att avsikten att hantera underprissättningen av kapacitet blir tydlig och att politiken blir tydlig med avseende på hur det offentliga åtagandet i persontrafik på järnväg ska utvecklas. Redan nu ligger i princip uppgiften hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att om möjligt minska utbudet av regional kollektivtrafik som kan vara kommersiellt intressant. Därför kan det

vara rimligt att ge regionala kollektivtrafikmyndigheterna en chans att formulera detta snävare utbud.

När det gäller fördelning av tåglägen är VTI:s bedömning att knappheten på tåglägen delvis är skenbar eftersom tåglägen är underprissatta. Trafikverket förbereder en rad förändringar av banavgifter och processen för fördelning av tåglägen som bör förbättra situationen.

För rullande materiel föreslår VTI att regeringen överväger följande åtgärder för att stimulera utbudet av rullande materiel. Staten kan ge garantier mot värdeminskningar för rullande materiel. Staten kan tvinga SJ att sälja sin äldsta materiel till Affärsverket Statens Järnvägar. Staten kan lagstifta om undantag från kommunallagen för att tillåta trafikhuvudmännen att hyra ut materiel till kommersiella operatörer. Affärsverket Statens Järnvägar skulle kunna ges statliga bidrag för att beställa ny materiel för uthyrning under en övergångstid.

För verkstadsresurser kan också kortsiktiga åtgärder behövas för att, under en övergångsperiod, stimulera utbudet. Ett sätt skulle kunna vara att ge offentliga ägare av befintliga verkstäder i uppdrag att omförhandla hyresavtal för att kunna ge ytterligare företag tillträde till verkstäderna. Ett annat skulle kunna vara att ge Jernhusen i uppdrag att projektera nya verkstäder så nära viktiga järnvägsstationer som möjligt. Tillgång till stationer uppfattas för närvarande inte som ett påtagligt problem.

Biljettbokning uppfattas för närvarande inte heller som ett påtagligt problem. Förekomsten av resor som kombinerar interregionala resor bör dock analyseras för att klargöra behovet av reglering av biljettbokning.

## 2 Uppdraget

---

Uppdraget innebär att VTI ska formulera en sammanfattande bedömning av om det är troligt med expansion av befintliga aktörers utbud, inträde av nya aktörer och vad som kan hindra detta, diskutera alternativa åtgärder för att avlägsna hindren eller åtminstone minska deras betydelse. Med hjälp av SIKAs (2003) tidigare analys av järnvägens lönsamhet och senare års årsredovisningar från SJ AB ska ett lönsamhetsmönster beskrivas.

Rapporten ska även sammanfatta forskning om olika konkurrensproblem på järnvägsmarknaden och i synnerhet projektet "Vägar till effektiv konkurrens inom järnvägen" som finansierats av Trafikverket. En särskilt viktig omständighet att beakta i detta sammanhang är den osäkerhet som föreligger om i vilken utsträckning förseningar och andra trögheter kan komma att uppstå i samband med etablering av ny trafik. Exempelvis kan inträdande operatörer väntas uppleva framtida tilldelning av tåglägen som osäker. Ett annat moment som innebär osäkerhet är de nya incitament som nu introduceras (kvalitetsavgifter) för att ge operatörer och banförvaltare drivkrafter för att undvika förseningar.

Slutligen ska projektet göra en minienkät till SJ samt sex tänkbara utmanare till SJ och trafikhuvudmännens trafik. Syftet är att fråga operatörerna vilka deras uppfattning är om vad som håller tillbaka deras egen expansion av trafik alternativt hindrar deras inträde på den svenska järnvägsmarknaden.



### 3 Transportpolitiska grunder och skälen för marknadsöppningen

---

Marknadsöppningen innebär en balansgång mellan önskemål om att å ena sidan i största möjliga mån låta marknadskrafter påverka utformningen av kollektivtrafik och å andra sidan att kunna ge verktyg för att hantera de marknadsmislyckanden och fördelningsproblem som historiskt har motiverat ingripande på kollektivtrafikmarknader. Den nya lagstiftningen har ökat osäkerheten genom att regler vars tillämpning är svåröversäglbara har införts för att dra gränsen mellan samhällsköpt regional kollektivtrafik på järnväg över länsgräns och interregional kollektivtrafik. För att illustrera politikens våndor sammanfattas i detta avsnitt nedan de politiska målformuleringar som ska vägleda avvägningarna.

#### Transportpolitiska grunder

Utformningen av politiken t.ex. utformningen av kollektivtrafiken är i Sverige tänkta att vägledas av övergripande transportpolitiska mål och principer. Regeringen har därför i den gällande transportpolitiska propositionen (prop. 2008/09:93) slagit fast att följande transportpolitiska principer även fortsättningsvis bör vara vägledande när styrmedel ska väljas och ekonomiska medel prioriteras och anslås:

- kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras,
- beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former,
- konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas,
- trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

En av de grundläggande principerna för transportpolitiken är således att trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas. Denna princip har tydligast koppling till ekonomiska styrmedel som skatter, avgifter och handel med utsläppsrätter (prop. 2008/09:93 sid 65). Detta gäller således även banavgifter.

I den transportpolitiska propositionen nämns inte längre marknadsprincipen för interregional kollektivtrafik (vilket tidigare var fallet prop. 1997/98:56 sid 63). Den dyker istället upp i propositionen för en ny kollektivtrafiklag (prop. 2009/10:200) där det sägs att det är ”av stor vikt att hävda principen om att interregional kollektivtrafik i första hand ska etableras på kommersiella grunder” (sid 57).

Regional kollektivtrafik är i första hand en kommunal angelägenhet. Detta ansvar ska tas genom att den regionala kollektivtrafikmyndigheten regelbundet i ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska omfatta alla former av regional kollektivtrafik och ge ett adekvat uttryck för behovet av regional kollektivtrafik i länet och målen för kollektivtrafikförsörjningen (Prop. 2009/10:200 sid 44).

#### Utgångspunkter för regleringen

I inledningen till marknadsöppningsreformens proposition (prop. 2008/09:176 sid 11) anges motiven för marknadsöppningen som att den ”är ett viktigt men inte tillräckligt steg för att få mer dynamik, effektivare resursutnyttjande och snabbare utveckling av

marknaden. Konkurrens bidrar till att tillgodose resenärernas och samhällets krav på ett attraktivt, effektivt och långsiktigt hållbart trafikutbud av god kvalitet. Det bidrar till ett ökat resande på järnväg till förmån för tillväxt, sysselsättning, regional utveckling och miljö”.

Samtidigt formuleras tankar om att marknadsöppningen bör ske utan att nya möjligheter att begränsa upphandlad eller kommersiell trafik införs. Regeringen anser också att det i varje särskilt fall fortsatt bör krävas ett medgivande från regeringen för att trafikhuvudmännen ska få rätt att, var för sig eller i samverkan, organisera och utföra trafik utanför det egna länet på det av staten förvaltade järnvägsnätet (sid 16).

De regionala kollektivtrafikmyndigheternas befogenheter regleras ytterligare i den nya kollektivtrafiklagen (prop. 2009/10:200 sid 54) där det uttalas att allmän trafikplikt endast får avse regional kollektivtrafik. Där det med ”regional kollektivtrafik menas sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller, om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov”.

Den senare formuleringen öppnar således för ny samhällsköpt trafik i konkurrens med kommersiell interregional trafik om det kan hävdas att den är utformad för att tillgodose arbetspendling och vardagsresande.

## 4 Persontrafikens lönsamhet

---

Persontrafik med järnväg har under de senaste trettio åren brottats med lönsamhetsproblem. Åtgärden att dela upp järnvägsverksamheten i SJ och Banverket 1988 motiverades i hög grad av behovet av att åstadkomma ett bättre grepp om järnvägens kostnader. Den interregionala icke-lönsamma järnvägstrafiken skulle enligt 1988 års transportpolitiska beslut upphandlas istället för att bidrag skulle ges direkt till dåvarande SJ. Den första myndigheten att hantera upphandlingen var Transportrådet. För persontrafiken genomfördes också en reform som innebar att länstrafikhuvudmännen tog över den huvudsakligen företagsekonomiskt olönsamma regionala trafiken 1990. Uppgiften att upphandla företagsekonomiskt icke-lönsam interregional järnvägstrafik övertogs så småningom av Rikstrafiken då den bildades 1999. Dessa uppgifter övertogs 2010 av Trafikverket.

