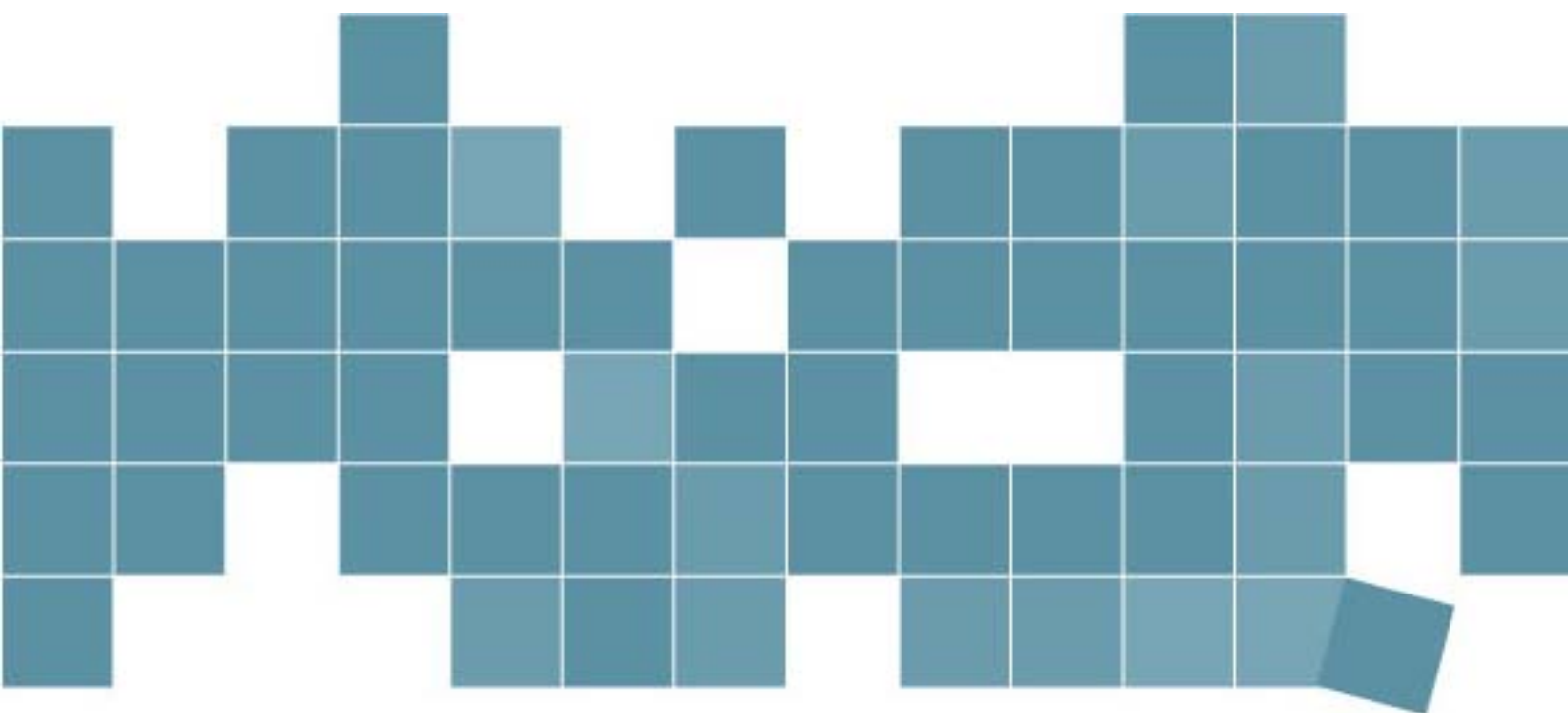


# Interregional trafikrätt för trafikhuvudmännen på järnväg Malmö-Göteborg och Malmö-Alvesta



Redovisning av ett regeringsuppdrag



# Interregional trafikrätt för trafikhuvudmännen på järnväg Malmö-Göteborg och Malmö-Alvesta

Redovisning av ett regeringsuppdrag

*SIKA PM* är SIKA:s publikationsserie för kortfattade redovisningar. Hittills under 2007 har följande rapporter i serien *SIKA PM* publicerats:

2007:1 Trafikens externa effekter 2006

2007:2 Differentieringsgrunder för en marginalkostnadsbaserad kilometerskatt

2007:3 Transportkostnadseffekter av en svensk kilometerskatt

2007:4 Interregional trafikrätt för trafikhuvudmännen på järnväg  
Malmö-Göteborg och Malmö-Alvesta

Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA  
Telefon: 063-14 00 00, fax: 063-14 00 10  
E-post: [sika@sika-institute.se](mailto:sika@sika-institute.se)  
Webbadress: [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)

## Förord

SIKA har av Näringsdepartementet fått i uppdrag att översiktligt analysera konsekvenserna av ett eventuellt beslut att ge Skånetrafiken m.fl. gemensam trafikeringsrätt för Öresundstågtrafiken.

Öresundstågtrafiken bedrivs med avtal från år 2000 mellan Skånetrafiken och dåvarande Statens Järnvägar, numera SJ AB. År 2002 avtalades om förlängning av Öresundstågtrafiken till Kalmar respektive Göteborg. År 2004 inkom Skånetrafiken med flera trafik huvudmän i södra Sverige med en gemensam ansökan om att få trafikera Väst kustbanan Malmö-Göteborg och Södra stambanan Malmö-Nässjö med Öresundstågen. Den ansökan analyserades i SIKA PM 2004:9 *Analys av ansökningar om trafikeringsrätt*. Projektledare för det arbetet var Roger Pyddoke, numera vid VTI i Stockholm.

Skånetrafiken med flera trafik huvudmän har nu inkommit med en förnyad ansökan om gemensam trafikeringsrätt för Öresundstågtrafiken på Väst kustbanan och Södra stambanan. Därför har det varit naturligt för SIKA att anlita Roger Pyddoke som rådgivare vid analysen av den nu aktuella ansökan.

SIKA har för denna promemoria inte haft möjlighet att göra någon mer djupgående kvantitativ analys för att få svar på frågan vilka konsekvenserna blir av ett eventuellt beslut att ge Skånetrafiken med flera trafik huvudmän trafikeringsrätt på Öresundstrafiken. SIKA har därför varit hänvisade till den kvantitativa analys som gjordes i den ovan nämnda promemorian, och hållit resonemanget på en kvalitativ, principiell nivå.

Underlag för analysen i denna promemoria har således utgjorts av utredningar, avtal, ansökningshandlingar, inlagor och korrespondens med berörda parter. Förutom med SJ AB och berörda trafik huvudmän har SIKA under arbetet också haft samråd med Rikstrafiken, Banverket och danska Trafikstyrelsen. Projektledare och ansvarig för promemorian är Björn Olsson vid SIKA.

Östersund i maj 2007

Kjell Dahlström  
generaldirektör

## Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>5</b>
<b>1 REGERINGSUPPDRAGET</b> .....	<b>7</b>
1.1 Regeringens beslut .....	7
1.2 Ärendet .....	7
1.3 Uppdraget .....	7
<b>2 NUVARANDE TRAFIK</b> .....	<b>8</b>
2.1 Gällande avtal.....	8
2.2 Nuvarande trafik.....	9
<b>3 NY UPPHANDLING AV ÖRESUNDSTÅGEN</b> .....	<b>11</b>
3.1 Juridiska aspekter .....	11
3.2 Upphandlingsrätt .....	12
<b>4 KAPACITETEN</b> .....	<b>13</b>
4.1 Nulägesanalys.....	13
4.2 Framtidsplan .....	13
<b>5 FRAMTIDA TRAFIK VID OFÖRÄNDRAD TRAFIKERINGSRÄTT</b> .....	<b>15</b>
5.1 Vad Trafikhuvudmännen planerar att köra .....	15
5.2 SJ:s alternativa förslag.....	16
5.3 Vad blir resultatet vid oförändrad trafikeringsrätt?.....	17
<b>6 FRAMTIDA TRAFIK OM SKÅNETRAFIKEN FÅR TRAFIKERINGSRÄTT</b> .....	<b>19</b>
<b>7 PRODUCENTPERSPEKTIVET</b> .....	<b>20</b>
7.1 Effekter för SJ AB .....	20
7.2 Spridningseffekter på längre sikt.....	23
7.3 Effekter för övriga trafikhuvudmän .....	25
7.4 Konsekvenser för Kust till Kust .....	26
7.5 Effekter för godstrafiken .....	26
<b>8 SAMLAD SYN UR ETT RESENÄRSPERSPEKTIV</b> .....	<b>28</b>
8.1 Regionförstoring.....	28
8.2 Långväga trafik.....	29
<b>9 SAMLAD SYN UR ETT SAMHÄLLSPERSPEKTIV</b> .....	<b>30</b>
9.1 På kort sikt.....	30
9.2 På medellång sikt.....	30
9.3 Hur trafiken ska organiseras.....	32
9.4 Konsekvenser för transportpolitiken .....	33
<b>10 SLUTSATSER</b> .....	<b>35</b>

## Sammanfattning

SIKA har av Näringsdepartementet fått i uppdrag att översiktligt analysera konsekvenserna av ett eventuellt beslut att ge Skånetrafiken m.fl. gemensam trafikeringsrätt för Öresundstågtrafiken.

Öresundstågtrafiken bedrivs med avtal från år 2000 mellan Skånetrafiken och dåvarande Statens Järnvägar, numera SJ AB. Avtalet innebar en övergång av ansvaret för Öresundsbrotrafiken från Statens Järnvägar till Skånetrafiken. År 2002 avtalades om förlängning av Öresundstågtrafiken till Kalmar respektive Göteborg. I avtalen görs åtskillnad mellan ”den integrerade trafiken” och ”den utsträckta trafiken”:

- *Den integrerade trafiken* definieras som den trafik som Skånetrafiken bedriver mellan Malmö och Helsingborg respektive Malmö och Hässleholm/Kristianstad.
- *Den utsträckta trafiken* definieras som SJ:s egen trafik med Öresundståg mellan Helsingborg och Göteborg respektive Malmö och Alvesta/Kalmar.