### SJs lönsamhet

Den senaste utredningen av SJ:s lönsamhet, som vi funnit, genomfördes av SIKÅ (2008) på uppdrag av Järnvägsutredningen 2. Utredningen analyserade utvecklingen av den totala lönsamheten i SJ:s persontrafik från 2001 till 2007 och drog slutsatsen att "lönsamheten förbättrats avsevärt" exempelvis ökade rörelseresultatet från under 50 mkr 2001 till drygt cirka 800 mkr 2007. För 2010 redovisade SJ ett rörelseresultat på 439 mkr bland annat med hänvisning till den ogynnsamma vintern.

Tidigare hade SIKÅ (2003) i en mer detaljerad analys studerat lönsamheten i tio av SJ:s stråk dels 1997 och dels framåtblickande i olika scenarier för 2010. SIKÅ konstaterade att endast ett stråk, Västra stambanan, var lönsamt 1997 medan även Södra stambanan och Ostkustbanan tillsammans med Jämtland bedömdes bli lönsamma till 2010 i basscenariot. Den sammantagna lönsamheten för SJ bedömdes då bli svagt positiv med ett netto på cirka 200 mkr 2010.

Denna beräkning byggde på följande antaganden beträffande utvecklingen av kostnader och biljettpriser till 2010. Beräkningen av underhållskostnaderna baserades på antaganden om att X2-tåg, intercity- och interregiotåg i viss utsträckning skulle bytas ut. Därmed antogs att dessa underhållskostnader skulle minska något. För pendeltåg antogs oförändrade underhållskostnader. Energikostnaderna antogs minska med 30 procent för pendeltågen. För flera tågtyper antogs oförändrade kostnader. Banavgifterna antogs oförändrade förutom att Öresundsbroavgiftens antogs tas bort. Omkostnader för administration, terminaler, biljettförsäljning antogs att dessa kostnader kunde slås ut på en större volym. Biljettförsäljningskostnaderna antogs minska med 25 procent per personkilometer. Personalkostnaderna antogs öka med mellan 25 och 60 procent för olika tåg.

Intäkterna för operatörer av persontrafik kommer huvudsakligen från biljettförsäljningen. I SIKÅ (2003) antogs att biljettpriserna skulle vara reall oförändrade mellan 1997 och 2010. Biljettpriserna för järnvägsresor har tidigare ökat snabbare än konsumentprisindex. Mellan 1985 och 1995 ökade biljettpriset nominellt med hundra procent. Mellan 1995 och 2005 ökade priset med 50 procent. Från 2005 fram till och med 2008 har priserna enligt SCB fallit med sju procent. SIKÅ (2008) pekar också på att relativpriset på tågresor minskat gentemot bil och flyg (sid 62).

Under perioden 2000 till 2010 ökade de totala persontransporterna på järnväg med 36 procent (källa Trafikanalys). Motsvarande ökning av de regionala persontransporterna var 58 procent och det interregionala tågresandet i personkilometer ökade med cirka 23 procent under samma period. Under 2010 utgjorde de regionala persontransporterna 42 procent av det totala persontransportarbetet med järnväg. VTI känner inte till någon samlad orsaksanalys till denna utveckling.

Sammantaget bedömer VTI att den verkliga utvecklingen av SJ:s lönsamhet varit klart bättre än i SIKAs basscenario från 2003. Utan annan analys av stråkens lönsamhet finns det dock ingen anledning att tro att lönsamhetsmönstret skulle ha utvecklats på ett annorlunda sätt. I SIKAs analys visades också att lönsamhetsmönstret påverkades relativt litet av ökade biljettpriser även om den totala lönsamheten ökade genom att de lönsamma linjerna blev än mer lönsamma (SIKA 2003 sid. 49).

Lönsamhetsbilden gör dock att det framför allt är för de få linjerna med högst lönsamhet som är mest intressanta för nya operatörer att gå in. Den innebär också att det inte är självklart att kommersiella operatörer kommer att ha ett intresse av att försöka konkurrera med samhällsköpt trafik.

### **Trafikhuvudmännens lönsamhet**

Lönsamheten i trafikhuvudmännens tågtrafik är inte lätt att få en bild av. I Nilsson och Jonsson (2011) görs ett försök att ekonomiskt analysera tillhandahållandet av denna trafik. Författarna avstår dock ifrån att redovisa ett aggregerat netto av kostnader och biljettintäkter. I Nilsson (2011a sid 51) uppges den regionala kollektivtrafikens kostnader respektive verksamhetsintäkter (biljetter och reklam) uppges vara 27,8 respektive 14,4 miljarder kronor. Nilsson gör dock inget försök att redovisa ett separat netto för trafikhuvudmännens *tågtrafik*. Han konstaterar istället att "kvalitén på de inrapporterade uppgifterna inte är tillfredställande" vilket i sammanhanget framstår som en eufemism. Detta tillstånd utesluter dock inte att enskilda huvudmän kan ha icke-offentliggjorda beslutsunderlag som är bättre.

Denna bristfälliga situation gör det i praktiken omöjligt att uttala någon tillförlitlig bedömning av lönsamheten i trafikhuvudmännens tågtrafik. Med tanke på trafikhuvudmännens mål att tillhandahålla så mycket kollektivtrafik som möjligt för de resurser man förfogar över förefaller det dock ytterst osannolikt att man skulle inskränka trafiken till en företagsekonomiskt lönsam omfattning. Det förefaller betydligt rimligare att tågtrafiken tillhandahålls på ungefär samma villkor som trafiken i övrigt.

## 5 Flaskhalsar och hinder för konkurrens

---

I detta kapitel sammanfattas iakttagelser i projektet Vägar till effektiv konkurrens inom järnvägen som finansierats av Trafikverket och som i första hand kom att inriktas på regleringsproblem i interregional persontrafik på järnväg i Sverige, Storbritannien och Tyskland.

### Uptakten till och marknadsöppningsreformen för persontrafik på järnväg

I projektets första uppsats Alexandersson m.fl. (2011) sammanfattas den svenska vägen till marknadsöppningsreformen. Författarna visar att reformarbetet sedan lång tid har karaktäriserats av medvetenhet om fyra konkurrensproblem (tåglägen, rullande materiel, fastigheter och biljettbokning), och att denna medvetenhet också karaktäriserar reformen (prop. 2008/09:176). Samtidigt framhålls att regeringen intar en avvaktande hållning till att försöka antecipera de regleringsproblem som reformen kan tänkas ge upphov till. Förarbetena och propositionen pekar ut de fyra kritiska områdena, vilka behandlas av projektet i fyra uppsatser som kommer att behandlas i var sitt avsnitt nedan. Syftet är att mot bakgrund av uppsatsernas iakttagelser och tidigare utredningslitteratur peka mot omständigheter som kan försvåra inträde och expansion.

### Tåglägen

Grundläggande utgångspunkter för att tänka om hur järnvägens kapacitet bör fördelas är dels det europeiska regelverket som formuleras i en rad direktiv och implementeras i den svenska järnvägslagen (SFS 2004:519), samt de svenska transportpolitiska målen. Järnvägslagen innebär att kapacitet ska fördelas på konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. I teorin är detta inte oförenligt med det övergripande transportpolitiska målet om samhällsekonomisk effektivitet, vilket innebär att fördelningen av kapacitet bör ske på ett sätt som maximerar nyttan eller betalningsviljan för att använda spåren. Principerna utgår ifrån att det är transportutföraren som har bäst information om vilka tåg som bör få använda spåren. Denna information finns dock endast hos varje transportutförare. Därför behöver infrastrukturförvaltaren (i Sverige mestadels Trafikverket) finna en metod för att fördela tåglägen som är både objektiv och opartisk, samt väljer ut de mest värdefulla tågen och gör det på ett transparent och effektivt sätt. I teorin kan detta göras med en prismekanism medan varje slag av förenklad administrativ metod kommer att leda till suboptimal fördelning av tåglägen. Den metod som i realiteten använts har i princip hela tiden inneburit en fördelning med administrativa metoder.

I mars 2011 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av ökad kapacitet i det svenska järnvägssystemet. Dagsläget beträffande tillgången på kapacitet beskrivs i Trafikverket (2011a) som att man har "ett mycket högt kapacitetsutnyttjande" (sid 5) och det hävdas att "den gällande nationella planen inte innehåller tillräckliga åtgärder för att hålla jämna steg med utvecklingen av efterfrågan" (sid 5). I VTI:s yttrande (dnr: 2011/0379-13) över två utredningar som presenterats som delrapportering i ovan nämnda regeringsuppdrag (Trafikverket 2011 b och c), konstaterar VTI att det saknas definitioner av kapacitetsbrist och "kvantifieringar av om förseningarna ökar eller inte. Det saknas också en diskussion om vilken information som behövs för att kvantifiera kapacitetsbrist och i vilken utsträckning operatörer inte får tillgång till önskad kapacitet, alternativt om man givits sämre avgångstider än vad man önskar". VTI drar därför slutsatsen att "kapaciteten mycket väl kan vara hårt ansträngd" men att det inte "går att

ta ställning till Trafikverkets förslag på grundval av” de föreliggande rapporterna. VTI vill i detta sammanhang peka på att potentialen för att utnyttja prismekanismen för att fördela knapp kapacitet är långt ifrån fullt utnyttjad. Detta följer b.l.a. av iakttagelsen i Wieweg (2011) att järnvägstrafiken inte fullt ut betalar sina samhällsekonomiska marginalkostnader i termer av banavgifter. Denna bedömning delas av regeringen som i uppdraget till Trafikverket dessutom uttalar att en höjning av avgiftsnivåerna är nödvändig för att avgifterna ska kunna få en reell styreffekt i den årliga kapacitetstilldelningen och i den operativa trafikledningen. I Kågeson (2011) görs också bedömningen att en likformig debitering av koldioxidskatter snarare skulle gynna godstransporter på väg och med sjöfart på bekostnad av järnvägstrafiken än tvärtom.

I den första uppsatsen i Vågar till effektiv konkurrens, Hultén (2011a) beskrivs att den administrativa tilldelningsprocessen sker med ett ökande inslag av jämkning och förhandling innebärande att ursprungligen sökta tåglägen ”förskjuts” för att tågplanen ska kunna härbärgera så många önskemål som möjligt. Detta sker mestadels utan att Trafikverket använder den information som de har. De schabloner för tågs olika värden som finns används endast i ett fåtal fall. Sammantaget innebär detta risker för att mindre samhällsekonomiskt värdefulla tåg ges utrymme eller företräde på bekostnad av mer samhällsekonomiskt värdefulla tåg.

I Hultén (2011) analyseras hur doktrinen och praktiken för tåglägesallokering utvecklats sedan de första reformerna i slutet av 1980-talet. Genom hela denna utveckling har administrativa metoder för fördelning av tåglägen utmanats av idéer om hur prismekanismer skulle kunna introduceras i planeringen. Hultén pekar på att Nilsson (1992) redan 1992 argumenterade för att en ökat inslag av prissystem för att fördela tåglägen. Under 1990-talet stödde Banverket forskningsprojekt vid Högskolan i Dalarna med syfte att utveckla prismekanismer för att prioritera bananvändning. En del av denna forskning beskrevs i en rapport från Banverket (1997). Regeringen initierade med ett uppdrag till SIKA 2000 ett arbete för med att se över marginalkostnadspriser i transportpolitiken. I SIKA (2000) rapporterades också ett försök med auktioner för en del av bansystemet. I Nilsson (2002) sammanfattas stora delar av denna forskning om tåglägesfördelning med auktionsmekanismer. Budskapet var att det i princip är möjligt att på basis av uppgivna bud åstadkomma ett tidtabellsförslag prioriterat efter betalningsvilja.

Under 2003 presenterades en första utredning (SOU 2003:104) med syftet att föreslå en marknadsöppning. Utredningen uppmärksammade också tåglägesfördelningsfrågan som strategisk och jämförde olika ansatser för att åstadkomma en tidtabell. Hultén (2011) konstaterar dock att det i utredningen inte explicit framgår vilken modell som utredaren förordade men att det verkar vara administrativ fördelning som utredaren tror mest på. Efter detta hände inte mycket och 2005 konstaterade SIKA (2005) åter att läget beträffande marginalkostnadsprissättning av knapphet och störning på järnväg var att det fanns en outnyttjad potential för att öka effektiviteten i banutnyttjandet genom att prissätta knapphet.

Hultén (2011) beskriver att arbetet med tågplanerna i stort sett går till på samma idag som i början på 2000-talet. I början av 2000-talet utgick planeringen från förra årets tidtabell. Sedan några år låter man i högre utsträckning inkomna önskemål styra. Fjärrtåg med hög prioritet och pendeltåg med hög rigiditet läggs in först. En första

version går ut på remiss till operatörerna. Dessa ges då möjlighet att yttra sig över tågplanförslaget.

Ett nytt moment på senare år är tvistlösning. Antalet uppkomna tvister är dock fortfarande litet. I en parallell utredning till denna (Hultén 2011a) konstateras att endast tre tåglägesansökningar gått till tvistlösning i tågplanen för 2012.

Hultén (2011) beskriver också delar av utvecklingsarbetet med olika nya metoder för att prioritera och välja tåg. Under 2011 inleddes en prisdifferentiering av tåglägen. En aspekt var att differentiera banavgiften med avseende på att ett en del av nätet har hög nivå av efterfrågan: Stockholm-Göteborg-Malmö-Stockholm och Stockholm-Gävle gavs högre avgift och övriga nätet lägre avgift. Vidare infördes passageavgifter på vissa ställen i storstäder och för passage av Öresundsbron.

Trafikverket har också arbetat med en metod för **successiv tilldelning** av tåglägen. Enligt Hultén (2011), är ett datorverktyg som kan "synliggöra kvarvarande planeringsutrymme som kan användas" för att sätta in nya tåg, den avgörande nyheten. Vidare har Trafikverket arbetat med en modell för **ramavtal** (Trafikverket 2011) för att ge tillgång till infrastrukturkapacitet under längre perioder än ett år. Trafikverkets förslag innebär att sådana avtal ska kunna tecknas första gången för perioden 2015 – 19 (fem år). Om operatören binder sig för att använda moderna fordon eller att medfinansiera investeringar i statens järnvägsnät anser Trafikverket att perioden kan uppgå till tio år. Trafikverket har också i olika utredningar t.ex. Andersson och Nilsson (2011) övervägt att använda **bokningsavgifter** i samband med tågplanearbetet.

### Rullande materiel

En avgörande fråga för en operatör som önskar starta en ny verksamhet eller utvidga en befintlig är hur den ska kunna skaffa rullande materiel. Att beställa nya vagnar utgör en stor investering och innebär i realiteten också ett betydande risktagande eftersom den tid som det tar att betala tillbaka investeringen ofta är lång och marknadsförutsättningarna kan förändras. Ett företag som investerar i nya tåg möter ett antal olika ovissa förutsättningar: marknadsefterfrågan, antalet konkurrenter, pris och kvalitet på spårkapacitet, kundernas tillgång till konkurrenter och alternativ. Därför kan det vara attraktivt att finna lösningar som innebär att materiel hyrs.

Vid tidpunkten för marknadsöppningen fanns i Sverige huvudsakligen två slags ägare av rullande materiel för persontransporter, dels SJ, dels länstrafikhuvudmännen. I det senare fallet inte sällan genom förvaltningsbolaget Transitio. I SJ:s fall pekar redan Alexandersson och Hultén (2008) på att SJ redan under 1990-talet sålt merparten av sitt rullande materiel för att därefter leasa tillbaka det.

I den andra uppsatsen i Vägar till effektiv konkurrens analyserar Alexandersson (2011) tillgången till rullande materiel i Sverige och Storbritannien. I uppsatsen blickar Alexandersson tillbaka på den svenska reformprocessen från 1988 och framåt och beskriver olika åtgärder som t.ex. överföring av rullande materiel från SJ till trafikhuvudmän 1990, problemen att få tillgång till rullande materiel för upphandlad interregional trafik i slutet på 1990-talet, bildandet av föregångaren till Transitio (som är ett av trafikhuvudmän gemensamt ägt bolag för förvaltning av rullande materiel) och

slutligen bolagiseringen av SJ 2001 som ledde till att Affärsverket Statens Järnvägar uppstod som en förvaltare av rullande materiel och statens leasingkulder.

Alexandersson blickar också tillbaka på analyserna av tänkbara utformningar av politiken för att underlätta marknadens funktion. EU:s järnvägsdirektiv har hittills inte reglerat tillhandahållande av rullande materiel. I den första järnvägsutredningen under 2000-talet (SOU 2003:104) gjordes bedömningen att en öppen och väl fungerande fordonsmarknad var en förutsättning för utvecklingen även av marknaden för persontransporter. I förarbetena för marknadsöppningsreformen gör svenska regeringen (prop. 2008/09:176) samma bedömning. I propositionen pekar regeringen i likhet med den andra järnvägsutredningen SOU 2008:92 på att offentliga ägt materiel och historiska stöd utgör ett hinder för utveckling av en privat marknad. Regeringen uttalar därför att fordon i så liten utsträckning som möjligt ska tillhandahållas av samhällsorgan. Därutöver görs ingen explicit bedömning av förutsättningarna för en sådan marknad att utvecklas.