I dessa avtal sägs bl.a. att SJ är huvudman för den utsträckta trafiken och att den ska utföras av SJ som egentrafik i samverkan med berörda trafikhuvudmän.

År 2004 inkom Skånetrafiken tillsammans med ett flertal trafikhuvudmän i södra Sverige med en ansökan om att få trafikera Väst kustbanan Malmö – Göteborg och Södra stambanan Malmö-Nässjö med Öresundstågen, men den återtogs efter att den transportpolitiska propositionen presenterats våren 2006.

Nu har Skånetrafiken, Hallandstrafiken AB, Västtrafik AB och Länstrafiken Kronoberg (hädanefter Trafikhuvudmännen) inkommit med en förnyad ansökan om gemensam trafikeringsrätt för Öresundstågtrafiken på Väst kustbanan samt på Södra stambanan enligt följande:

- Skånetrafiken, Hallandstrafiken AB och Västtrafik AB ansöker om gemensam trafikeringsrätt på sträckan Malmö – Göteborg
- Skånetrafiken och Länstrafiken Kronoberg ansöker om gemensam trafikeringsrätt på sträckan Malmö – Alvesta

SIKA kan konstatera att följande gäller fram till juni 2007:

- Skånetrafiken har huvudmannaskap över bron för Öresundstågtrafiken
- SJ har huvudmannaskap över bron för trafik utöver Öresundstågtrafiken

Trafikhuvudmännens och SJ:s planer för Öresundstrafiken är inte förenliga. Båda har trafikeringsrätt för delar av trafiken, ingen har trafikeringsrätt för allt. Det finns inte kapacitet för att utöka trafiken kraftigt, vilket gör att en förhandlingslösning måste till om Trafikhuvudmännens ansökan inte beviljas. I

det fallet är SJ beredda att fortsätta trafikera de aktuella sträckorna på kommersiell grund.

Om Trafikhuvudmännen skulle få trafikeringsrätt över länsgräns kommer det att leda till försämrad ekonomi för SJ, ökade finansieringskostnader för staten och för övriga trafikhuvudmän i den upphandlade trafiken Kust till kust. Fördelar kan ses för den regionala och kortväga interregionala trafiken i form av ett ökat utbud, men den långväga interregionala trafiken kan försämrats. På medellång sikt kan spridningseffekter innebära att SJ:s hela verksamhet hotas och med den även den nuvarande transportpolitiken på järnväg.

Effekterna utifrån ett resenärsperspektiv av en beviljad trafikeringsrätt bedöms på kort sikt som något förbättrade. Ett något utökat utbud för den regionala och kortväga interregionala trafiken kan förväntas, men samtidigt ett försämrat utbud för den långväga interregionala trafiken. Resenärerna kan också förvänta sig något lägre biljettpreiser och ett enklare biljettsystem för kortare resor, men dyrare biljetter på mindre frekventa interregionala tåg. Möjligheterna till pendling över länsgräns kan förbättras något och därmed även ge en viss påverkan på den regionala utvecklingen.

Ur ett producentperspektiv blir verksamhetsförutsättningarna för Trafikhuvudmännen gynnsammare. De har möjlighet att forma trafiksystemet enligt egna önskemål, åtminstone så långt som det är möjligt med tanke på kapaciteten. På kort sikt kommer därmed inga större förändringar att ske. På längre sikt kommer sannolikt trafiken att öka mer över länsgräns jämfört med idag, eftersom de lägre priserna kommer att ge en ökad efterfrågan.

För SJ blir det sannolikt negativa konsekvenser på kort sikt på grund av minskat underlag för den interregionala trafiken. Delar av dagens intäkter försvinner och förutsättningarna för X2000-trafiken försämrats. På medellång sikt kan däremot konsekvenserna bli förödande för SJ om trafikhuvudmän på andra håll ansöker om gemensam trafikeringsrätt. SIKA bedömer det som sannolikt att flera andra trafikhuvudmän kommer att ansöka om gemensam trafikeringsrätt om Skånetrafiken m.fl. beviljas sådan.

De långsiktiga konsekvenserna av en beviljad trafikeringsrätt kan i förlängningen leda till att Sverige hamnar i en helt motsatt huvudinriktning av transportpolitiken jämfört med den nuvarande. De långtgående försämringarna för SJ som kan bli följden av spridningseffekterna skulle kunna innebära att SJ:s roll på järnvägsområdet kraftigt försvagas och att bolaget inte kan upprätthålla trafiken. Sverige hamnar då i ett transportpolitiskt läge med allt större del av trafiken upphandlad av storregioner.

Enligt SIKAs uppfattning riskerar ett beslut om gemensam trafikeringsrätt för Skånetrafiken m.fl. att på längre sikt innebära tillräckligt långtgående konsekvenser för SJ:s framtid för att frågan inte kan ses isolerat utan behöver en grundligare genomgång och koppling till Sveriges och i förlängningen EU:s övergripande transport- och järnvägs politik.