Järnvägsutredaren (SOU 2008:92) pekade samtidigt på det önskvärda av att skapa nya finansieringsformer (sid 149). Detta för att på sikt göra det möjligt för även privata vagnbolag att kunna erbjuda leasingavgifter i närheten av den kostnadsnivå som de offentliga leasingförmedlarna kan tillgodogöra sig. Utredaren menar att det kan ske genom en förändring av lagstiftningen som skulle kunna erbjuda större säkerhet för finansiärer genom att fordonen registreras och de möjligheter detta ger att erbjuda panträtt i egendomen. Utredaren hoppas därmed att regelverket ska kunna skapa förutsättningar som kommer att positivt stimulera till en ökad privat finansiering genom att det blir lättare för ägarna att bevaka sin investering.

En företrädare för tillverkare av rullande materiel i Sverige framhåller att tillverkarna har både den kompetens och de kontaktnät som behövs för att sy ihop de finansiella lösningar som kan krävas för ett köp av ny materiel. Detta är i själva verket en viktig konkurrensfaktor när köp av ny materiel görs upp idag.

Efter det har ytterligare förslag analyserats av departementet och Trafikverket i arbetsmaterial (Hellsvik 2011). Dessa förslag spänner från tillåtelse för operatörer att använda eget materiel i upphandlad trafik över, inventering av potentiellt tillgängligt statligt ägt materiel (SJ AB) och att utreda förutsättningarna för uthyrning av kommunalt materiel, till ett uppdrag till Affärsverket Statens Järnvägar att under en övergångsperiod anskaffa och hyra ut nya och begagnade fordon. Det är för VTI inte känt i vilken utsträckning dessa förslag utretts eller övervägts ytterligare.

En möjlighet att frigöra rullande materiel för nya operatörer verkade uppstå när SJ 2008 inledde investeringarna för att ersätta X2000 vagnarna med nytt materiel. Alexandersson (2011 sid 9) refererar dock att SJ i ett yttrande till Näringsdepartementet ska ha deklarerat att man behöver all materiel även fortsättningsvis. Således kommer de fordon som ersätts av nytt materiel under en överskådlig framtid inte bli tillgängliga för konkurrenter till SJ. På ett liknande sätt refererar Alexandersson (sid 11) att även utländska vagnägare inte vill se sin egen materiel i konkurrens med den egna verksamheten.

Även trafikhuvudmännens materiel skulle i viss utsträckning kunna hyras ut t.ex. i lågtrafik eller genom att reservmaterielen hyrs ut. Trafikhuvudmännen är dock bundna av



kommunallagen i den meningen att den tågmateriel de äger inte kan hyras ut för att användas för andra än medborgarna i deras egna kommuner.

Alexandersson konkluderar att ingen regering hittills har varit villig att ingripa för att underlätta etablerandet av en marknad för rullande materiel. Istället har regeringen i prop. 2008/09:176 slagit fast att fordon helst inte ska tillhandahållas av samhällsorgan och att statlig medfinansiering av regionala järnvägsfordon ska avvecklas.

### **Fastigheter**

En övergripande fråga för fastighetsförvaltningen är hur förvaltningen ska organiseras för att samhällsekonomiskt effektivt tjäna tillhandahållandet av järnvägstjänster. Svaret på denna fråga behöver inte nödvändigtvis vara likformigt för olika slags fastigheter inom järnvägssektorn. Behoven av politik kan också tänkas variera över tid. Exempelvis kan man tänka sig att det under en övergångsperiod kan behövas åtgärder, för att underlätta inträde för nya operatörer och tillgång till fastigheter och de tjänster som tillhandahålls i/på dem, men att dessa åtgärder kan avvecklas senare.

I en tredje uppsats i Vägar till effektiv konkurrens (Nilsson 2011) analyseras förvaltningen av fastigheter i det svenska, tyska och brittiska järnvägssystemen. Den svenska politikens huvuddrag är att förvaltningen av merparten av kommersiellt viktiga fastigheter som exempelvis stationer, underhållsverkstäder har separerats först från den kvarvarande dominerande operatören av persontrafik och senare från infrastrukturförvaltningen och lagts i Jernhusen.

Jernhusen etablerades 2001 med syfte att förvalta de fastighetsresurser som tidigare ägdes av SJ och som låg i gränzonen mellan infrastruktur och mark avsedd för privat ägande. Tanken var att mark som behövdes för infrastruktur skulle ägas av järnvägens infrastrukturförvaltare, idag Trafikverket. Ett syfte med Jernhusen är att utveckla den kommersiella potentialen i användningen av dessa fastighetsresurser. Vissa fastigheter och delar av fastigheter ägs dock fortsatt av Trafikverket. Ytterligare fastigheter som t.ex. regionala resecenter kan ägas av trafikhuvudmän eller kommuner. Jernhusens verksamhet är i sin tur uppdelad i fyra affärsområden: stationer, godsterminaler, depåer och stadsprojekt. Bolaget äger cirka 60 stora stationer, medan Trafikverket äger spår och plattformar på stationerna.

Huvuddragen i regeringens proposition 2008/09:176 för marknadsöppning och förvaltning av resurser för underhållsverksamhet är att:

- Användning och uthyrning av fastigheterna bör främja konkurrens i tillhandahållandet av servicetjänster.
- Jernhusen bör verka för att flera tjänsteproducenter kan använda verkstadsfastigheter (särskilt i monopollägen)
- Banverket och Jernhusen AB bör planera för behov av mark för nya terminal- och servicefunktioner i anslutning till spår och terminaler, med avseende på mark och för att underlätta etablering av konkurrerande servicetjänster.

### **Stationer**

Jernhusens affärsområde Stationer äger stationsbyggnader och hyr ut dem till dotterbolaget Svenska Reseterminaler AB (SRAB) som i sin tur förvaltar och hyr ut väntsalrar till operatörerna. SRAB debiterar trafikoperatörer i princip

självkostnadsbaserade stationsavgifter för att täcka förvaltningen av väntsalar. Affärsområde Stationer hyr även ut affärslokaler i väntsalar.

Enligt Nilsson (2011) är det inte uppenbart vad som är ett optimalt sätt att fördela ägandet och organisera förvaltningen av fastighetsresurserna. Han pekar dock på risken att starka drivkrafter för Jernhusen att redovisa vinst riskerar att komma i konflikt med målet att stationer ska tillhandahållas till effektiva priser.

### **Verkstäder**

En hel del av affärsområde Depåers verkstäder hyrs ut till Euromaint som har sitt ursprung i den del av SJ som skötte verkstäder. Även Euromaint knoppades av från SJ 2001. Även Ahlstom, Bombardier och trafikhuvudmännen har vissa verkstadsresurser. På grund av lagstiftningen kan Trafikhuvudmännens verkstäder inte sälja tjänster till andra operatörer. Sammantaget innebär detta att Euromaint än så länge har liten konkurrens för tungt underhåll.

### **Bestående hinder?**

Sammantaget menar Nilsson (2011) att denna organisation av fastighetsförvaltningen riskerar att leda till ineffektiv (för hög) prissättning av fastighetsresurser, vilket i sin tur kan underminera möjligheterna att bedriva trafik och göra långsiktiga investeringar rullande materiel. Implicit i Nilssons resonemang är att alternativa institutionella lösningar endast i begränsad utsträckning har analyserats. Det är t.ex. inte uppenbart hur stort det infrastrukturella värdet av stationer egentligen är. Behövs stationer överhuvudtaget, eller skulle motsvarande tjänster uppstå på kommersiell grund?

För verkstäder finns det på kort sikt inga näraliggande substitut. Förekomsten av omfattande bundna och oåterkalleliga investeringar, men också betydande inslag av lägesfördelar skapar såväl konkurrensfördelar som inträdeshinder. Nilssons analys pekar fram emot att ytterligare analyser behövs för att bedöma i vilken utsträckning detta kan komma att utgöra bestående hinder. Dessa omständigheter verkar åtminstone på kort sikt kunna bidra till att försvåra och förhindra inträde. Däremot är det svårare att se att det på litet längre sikt skulle hindra en lönsam expansion av trafiken.

Nilsson jämför också tillhandahållandet av fastighetstjänster i Tyskland och Storbritannien. Han konstaterar att den förra innebär att det forna tyska järnvägsmonopolet, numera dominanten, Deutsche Bahn, tillhandahåller dessa tjänster till delvis reglerade och offentligtjorda priser. Detta uttrycker en ambition att nå konkurrensneutralitet. I Storbritannien ägs fastigheterna av infrastrukturförvaltaren men drivs mestadels under franchisekontrakten av franchisetagaren. I den mån som andra operatörer behöver tillgång till stationerna ges de det mot reglerade priser. För verkstadstjänster verkar en viss konkurrens fungera. Även Storbritannien har således vidtagit vissa åtgärder för att åstadkomma konkurrensneutralitet.