# 1 Regeringsuppdraget

## 1.1 Regeringens beslut

Regeringen beslutade den 15 mars 2007 att ge SIKA i uppdrag att översiktligt analysera konsekvenserna av ett eventuellt beslut att ge Skånetrafiken m.fl. gemensam trafikeringsrätt för Öresundstågen. Analysen ska göras utifrån resesenärs-, producent- respektive samhällsperspektiv.

## 1.2 Ärendet

Skånetrafiken, Hallandstrafiken AB, Västtrafik AB samt Länstrafiken Kronoberg ansöker om gemensam trafikeringsrätt för Öresundstågtrafiken på Västkustbanan samt på Södra stambanan enligt följande:

- Skånetrafiken, Hallandstrafiken AB och Västtrafik AB ansöker om gemensam trafikeringsrätt på sträckan Malmö - Göteborg,
- Skånetrafiken och Länstrafiken Kronoberg ansöker om gemensam trafikeringsrätt på sträckan Malmö - Alvesta.

## 1.3 Uppdraget

SIKA skall i första hand bedöma konsekvenserna av ett eventuellt bifall till ansökan. Som jämförelse skall SIKA analysera SJ AB:s alternativa förslag till trafikupplägg för Öresundstågtrafiken. SIKA skall bedöma konsekvenserna på kort och medellång sikt, med år 2020 som horisontår.

SIKA skall utifrån ett *resenärsperspektiv* bedöma vad alternativen kan innebära för resenärerna, för deras dagliga respektive mindre frekventa resande, långa respektive korta resor med tåg. Alla typer av resändamål bör beaktas, som resor till arbete, skola och service men även tjänsteresor och fritidsresor. SIKA skall vidare bedöma hur möjligheterna att göra långväga interregionala resor påverkas av alternativen samt belysa påverkan på regularitet, bytesmöjligheter, biljettpreiser, lättillgänglig information och andra kundnära kvalitetsfaktorer.

SIKA skall utifrån ett *producentperspektiv* belysa hur trafikhuvudmännen respektive SJ AB påverkas av de två alternativen. Det inkluderar SJ:s möjligheter att upprätthålla en god interregional transportförsörjning på sträckan Stockholm – Malmö. SIKA ska även bedöma förutsättningar för och storlek på en eventuell överströmning av resenärer från SJ:s fjärrtåg (typ X2000) till av trafikhuvudmännen upphandlad Öresundstågtrafik, i det fall ansökan beviljas.

SIKA skall särskilt i denna del av uppdraget höra SJ AB avseende bolagets bedömning av ekonomiska konsekvenser för SJ AB.

SIKA skall utifrån ett *samhällsperspektiv* bedöma hur de två alternativen kan påverka möjligheterna till regional och storregional utveckling och tillväxt. I det ingår att bedöma hur det svensk/danska samarbetet i regionen kan påverkas. Förändrade behov av statliga eller kommunala medel till trafiken skall bedömas, inkl eventuell omfördelning mellan stat och kommun. Den samlade transportförsörjningen för i de två alternativen skall bedömas.

SIKA bör bedöma om ett eventuellt bifall på ansökan om gemensam trafikeringsrätt bör förenas med villkor som t.ex. tidsbegränsning av tillståndet, krav på biljettsamordning eller annan samverkan med SJ:s fjärrtrafik. SIKA skall under arbetet samråda med berörda Trafikhuvudmän, SJ samt övriga berörda aktörer. SIKA bör även diskutera utredningen med danska Trafikstyrelsen.

## 2 Nuvarande trafik

### 2.1 Gällande avtal

Öresundstågtrafiken bedrivs med avtal från 2000 mellan Region Skåne/Skånetrafiken och dåvarande Statens Järnvägar, numera SJ AB<sup>1</sup>. Avtalet innebär en övergång av ansvaret för brotrafiken från Statens Järnvägar till Skånetrafiken. I avtalet anges att det är Staten som haft önskemål om att Skånetrafiken ska utgöra trafik huvudman även för brotrafiken. Det sägs dock även följande:

”Parterna har förutsatt att SJ vid sidan av Öresundstågtrafiken skall kunna utföra annan trafik över Öresund och därvid ta upp resenärer, en princip som ej förändras av detta avtal”.

I avtalet anges även att parterna skall verka för integration av Öresundstågtrafiken mot Blekinge och för att trafiken med Öresundståg utsträcks till de angränsande länen Halland, Västra Götaland, Kronoberg och Kalmar.

År 2002 avtalades om förlängning av Öresundstågtrafiken till Kalmar respektive Göteborg i ytterligare två avtal mellan SJ AB och Skånetrafiken.<sup>2</sup> I avtalen görs åtskillnad mellan ”den integrerade trafiken” och ”den utsträckta trafiken”:

---

<sup>1</sup> Avtal rörande övergång av Öresundsverksamheten mellan Region Skåne/Skånetrafiken och Statens Järnvägar 20 januari 2000.

<sup>2</sup> Avtal rörande trafik med Öresundståg till Kalmar; Avtal rörande trafik med Öresundståg till Göteborg. Båda 2002-11-27.

- *Den integrerade trafiken* definieras som den trafik som Skånetrafiken bedriver mellan Malmö och Helsingborg respektive Malmö och Hässleholm/Kristianstad.

- *Den utsträckta trafiken* definieras som SJ:s egen trafik med Öresundståg mellan Helsingborg och Göteborg respektive Malmö och Alvesta/Kalmar.

I dessa avtal sägs bl.a. att SJ är huvudman för den utsträckta trafiken och att den ska utföras av SJ som egentrafik i samverkan med berörda trafikhuvudmän.

Av avtalen framgår även att SJ-taxa tillämpas för samtliga resor med Kustpilen, Intercitytåg och för den utsträckta trafiken med Öresundståg där resan startar eller slutar i Sverige utanför Skåne. Dock gäller Skånekortet till närmaste stationsort utanför Skåne, dvs Laholm, Älmhult och Sölvesborg.

SIKA kan konstatera att följande gäller fram till juni 2007:

- Skånetrafiken har huvudmannaskap över bron för Öresundstågtrafiken
- SJ har huvudmannaskap över bron för trafik utöver Öresundstågtrafiken

För närvarande är SJ även operatör för Skånetrafikens del av trafiken.

Avtalsförhållandena är komplicerade eftersom trafiken med Öresundståg körs *både* med Skånetrafikens och med SJ:s trafikeringsrätter.

SJ kör dessutom, på uppdrag av Rikstrafiken, interregional trafik Kust till kust, Kalmar/Karlskrona-Göteborg. Den trafiken är integrerad med den utsträckta trafiken med Öresundståg till Kalmar och körs med samma typ av fordon, vilka dock byggts om för ökad bekvämlighet och service för trafik på längre sträckor.

Skånetrafiken och Blekingetrafiken har sedan juni 2006 gemensam trafikeringsrätt för sträckan Kristianstad – Karlskrona (Blekinge Kustbana).

## **2.2 Nuvarande trafik**

Öresundstågen på Södra stambanan körs på vardagar med 12 dubbelturer, varav 8 går till/från Kalmar och övriga till/från Växjö. Restiden Kalmar-Malmö är något varierande, ca 3 timmar 50 minuter. Även restiden Alvesta-Malmö varierar, mellan ca 2 timmar 40 minuter och 2 timmar 50 minuter.

Förutom Öresundstågen kör SJ idag på vardagar 13 dubbelturer med X2000 Stockholm-Malmö, varav för närvarande endast två även går över till Köpenhamn. Övriga an knyter till Öresundståg för färd till/från Köpenhamn. (Fler X2000 har tidigare gått över bron, men det råder för närvarande brist på fordon på grund av pågående ombyggnation). Restiden Stockholm-Malmö är 4 timmar 26 minuter och mellan Alvesta och Malmö 2 timmar 21 minuter. (Några av avgångarna har ytterligare en minuts restid), X2000 ger därmed ca 20-30 minuter kortare restid än med Öresundstågen. X2000-tågen har få uppehåll i det aktuella området, endast i Alvesta, Hässleholm, Lund och Malmö. Förutom att Öresundstågen har något lägre topphastighet beror restidsskillnaden på att Öresundstågen har ytterligare 4 uppehåll på sträckan Alvesta-Malmö, i Älmhult, Osby, Höör och Eslöv.

SJ kompletterar också med ett intercitytåg Stockholm-Malmö fredagar och söndagar med samma uppehållsmönster som X2000. Dessutom körs ett nattåg Stockholm-Malmö och under del av året ett nattåg Jämtlandsfjällen-Malmö.

Öresundstrafiken till Malmö är även nära sammankopplad med Rikstrafikens upphandlade trafik Kalmar/Karlskrona-Göteborg. Trafiken kust till kust bedrivs i princip med fem dubbelturer per vardag mellan Göteborg och Växjö. Fyra av dessa turer går vidare till antingen Kalmar eller Karlskrona. Två dubbelturer körs enbart på sträckan Kalmar-Alvesta. Trafiken bedrivs även här med så kallade Öresundståg vars vagnar är möjliga att koppla ihop och isär på ett relativt smidigt sätt och passagerarna kan i dessa tåg byta vagn under färd. Vissa tåg från Malmö kopplas ihop med tåg från Göteborg i Alvesta och vissa tåg kopplas isär i Emmaboda.

Öresundstågen sammankopplas idag med varandra över bron för att öka kapaciteten, vilket gör att det i allmänhet är två tågsätt som går över samtidigt. I allmänhet är det så att tågen delas eller sätts ihop i Malmö.

På Väst kustbanan bedrivs merparten av trafiken med Öresundståg. Ett tiotal turer körs på vardagar hela sträckan Göteborg-Malmö/Köpenhamn. På sträckan Halmstad-Göteborg körs ytterligare ett tiotal turer. Ett par turer går även Halmstad-Köpenhamn.