### **Biljettbokning**

En farhåga när ett tidigare järnvägsmonopol utmanas är att den totala konsumentnyttan av järnvägstjänster ska minska. Ett första skäl är att företagsekonomiskt olönsamma linjer som kurssubventionerats inom ramen för monopolet kan upphöra. Ett andra skäl är att det kan bli svårare att kryssa fram i det pluralistiska utbudet. Ett tredje skäl är att ett integrerat företag har drivkrafter i form av ökad lönsamhet av att erbjuda rabatter

för biljetter för kombinationer av resor. Om transaktionskostnaderna är små, har företag som säljer en del av en sådan kombination, drivkrafter, i form av ökad lönsamhet, för att samarbeta om kombinationsrabatter. Om inte riskerar den totala försäljningen och därmed nyttan att minska.

Den fjärde uppsatsen i Vågar till effektiv konkurrens Pyddoke (2011) analyserar argumenten för att tillhandahålla gemensam biljettbokning och att reglera prissättning av resor som kombinerar interregionala tåg. Utgångspunkten för analysen är problemet att när nya operatörer väntas etablera sig så kommer passagerare få det svårare att finna attraktiva kombinationer av resor och operatörerna kommer inte självklart att erbjuda rabatter för kombinationer av resor från olika operatörer. Den första delen av problemet kan lösas om informationen om de nya operatörers utbud görs tillgänglig där resenärer söker efter information. Det kan t.ex. göras i Samtrafikens Resrobot.

Den andra delen av problemet förutsätter att operatörer samarbetar om biljettbokningssystem och klarerar eventuella betalningar. För kombinationer mellan interregionala tåg och trafikhuvudmannatåg finns systemet Resplus. För kombinationer mellan interregionala tåg erbjuder SJ:s system nya operatörer att ansluta sig. Så länge detta sker på ett sätt som de nyinträdande operatörerna uppfattar som konkurrensneutralt är detta inget problem, och konkurrensneutralitet har endast betydelse om det antalet resor som är kombinationer mellan interregionala tåg är betydande. Idag saknas dock statistik som tillåter uppskattning av detta antal. Det konstateras också att ingen empirisk analys har kunnat hittas om storleksordningen av de konsumentnyttor som uppstår till följd av koordinerad prissättning.

Till denna utredning uppger SJ att i merparten av de SJ:s resor som innebär kombinationer med andra tåg, så kombineras SJ-resan med ett trafikhuvudmannatåg. Det innebär att flexibiliteten och intresset för att ge rabatter är förhållandevis liten. En av de mindre operatörerna uppger, å andra sidan, att en stor del av dennes resor sker i kombination med andra operatörers interregionala tåg.

En delfråga är i vilken utsträckning det kan vara motiverat att rabattera kombinationer mellan interregionala tåg och trafikhuvudmannatåg. Genom att trafikhuvudmannatågen mestadels är subventionerade med ungefär halva kostnaden ter det sig inte troligt att det skulle vara motiverat med ytterligare prisminskningar.

I Pyddokes (2011) analys av den svenska regleringen konstateras att den senaste järnvägsutredningens direktiv (2007:145) kan tolkas som att regeringen önskar ett koordinerat biljettbokningssystem. Utredaren föreslog dock att deltagande i systemet skulle vara frivilligt (SOU 2008:92 sid 169). Detta öppnar dock för möjligheten att ingen samarbetar. Detta föranledde utredaren att föreslå att lagstiftaren skulle tvinga SJ skulle tillåta andra operatörer att bli delägare i dess bokningssystem.

I uppsatsen jämförs också regleringen av biljettbokningssystem i Sverige med Tyskland och Storbritannien. Det kan noteras att den brittiska regleringen går längre genom att tvinga alla operatörer att samarbeta i ett gemensamt bokningssystem. Detta samarbete är ofullständigt (jämfört med ett integrerat företags prissättning). Skälet är att det finns svårfunna rabatter för resenärer som kombinerar regionala resor från olika

franchisetagare. Den tyska regleringen ställer mindre krav än den svenska vilket innebär att inträdare hänvisas till den förre monopolistens bokningssystem.

Studien drar slutsatsen att om kombinationer av interregionala resor utgör en betydande del av det totala interregionala resandet och om flera nya operatörer kommer att etableras så kan dagens reglering av biljettbokningssystemen komma att visa sig otillräcklig.

## 6 Intervjuer med svenska järnvägsoperatörer

---

En huvuduppgift i detta uppdrag är att intervjua svenska tågoperatörer om deras syn på möjligheter att expandera trafiken i Sverige. Intervjuerna genomfördes under perioden september till november 2011. De intervjuade företagen är SJ, Arriva, DSB, Skandinaviska Jernbanor, Sverigeflyg (Sundsvallsflyg), Tågkompaniet och Veolia. Vi har valt att kalla alla operatörer utom SJ för utmanarna. I detta avsnitt sammanfattas operatörernas svar utan de värderas av VTI.

Den första fråga som ställdes i intervjuerna var en öppen fråga om vilka hinder för expansion och nyinträde som operatörerna ser. SJ framhåller att den samhällsupphandlade trafiken expanderar och delvis tränger undan möjligheterna för kommersiell trafik. Det är främst den länsgränsöverskridande trafiken, men också trafiken inom länen som potentiellt inskränker möjligheten att erbjuda kommersiella alternativ. De flesta utmanarna framhåller tillgången till rullande materiel som ett hinder för deras expansion. De pekar på frånvaron av möjligheter att i tillräcklig omfattning hyra eller att på en andrahandsmarknad anskaffa materiel. De operatörer som försökt få tåglägen tycker att det är svårt att få attraktiva tåglägen.

Därefter ställdes en fråga om operatörernas uppfattning om dagens lönsamhet. SJ svarar att den är tillräcklig men med tillägget att den innebär betydande utmaningar. Utmanarna säger att lönsamheten är allt från låg till god. Svaren kan dock i viss utsträckning kunna sägas bero på att de små operatörerna främst siktar in sig på att tillhandahålla trafik i liten omfattning och att lönsamheten för denna trafik är tillräcklig. Den avgörande frågan är närmast om lönsamheten är tillräckligt hög för att motivera nya operatörer att ta risken att beställa ny eller begagnade materiel som skulle kunna användas för att utvidga trafiken. Ingen av de små verkar för närvarande ha sådana planer. Alla små verkar dock vara intresserade av att experimentera i olika nischer med den materiel de kan få tag på. Detta avspeglas också i bedömningen av om lönsamheten räcker för nyinträde. Fem utmanare svarar att de tror att lönsamheten kan vara tillräcklig på vissa linjer.

Nästa grupp av frågor berörde olika förutsättningar för inträde. Den första gällde möjligheten att få tåglägen för trafik som kunde vara kommersiellt intressant för inträde. Där bedömde två av utmanarna att möjligheterna var tillräckliga för nischverksamhet. SJ och övriga operatörer bedömde tillgången liten och minskande respektive svår och osmidig. Det är påtagligt att ingen av utmanarna för närvarande redovisar någon ambition att fullt ut försöka utmana SJ på någon av de mest lönsamma linjerna med nytt tågmateriel.

Detta visas också av hur operatörerna svarar på frågan om de tror att det dyker upp nya koncept för att tillhandahålla tågtrafik de närmaste åren. Svaren är med ett undantag nekande. Dessa operatörer tror inte att det kommer att hända något de närmaste åren. Den fjärde operatören tror att det kommer nya koncept.

När frågan kom till rullande materiel så hade de flesta utmanarna redan pekat ut detta som ett hinder. De pekade på att det allmänt råder stor osäkerhet om förutsättningarna för att bedriva trafik och att detta hämmar intresset för att göra stora åtaganden. De osäkerheter som pekas ut av operatörerna är tillgång till tåglägen, frånvaro av

fungerande finansieringslösningar, kvaliteten på bantjänsterna som levereras, inträde av nya konkurrenter och därmed lönsamhet. Även SJ anser att investeringar är en utmaning eftersom det är stora investeringar med en osäker framtid.

Fastigheter, t.ex. depåer och uppställningsspår, uppfattas av de utmanare som försökt få tillgång till verkstadstjänster i attraktiva lägen redan som ett problem. De uppger att de har svårigheter att köpa tjänster i attraktiva lägen på kort sikt. SJ ser också etablering av uppställning och verkstadsresurser som ett potentiellt problem på sikt. Övriga utmanare uppfattar inte detta som ett omedelbart påtagligt problem. Däremot ser flera av operatörerna att detta på sikt kan bli ett problem. Stationer uppfattas inte som ett omedelbart påtagligt problem.

Som nämnts ovan är biljettsamarbete ett potentiellt problem i ett nät av persontransporter. En viktig fråga är hur man kan hantera kombinationer av interregionala resor. Inom SJ:s system erbjuds betydande rabatter för exempelvis en resa mellan Göteborg och Kiruna via Stockholm. Priset för kombinationen Göteborg-Stockholm och Stockholm-Kiruna är betydligt lägre än summan av delsträckorna. På motsvarande kombination av SJ biljett mellan Stockholm-Linköping och Linköping-Hultsfred erbjuds ingen kombinationsrabatt. Några av utmanarna är medvetna om detta problem men tillsvi vidare så är de mest fokuserade på att överhuvudtaget kunna sälja sina biljetter och de ser inget omedelbart påtagligt problem med dagens system. De tycker att deras möjligheter att sälja är tillräckliga men de flesta ser gärna på sikt ett system som är helt oberoende av SJ.

Övriga problem som nämns är trafikantinformation och trafikantomhändertagande vid störning som nämns av SJ, samt bättre tilldelning av tåglägen på kort sikt och kvaliteten i bantjänster (brister i näten) som nämns av en utmanare.

En av de sista frågorna rörde vad operatörerna anser att staten bör göra för att underlätta expansion och inträde. Svaren på denna fråga är också varierande. De rör dock alla omständigheter som torde vara möjliga påverka på ganska kort sikt och därmed redan i närtid påverka förutsättningarna för utökad trafik. SJ framhåller att det viktigaste som kan göras är att Trafikverket gör sin del för att minska störningar och förseningar. Detta kan framför allt hejda det ras av resenärers förtroende för järnvägsresande som fortsatta problem med störningar, förseningar och information kan leda till.

Fyra av de sex utmanarna framhåller vikten av att underlätta anskaffning av rullande materiel. En föreslår att staten underlättar uppkomsten av en andrahandsmarknad för rullande materiel genom att medverka till att Transitio avvecklas, en annan att staten garanterar restvärden för rullande materiel och två uttrycker sig mer allmänt.

De två av de sex utmanarna som etablerat ny trafik föreslår tydligare tilldelningsregler för tåglägen och önskar sig bättre infrastruktur.

Ett genomgående tema i svaren från företrädarna för tågoperatörerna i Sverige är att förutsägbarheten och stabiliteten i förutsättningarna för att få tillgång till framtida tåglägen är en avgörande förutsättning för möjligheterna att expandera eller etablera nya förbindelser. Operatörerna ger också i varierande grad uttryck för att de har svårigheter med att på ett smidigt sätt säkerställa tillgång till högkvalitativa tåglägen och

nättjänster på kort och lång sikt. Denna osäkerhet spås på ytterligare av osäkerheten om i vilken utsträckning som höjda banavgifter kommer att användas för att dämpa efterfrågan på kapacitet.

### Sammanfattning av intervjuerna med operatörerna

Fråga	SJ	Veolia	Tågkompaniet	Arriva	DSB	Skandinaviska Jernbanor	Sundsvallsflyg
Viktiga hinder för nyinträde/ Expansion.	Den samhälls- köpta trafiken sväller på högt belastade och kommersiellt attraktiva stråk.	Tillgång till rullande materiel. Svårigheter att få attraktiva tåglägen.	Saknar rullande materiel	Saknar rullande materiel och inte tillräcklig lönsamhet för investering. Bristande kon- troll över infrastrukturen stor riskfaktor.	Tillgång till rullande materiel spår och verkstäder.	Svårt att få attraktiva tåglägen.	Tillgång till rullande materiel.
Lönsamheten idag	Tillräcklig men innehållande betydande utmaningar.	Mellan viss och god.	Osäker	Låg	Tufft	Lönsamt mellan större städer.	Flera linjer lönsamma dock inte de små.
Räcker lönsamheten för inträde	Tveksamt	Ja, förutsatt att vi får begärda tåglägen.	Kan räcka	Nej	Några linjer är intressanta.	Ja, om vi får tåglägen.	Ja, på stora linjer.
Tillgång till tåglägen	Små och minskande	Svår och osmidig process. Den kortsiktiga tilldelningen bör kunna göras smidigare.	För mindre nya operationer kan det räcka. Höjda banavgifter spelar liten roll eftersom avgifterna försumbara.	Vi tänker oss främst experi- ment i små nischer. För dessa mindre operationer inget problem.	Operatör med bästa materielen prioriteras.	Svårt få bra tåglägen	Korta avtal försvårar anskaffning av fordon.
Rullande materiel	En svår utma- ning med stora investeringar och osäkra förutsättningar.	Stort hinder	Stor osäkerhet för inköp.	Stor osäkerhet för inköp.	Ettåriga tåglägen för kort tid för att köpa materiel	Lok finns men vagnar svåra att få tag i.	Trögt att skaffa och finansiera materiel.



Fråga	SJ	Veolia	Tågkompaniet	Arriva	DSB	Skandinaviska Jernbanor	Sundsvallsflyg
Stationer, rangering, underhållsfastigheter	Depåer och uppställning också viktigt, samt att långsiktig tillgång till mark säkras.	Uppställning och underhåll ett hinder.	Inget större problem	För litet aktivitet med att skapa underhållsfastigheter.	Underhållsverkstäder en viktig begränsning.	Verkstäder monopol i Göteborg.	-
Biljettförsäljning	SJ ser inga problem för närvarande.	Fungerar tillfredställande för närvarande.	Vi skulle föredra Samtrafiken som huvudman Vi har 60-70 procent kombinationsresor	Ett gemensamt biljettbokningssystem vore bra. Vi är positiva till en brittisk modell. Viktigt med kombinationsrabatter.	Problem som går att lösa. Kombinationsrabatter ej löst.	Vi skulle föredra oberoende biljettförsäljning.	Inget problem
Övrigt	Trafikantinformation och trafikantomhändertagande vid störning	Den kortsiktiga tilldelningen av tåglägen bör kunna göras smidigare.	Kvaliteten i infratjänsterna		Nej, men myndigheternas roller behöver sätta sig	Nej	-
Vad bör staten göra?	Det viktigaste är att Trafikverket gör sin del för att minska störningar och förseningar.	Tydligare tilldelningsregler för tåglägen och bättre infrastruktur.	Garanterat restvärden för rullande materiel.	Underlätta en andrahandsmarknad för rullande materiel. Avveckla Transitio.	Investera i spår och verkstäder	Bättre system för tåglägen Underlätta vagnanskaffning Arbetsgrupp.	Underlätta anskaffning av tågmateriel
Nya koncept	Troligen inte mycket de närmaste åren	Nya koncept kommer de närmaste åren	Absolut, men det kan ta tid	Troligen inte. För stor osäkerhet idag.	Inte på kort sikt	Definitivt	Ja

## 7 Bedömning av sannolik expansion av utbud och inträde av nya aktörer

---

En bedömning av sannolik expansion av utbud och inträde av nya aktörer bör ske mot bakgrund av de ovan redovisade förutsättningarna i termer av aktuell lönsamhet och institutionell utveckling, liksom av resultatet av intervjuerna med operatörerna. Bedömningen bör också ske i olika tidsperspektiv i den mån som expansion och inträde kan kräva förberedelser som tar tid. En mer långsiktig bedömning blir däremot beroende av att bedöma en sannolik utveckling av politisk styrning.

Den interregionala tågtrafiken uppvisar en ojämn lönsamhet med några lönsamma stråk och flera stråk med svag lönsamhet. VTI:s bedömning är att flera stråk är lönsamma idag men att olönsamma stråk fortfarande förekommer. Den regionala kollektivtrafiken är i stor utsträckning subventionerad även om en separat redovisning av tågtrafiken saknas. Denna bild bekräftas i intervjuerna med operatörerna som menar att förutsättningar för lönsam etablering kan finnas i delar av dagens nät.

De kortsiktigt mest påtagliga hindren för inträde som utpekats av utmanarna till SJ är tillgången till rullande materiel och svårigheter att få goda tåglägen. Därmed bekräftas den bild som getts i gjorda utredningar inför reformen. Utöver detta hinder pekar några utmanare på svårigheten att få tillgång till verkstäder för underhåll av rullande materiel. Ingen av utmanarna verkar för närvarande uppfatta biljettbokningssystem som ett mera påtagligt hinder för inträde.

Den av operatörerna själva uttalade bedömningen av lönsamhet respektive av sannolikheten att det kommer att komma in nya koncept på marknaden kan tolkas som att det successivt kommer att komma in litet ny trafik. VTI:s bedömning är att utan någon ny politik t.ex. subventioner av introduktion av ny vagnmateriel eller förbättrad tillgång till tåglägen, så är större förändringar i utbudet av trafik inte att vänta de närmaste två åren.