SJ kör tre turer på vardagar med X2000 Göteborg-Malmö över Markarydsbanan. Turerna med X2000 stannar till skillnad från Öresundstågen inte i Mölndal, Kungsbacka, Falkenberg, Laholm, Båstad, Ängelholm, Helsingborg eller Landskrona. Restiden på sträckan Göteborg-Malmö är med X2000 ca 2 timmar 45 minuter jämfört med normalt 3 timmar 12 minuter för Öresundstågen.

## 3 Ny upphandling av Öresundstågen

Skånetrafiken hävdar att de blivit lovade att upphandla hela Öresundstågtrafiken, även trafiken över länsgräns, i samband med att de tog över ansvaret för trafiken över bron i avtalet från år 2000. Den enda dokumentation av detta som SIKA känner till är att Skånetrafiken framställt kravet i ett brev om förutsättningar för att ta över rollen som huvudman för Öresundstrafiken. ”Upphandlingen bör avse hela den regionala Öresundstågtrafiken på svensk sida, dvs. trafiken från Köpenhamn till Växjö/Kalmar/Karlskrona/Göteborg. Detta är en roll för Skånetrafiken som går utöver den traditionella trafik huvudmannarollen och förutsätts få accept från staten”.<sup>3</sup>

Den nya upphandlingen av Öresundstrafiken innehåller ett grunduppdrag och fyra separata optioner. Grunduppdraget innehåller trafik inom Skåne fram till länsgränsen och optionerna sträcker utanför Skåne. Optionerna i upphandlingen innehåller trafik från länsgränsen mot Skåne till Göteborg, Kalmar, Karlskrona och Halmstad (via Markarydsbanan). Optionerna förutsätter att Trafikhuvudmännen får trafikeringsrätt för trafik över länsgräns. För sträckan till Karlskrona har trafikeringsrätt tidigare beviljats.

### 3.1 Juridiska aspekter

#### Trafikeringsrätt över Öresund

SIKA bedömer utifrån de skrivna avtalen att Skånetrafiken har trafikeringsrätt för regionala tåg över Öresund och att SJ AB har trafikeringsrätt för interregionala tåg över Öresund.

#### Trafikeringsrätt över länsgräns

SJ har idag trafikeringsrätten över länsgräns. Regeringen kan bevilja trafikeringsrätt över länsgräns för trafik huvudmännen.

#### EU:s lagstiftning

EU:s lagstiftning tillåter inte att offentligt subventionerad trafik konkurrerar med kommersiellt driven trafik, då detta innebär snedvriden konkurrens. Detta skulle eventuellt kunna vara ett hinder för att utöka trafik huvudmännens trafikeringsrätt till att omfatta interregional trafik. SIKA gör emellertid ingen analys av huruvida EU:s lagstiftning utgör något hinder, utan förutsätter att så inte är fallet.

---

<sup>3</sup> Förutsättningar för att Skånetrafiken skall gå in i rollen som huvudmän för den regionala tågtrafiken över Öresund. Brev ställt till Näringsdepartementet från Skånetrafiken 1999-02-25.

## 3.2 Upphandlingsrätt

Upphandlingen består av två delar, ett grundutbud och en ”obligatorisk option”. Det är inte tillåtet att lämna anbud på endast grundutbudet. Optionen består av trafiksträckor där upphandlande enhet idag inte har trafikeringsrätt. För att optionen ska kunna utlösas krävs regeringsbeslut.

En väsentlig del av denna upphandling består av obligatoriska optioner som idag inte har någon rättslig grund. SJ vill fortsätta med sitt engagemang och har idag trafikeringsrätten. I propositionen Moderna Transporter står att ”regeringen ska ta hänsyn till SJ AB:s ensamrätt samt av samhället upphandlad trafik kan behöva skyddas mot konkurrens” och vidare att ”det befintliga utbudet av långväga trafik måste samordnas med länsöverskridande regionala trafiklösningar så att inte nödvändig långväga trafik riskerar att konkurreras ut”.<sup>4</sup>

Proportionalitetsprincipen innebär att upphandlande enhet inte får kräva teknisk kapacitet eller förmåga utöver det som står i proportion till ändamålet.

I denna upphandling blir en anbudsgivare som inte lämnar anbud på optionsdelen diskvalificerad då den delen är obligatorisk. Enligt proportionalitetsprincipen måste en uppgift som diskvalificerar en leverantör vara relevant för den aktuella upphandlingen och rimligen vara av icke oväsentlig betydelse. Kan det anses att en option som enligt gällande rätt inte kan utföras är av icke oväsentlig betydelse?

Om en anbudsgivare skulle diskvalificeras på grund av att den inte lämnat anbud på optionerna och denne begär prövning är det Rikstrafikens bedömning att domstolen skulle döma till anbudsgivarens fördel. SIKÄ ifrågasätter inte Rikstrafikens bedömning.

---

<sup>4</sup> Moderna Transporter SOU 2005/06:160, sid 177

## 4 Kapaciteten

### 4.1 Nulägesanalys

Trafiken i Skåne är mycket omfattande idag och det finns önskemål om utökning av trafiken. En väsentlig faktor i sammanhanget är därför vilken kapacitet som finns för ytterligare trafik i området.

Banverket beskriver i en nulägesanalys att Södra stambanan är en av landets viktigaste stråk för både person- och godstrafik.<sup>5</sup> Maxhastigheten för persontåg är 200 km/h. De snabba persontågen kommer i konflikt med de långsamma godstågen och Pågatågen. Det har medfört stora kapacitetsproblem på sträckan söder om Hässleholm och i synnerhet söder om Lund.

Även mellan Mjölby och Hässleholm har Södra stambanan konflikter mellan snabbtåg och godståg.<sup>6</sup> Västkustbanan har kapacitetsproblem på enkelspåret mellan Ängelholm och Helsingborg.

En fortsatt utbyggnad av persontågstrafiken innebär därmed risk för ökade kapacitetsproblem och störningar i både person- och godstrafik, om inte spårkapaciteten samtidigt byggs ut.

### 4.2 Framtidsplan

I Banverkets framtidsplan finns åtgärder för att förbättra kapaciteten mellan Hässleholm och Lund, men de bedöms inte tillräckliga för att eliminera bristerna. Förbigångsspår, eller alternativt partiella flerspår, krävs för att attraktiva tåglägen med bra res- och transporttider ska kunna skapas för godstrafiken och regionalstågstrafiken. Även norr om Hässleholm bedömer Banverket att fler förbigångsmöjligheter krävs.<sup>7</sup>

Banverket har även i en särskild rapport studerat kapaciteten i Skåne för att identifiera de största kapacitetsproblemen både före och efter öppnandet av Citytunneln och tunnlarna genom Hallandsås.<sup>8</sup>

---

<sup>5</sup> Järnvägens roll i transportförsörjningen. Analys av nuläge och utveckling för den regionala persontrafiken i Skåne-Blekinge sedan 1988. Banverket 2005-01-13.

<sup>6</sup> Järnvägens roll i transportförsörjningen. Analys av nuläge och utveckling för den regionala persontrafiken i östra Götaland sedan 1988. Banverket 2005-01-13.

<sup>7</sup> Framtidsplan för järnvägen. Del 2 Infrastruktursatsningar per stråk 2004-2015, s 31.

<sup>8</sup> Kapacitetsanalyser i Skåne. Identifiering av flaskhalsar i järnvägssystemet 2006-04-28.

Innan tunnlarna är klara kommer de största kapacitetsproblemen att vara in mot Helsingborg och Malmö. Kapacitetsproblemen gäller hela den dubbelspåriga Södra stambanan från Höör och söderut med störst problem mellan Lund och Malmö. Även vid Malmö C, Malmö godsbangård och längs kontinentalbanan kommer det att vara stora kapacitetsproblem.

När tunnlarna är klara kommer kapacitetsproblemen att förvärras in mot Helsingborg. In mot Malmö försvinner vissa problem, bl.a. längs Kontinentalbanan, men Citytunneln alstrar ny trafik som indirekt förvärrar problemen mellan Lund och Malmö (tidtabellerna blir hårdare uppbundna med genomgående tåg i Malmö) och nya kapacitetsproblem tillkommer bl.a. på enkelspårssträckorna mellan Hyllie och Svågertorp. Banverket bedömer att kapacitetsproblemen på vissa delar sammantaget kommer att vara så akuta att trafikinskränkningar inte kan uteslutas.

Kapacitetsproblemen framgår även av Skånetrafikens Tågstrategi.<sup>9</sup> För att kunna klara ett ökat resande planerar Skånetrafiken öka kapaciteten genom att köra längre tåg. Banverket, Vägverket, Länsstyrelsen i Skåne län samt Region Skåne har enats om att ta fram ett åtgärds paket med bl.a. förlängda plattformar på stationerna.

SIKA anser att en transportpolitiskt grundad samhällsekonomisk utgångspunkt bör vara att befintlig kapacitet utnyttjas på ett samhällseffektivt sätt, och att all samhällsekonomiskt motiverad kapacitet bör byggas. Vid en samhällsekonomiskt effektiv prissättning av kapacitet råder ingen kapacitetsbrist, och då finns bara lönsam eller icke lönsam utbyggnad av kapacitet. Av detta följer att om det råder kapacitetsbrist betyder det att prissättningen inte är samhällsekonomiskt effektiv, dvs. det faktiska priset är lägre än det samhällsekonomiskt effektiva.

Tåglägen kan ransoneras administrativt eller via betalningsviljan, dvs. marknadsmässigt. Samhällsekonomiskt effektiv tåglägesfördelning innebär att tåglägen fördelas till de tåg för vilken betalningsviljan (hos ägarna av godset respektive resenärerna) är högst för att komma fram just då. Då bör också en samhällsekonomisk avvägning göras så att systemet inte överutnyttjas och riskerar att drabbas av kostsamma förseningar och störningar.

Om systemet överutnyttjas och kostsamma förseningar uppkommer betyder det att det finns ett ekonomiskt utrymme att minska utnyttjandet på marginalen i samma grad som motsvarar den marginalkostnad förseningarna ger upphov till.