## 8 Åtgärder för att minska hindren

---

Staten kan vidta en rad olika saker för att förbättra marknadernas funktion och att tydliggöra samhällets önsknings om framtida åtaganden.

### Öka förutsägbarhet

Allmänt sett är långsiktig stabila spelregler något som underlättar marknadsaktörernas planering och investering. Därför underlättar också stabila spelregler för prissättning av banor och övrig infrastruktur. Eftersom dagens prissättning, i strid med gällande transportpolitik, underprissätter spåranvändning och järnvägens externaliteter så finns behov av att statsmakterna klargör i vilken utsträckning man avser rätta till denna brist. Ett sådant klargörande ger förutsättningar för företagen att anpassa sig till de priser som ska råda på sikt. Detta kan leda till en omstrukturering av utbudet av persontrafik där olönsam trafik skulle läggas ned och kapacitetsutnyttjandet i bannätet minskar.

En andra grundläggande förutsättning är att det kan vara samhällsekonomiskt motiverat att subventionera både regional och interregional kollektivtrafik. Det övergripande nationella transportpolitiska målet ger dock ingen entydig vägledning för att fastställa graden av subventioner till järnvägstrafik. Hittills har subventioneringen skett genom att regional och interregional kollektivtrafik som ansetts angelägen har upphandlats. Förutsättningarna har varit relativt stabila för interregional trafik medan resandet i den regionala kollektivtrafiken med tåg ökat i särklass snabbast av kollektivtrafikslagen (Nilsson 2011 sid. 49). Detta innebär att utrymmet för att bedriva kommersiell trafik såväl regionalt som interregionalt krymper både rent fysiskt genom att trafikhuvudmännens tåg tar allt mer plats och ekonomiskt eftersom sannolikheten att hitta en ekonomiskt bärkraftig nisch i regionaltrafiken minskar.

En omständighet som förändrats på senare år är att trafikhuvudmännen getts rätten att bedriva länsgränsöverskridande trafik. Det innebär t.ex. att Skånetrafiken kör tåg från Malmö både mot Alvesta och mot Göteborg. I den mån som denna trafik subventioneras innebär det att utrymmet för kommersiell trafik inskränks ytterligare. Dessutom skapas en osäkerhet om hur mycket den subventionerade trafiken kan breda ut sig. Det behöver knappast sägas att detta ökar osäkerheten för aktörer som är intresserade av att bedriva kommersiell trafik.

En tänkbar åtgärd vore att dra en tydligare gräns mellan kommersiell och samhällsköpt trafik. I prop. 2009/10:200 framhålls därför att regeringen anser "att det kan visa sig lämpligt att införa kompletterande bestämmelser, men menar att det bör ske efter analys av hur marknaden utvecklas. Därför är det, enligt regeringens mening, viktigt att noggrant följa utvecklingen för att säkerställa att kommersiell kollektivtrafik inte otillbörligt trängs undan av offentligt initierad trafik" (sid 58). Detta är också en av tankarna bakom trafikförsörjningsprogrammen. Därför är det ur statens perspektiv angeläget att

programmen blir tydliga om i vilken utsträckning trafikhuvudmännen önskar subventionera trafik.

VTI:s bedömning är att utrymmet för kommersiell trafik skulle kunna bli än större om trafikhuvudmännens prissättning av tågtrafiken närmade sig kostnaderna och om de helt avstod från att köra linjer som erbjuder trafik på kommersiella grunder. Redan nu ligger i princip uppgiften att minska utbudet av regional kollektivtrafik som kan vara kommersiellt intressant hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Därför kan det vara rimligt att ge regionala kollektivtrafikmyndigheterna en chans att formulera detta snävare utbud.

### **Utveckla regelverk för och prissättning av bankapacitet**

En tredje omständighet är spelreglerna för fördelning av bankapacitet. Som refererats ovan är en aktuell bedömning att externaliteter för bantrafik är underprissatta. Men även under förutsättningen att alla externaliteter för bantrafik prissätts korrekt så kan det ändå råda knapphet på kapacitet. Därför kan en korrekt prissättning av kapaciteten vara ytterligare en viktig del av en procedur för allokering av kapacitet. Det behöver inte ske på något komplicerat sätt. Trafikverket har på uppdrag från regeringen redan introducerat en rad förändringar av banavgifterna och dessutom inlett en rad utvecklingsprojekt för att ytterligare förfinas prissättning och villkor för banutnyttjande. I avvaktan av dessa regler införs, identifieras i intervjuerna med operatörerna, ett behov av att Trafikverket följer upp sin egen tilldelning av tåglägen.

VTI:s bedömning är att knappheten på tåglägen delvis är skenbar eftersom tåglägen är underprissatta. Detta innebär att med korrekta högre priser så skulle operatörerna uppleva att de kunde få de tåglägen de önskar. Men även med underprissatta tåglägen verkar de flesta ansökningar om tåglägen till Tågplan 2012 ha beviljats om än med justeringar av körtiderna. VTI vill också här påminna om att Trafikverket på eget initiativ skulle kunna fråga operatörerna vad som fungerar bättre och sämre med deras tilldelningsprocess.

### **Knuffa igång marknaden för rullande materiel**

Tillgång till rullande materiel är det enskilt mest förekommande och viktigaste skälet som utpekats av utmanarna till SJ som ett hinder för inträde och expansion. Även SJ ser anskaffning av rullande materiel som en "svår utmaning". Om detta är ett uttryck för låg lönsamhet så är det ju helt i sin ordning. Det finns allmänt sett ingen anledning för staten att subventionera olönsamma företags investeringar.

Om rullande materiel utgör ett tillfälligt inträdeshinder kan man dra en parallell till marknaderna för elektronisk kommunikation. För dessa infördes inledningsvis en ganska vag reglering. Efterhand stramades lagstiftningen upp och innebar hårdare regler för att göra etablerade operatörers infrastruktur tillgänglig för inträdande företag. En regleringsmodell kallad investeringsstegen infördes (se Post- och Telestyrelsen 2005 sid 11 och Cave 2006). Den relevanta parallellen här skulle kunna vara hur man gör rullande materiel tillgänglig för

inträdande företag. Det skulle kunna innebära att etablerade aktörers rullande materiel i viss utsträckning ska ställas till nya företags förfogande genom uthyrning.

En ytterligare möjlighet för att snabbare få till stånd ny trafik vore att, under en övergångsperiod, erbjuda värdeminskningssgarantier till företag som köper ny materiel. En tredje möjlighet vore att subventionera anskaffning av ny rullande materiel för uthyrning. Detta skulle exempelvis kunna ske genom att Affärsverket Statens Järnvägar köper in nya vagnar. En sådan lösning skulle förmodligen behöva förses med någon restriktion för var materielen skulle få användas. Det vore ingen större poäng att subventionera köp av rullande materiel om denna vid leverans omedelbart fick exporteras. Vidare är det viktigt att ha en tydlig regel för när subventionerna av vagnmateriel ska avskaffas.

Flera operatörer pekar också på den osäkerhet som korta avtal för tåglägen skapar för anskaffning av vagnmateriel. De efterfrågar därför längre bindningstider i avtalen för tåglägen. Frågan är dock om långa bindningstider är en optimal lösning. Långa bindningstider kan skapa nya låsningar som försvårar inträde och expansion. Trafikverket utreder för närvarande ramavtal med längre löptider men med mer flexibilitet om när ett tågläge ska kunna levereras. Ett skäl för att undvika subventioner av rullande materiel är att en subvention bör läggas så nära samhällsmålet som möjligt. Om det är regionalpolitiska eller stadsbyggnadsskäl som är målet, så är det ur samhällets perspektiv snarare resorna med tåg än materielen som bör subventioneras.

Det är VTI:s bedömning att inträdet av nya operatörer och en expansion av trafik skulle kunna underlättas med en subvention av tågmateriel. I vilken utsträckning detta är önskvärt beror dock på den politiska värderingen av att tillhandahålla mera subventionerad trafik. Om staten önskar öka utbudet av trafik finns det andra möjliga sätt göra det på.

### **Underlätta tillgången till underhållsverkstäder**

Den fastighetsresurs som av utmanarna främst utpekats som ett hinder är underhållsverkstäder. Några pekar också på uppställning. Ett problem verkar vara att både Jernhusen och Euromaint har långa avtal (Jernhusen med Euromaint och Euromaint med SJ) vilket försvårar för nya operatörer att komma in. Ett konsekvent krav på konkurrensneutralitet skulle kunna innebära att båda dessa aktörer frigör resurser som kan köpas på korta kontrakt av alla operatörer.

Förekomsten av omfattande bundna och oåterkalleliga investeringar, men också betydande inslag av lägesfördelar skapar såväl konkurrensfördelar som inträdeshinder. I likhet med marknaden för rullande materiel kan man därför tänka sig att, under en övergångsperiod, underlätta för nyinträdande företag genom en investeringsstege. Ett sätt skulle kunna vara att ge offentliga ägare av befintliga verkstäder i uppdrag att omförhandla hyresavtal för att kunna ge ytterligare företag tillträde till verkstäderna. Ett annat skulle kunna vara att ge Jernhusen i uppdrag att projektera nya verkstäder så nära viktiga järnvägsstationer som möjligt. Ett sätt att göra styrmedlet övergående skulle

kunna vara att staten förbinder sig att sälja verkstäderna senast om exempelvis tio år.

### **Utred omfattningen av kombinationsresor**

Biljettbokningssystem utpekade inte för närvarande av någon operatör som ett påtagligt problem. Men eftersom andelen tågresor som utgörs kombinationer av interregionala resor har stor betydelse för om ett samordnat biljettbokningssystem kan förväntas ge betydande vinster bör omfattning av dessa utredas. Om det då visar sig att andelen är betydande så kan på sikt en mer omfattande reglering av än dagens reglering av biljettbokningssystemen komma att visa sig nödvändig.

## Referenser

---

Alexandersson, G., Hultén, S., Nilsson, J.-E. and Pyddoke, R., 2011, The Liberalization of Railway Passenger Transport in Sweden – Outstanding regulatory challenges, Working paper VTI.

Alexandersson, G., 2011, To have or have not – Railway market opening and the availability of rolling stock, working paper, Stockholm School of Economics Institute for Research.

Alexandersson G. och Hultén S., 2008, Marknadsanalys av förutsättningarna för en fortsatt avreglering av järnvägens persontrafik, Bilaga 5 i SOU 2008:92.

Banverket 1997, Översyn av banavgiftssystemet, BV/P 1997:4

Cave, M., 2006, Encouraging infrastructure competition via the ladder of investment, Telecommunications Policy, Vo 30, Issues 3-4, pp 223-237.

Hellsvik, L., 2011, intervju i december 2011.

Hellsvik, L., 2011, intervju i december 2011.

Hultén, S., 2011, Fördelning av tidtabellägen i en framtida avreglerad marknad för järnvägstrafiken, Stiftelsen Marknadstekniskt Centrum

Hultén, S., 2011a, Hur tåglägen fördelas på den avreglerade järnvägsmarknaden, rapport till Trafikanalys.

Nilsson, J.-E., 2002, Towards a Welfare Enhancing Process to Manage Railway Infrastructure Access. Transportation Research, Part A, 36 2002, pp. 419-436.

Nilsson, J.-E., 2011, Ownership of Real Estate and Terminals in a Railway Industry with Open Entry, working paper VTI.

Nilsson, J.-E., 2011a, Kollektivtrafik utan styrning, Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi, 2011:6.

Nilsson, J.-E. och Jonsson L., 2010, Lessons from the Tendering of Railway services in Sweden. Are some Contracts better than others?, International Journal of Transport Economics, v 20 pp. 71-90.

Post- och Telestyrelsen, 2005, Förutsättningar för hållbar konkurrens på bredbandsområdet.

Pyddoke, R., 2011, The role of ticket retailing in railway regulation, paper presented at the 12th Thredbo conference in Durban.

SIKA, 2003, Lönsam persontrafik på järnväg, SIKA Rapport 2003:7.

SIKA, 2004, Analys av järnvägsutredningens förslag, PM 2004:8.

SIKA, 2005, Marginalkostnader – knapphet och störning på spår, SIKA PM 2005:7

SIKA, 2008, Förändringar i lönsamhet av persontrafik på lönsamhet - En uppföljning av 2003 års analys, SIKA Rapport 2008:7.

SOU 2003:104 Järnväg för resenärer och gods

SOU 2008:92 Konkurrens på spåret

Trafikverket, 2011, Ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg för en längre tidsperiod, TRV 2011/41769

Trafikverket, 2011a, Situationen i det svenska järnvägsnätet

Trafikverket, 2011b, Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012-2021.

Trafikverket, 2011c, Kapacitetsbrister i det svenska järnvägsnätet – 2015 och 2021 – efter planerade åtgärder

Wieweg, L., 2011, Trafikens externa marginalkostnader - Väg och järnväg, opublicerat manuskript.



## Bilaga: Frågor till etablerade och potentiella persontrafikoperatörer på järnväg

---

Vid första tillfället när det varit möjligt att söka tåglägen för ny trafik har endast ett relativt litet antal och mestadels små operatörer sökt tåglägen för att starta ny trafik eller för att utvidga sin trafik i Sverige.

1. Vad bedömer du som viktiga skäl till att ditt företag eller dina konkurrenter inte i större utsträckning försökt etablera sig på marknaden?
2. Hur bedömer du lönsamheten i SJ:s trafik på sträckorna Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö och Stockholm-Sundsvall?  
Täcker inte kostnader, Täcker rörliga kostnader, Ger viss avkastning och Ger god avkastning
3. Räcker dagens lönsamhet för att locka till inträde?
4. Hur ser du på möjligheten att få tåglägen i den omfattning som ditt företag skulle vilja ha för att inträda?
5. Hur ser du på möjligheten att få fram rullande materiel på ett, två eller fem års sikt?
6. Utgör resurser som t.ex. stationer, rangering, underhållsverkstäder m.m. ett bekymmer för ditt företag?
7. Är system för försäljning av biljetter en begränsande faktor?
8. Finns det andra tjänster som kan begränsa eller försvåra inträde?
9. Bör staten göra mer för att underlätta inträde?
10. Kan nya inträdare förväntas introducera betydande skillnader i de koncept som erbjuds passagerare?

### SJ-versionen

Vid första tillfället när det varit möjligt att söka tåglägen för ny trafik har endast ett relativt litet antal och mestadels små operatörer sökt tåglägen för att starta ny trafik eller för att utvidga sin trafik i Sverige.

1. Har SJ expanderat trafiken någonstans i Sverige under 2011? Har SJ minskat antalet avgångar någonstans under året?
2. Vad bedömer du som viktiga skäl till att SJ inte expanderat mer?
3. att SJ:s konkurrenter inte i större utsträckning försökt etablera sig på marknaden?
4. Räcker dagens lönsamhet för att locka till inträde?
5. Hur ser du på möjligheten att få tåglägen i den omfattning SJ skulle vilja ha för att expandera?
6. Hur ser du på möjligheten att få fram rullande materiel på ett, två eller fem års sikt?
7. Utgör resurser som t.ex. stationer, rangering, underhållsverkstäder m.m. ett bekymmer för ditt företag?
8. Är försäljning av biljetter i kombination med andra operatörer en begränsande faktor för SJ?
9. Finns det andra tjänster som kan begränsa eller försvåra inträde?
10. Bör staten göra mer för att underlätta inträde och expansion?

11. Kan nya inträdare förväntas introducera betydande skillnader i de koncept som erbjuds passagerare?

Centrum för transportstudier är ett forskningscentrum vid KTH – ett samarbete mellan KTH, VTI, WSP Analys & Strategi, Internationella Handelshögskolan i Jönköping, Trafikanalys, Trafikverket, Vectura och VINNOVA. Forskningsfältet omfattar bland annat samhällsekonomisk analys, hållbara transportsystem, prognosmodeller, trafiksimulering, transportsystemets finansiering och organisation, samspelet mellan transportsystem och regional ekonomi samt trafikanters beteenden och värderingar. Centret är en tioårig satsning med en total finansiering från parterna på uppåt 250 miljoner kr, oräknat tillkommande externa uppdrag. Verksamheten sysselsätter motsvarande minst 20 heltidstjänster, oräknat de många forskare vid de olika parterna som har sin finansiering på annat sätt, och har en gemensam lokalisering på KTH:s campus.

The Centre for Transport Studies is a new research centre at KTH – a cooperation between KTH, VTI, WSP Analysis & Strategy, Jönköping International Business School, Transport Analysis, Transport Administration, Vectura and VINNOVA. The research area includes cost-benefit analysis, sustainable transport systems, transport modelling, simulation, financing and organisation, interactions between the transport system and the regional economy, and travellers' behaviour and valuations. The Centre is a ten-year project comprising almost 250 million SEK, not counting additional research grants. The centre employs around 20 full-time equivalents, in addition to the researchers at the partners funded in other ways, and has a joint location at KTH campus.

Centre for Transport Studies  
SE-100 44 Stockholm  
Sweden  
[www.cts.kth.se](http://www.cts.kth.se)