---

<sup>9</sup> Tågstrategi 2008-2030. Dialog om inriktning och principer Skånetrafiken 2007-01-10.



## 5 Framtida trafik vid oförändrad trafikeringsrätt

### 5.1 Vad Trafikhuvudmännen planerar att köra

Förfrågningsunderlaget för Öresundstågtrafiken är inte så detaljerat beträffande vilken trafik som planeras. Tågkilometer anges för de olika delar som ingår i grunduppdraget respektive i optionerna. Grunduppdraget exklusive de optioner som kräver utökad trafikeringsrätt summeras till 5,9 miljoner tågkm, vilket motsvarar dagens trafik inom Skåne.

Skånetrafiken uppger också att det som upphandlas inte skiljer sig särskilt mycket från den trafik som körs idag. Däremot finns möjlighet till trafikökning inom avtalet. Ökat resande kräver enligt Skånetrafiken ökad kapacitet.

Grunduppdraget innehåller trafik till gränsen mot angränsande län i det fall Skånetrafiken samarbetar med SJ. Utan samarbete med SJ sträcker sig trafiken enligt grunduppdraget endast till dagens slutstationer intill länsgräns.

Skånetrafikens Tågstrategi beskriver bl.a. att inriktningen för järnvägstrafiken på kort sikt måste fokusera på kapacitetsfrågorna:

- I avvaktan på 4-spåret Malmö-Lund krävs bl.a. längre plattformar på Pågatågsstationerna, busskomplettering Malmö-Lund, direkttåg Malmö-Helsingborg via Lommabanan samt reducerade Pågatågsuppehåll på mellanstationerna.
- Längre tåg, ökat tågutbud och kompletterande busstrafik på Öresundsbron
- Stationsåtgärder i Lund för att minska köproblemen.

Tågstrategin redovisar även ett flertal planerade stationer på sträckan Trelleborg-Malmö-Helsingborg.<sup>10</sup>

Redan idag har Skånetrafiken en försöksverksamhet där resenärer erbjuds att mot ett kostnadstillägg till Öresundskortet under maj månad få 1-klassbiljett på sträckan Österport-Malmö. Resenärer med denna biljett har företräde till sittplats.<sup>11</sup>

Skånetrafiken skriver i brev till SJ 2007-01-10 att om trafikeringsrätt inte erhålls har trafikhuvudmännen överenskommit att förhandla fram en lösning med varandra och SJ i syfte att bevara nuvarande Öresundstågssystem. Skånetrafiken är

---

<sup>10</sup> Tågstrategi 2008-2030. Dialog om inriktning och principer. Skånetrafiken 2007-01-10

<sup>11</sup> [www.skanetrafiken.se](http://www.skanetrafiken.se)

dock inte intresserade av ett separat interregionalt Öresundstågssystem enligt SJ:s förslag och hänvisar till den kapacitetsbrist som råder i Malmö och Köpenhamn.

## 5.2 SJ:s alternativa förslag

SJ anser att nuvarande utsträckta trafik behöver renodlas till ett parallellt system för interregional Öresundstrafik – Öresund intercity – i Skåne och Sydsverige. SJ önskar en samverkanslösning kring denna trafik liknande den som idag finns med Hallandstrafiken på Västkustbanan. SJ ser vissa problem i nuvarande integrerade system:

- Hög belastning på många avgångar och ett ökande resande
- Kopplingen till Kystbanan på den danska sidan ger begränsningar i trafikeringen på den svenska sidan, och är störningskänsligt. Trafiken på Kystbanan har karaktär av lokala pendeltåg.
- Bristande punktlighet p.g.a. brister i infrastrukturen på den danska sidan.
- Öresundstågen har låg komfortstandard och är inte byggda för längre interregionala resor.
- Begränsade möjligheter till platsbokning
- För litet utbud av renodlad interregional tågtrafik över Öresund.

Öresundstågtrafiken skulle enligt SJ:s förslag delas upp i två separata parallella tågssystem.

- Ett lokalt Öresundstågssystem främst för kortväga resande upp till ca 1,5 timmar inom Skåne/Blekinge samt för arbetspendling mellan Skåne och Köpenhamn
- Ett interregionalt snabbt Öresundstågssystem för långväga resande mellan 1-4 timmar mellan Köpenhamn och de större städerna i Sydsverige. Även detta är tänkt att köras med Öresundståg, men med högre komfort- och servicenivå än befintliga X31, ett koncept SJ kallar X33.

SIKA vill erinra om att trafik till Köpenhamn kräver trafikeringsrätt i Danmark, vilket innebär ett osäkerhetsmoment i SJ:s planer.

SJ anser att fordonen för Intercity-trafiken bör ingå i en egen separat fordonspool, skild från övriga Öresundståg. Samarbete om reservdelar är dock intressant.

Det föreslagna utbudet från sommaren 2008 (alternativt januari 2009) är 12 dubbelturer på sträckan Göteborg-Helsingborg-Malmö-Köpenhamn och 8 dubbelturer Kalmar-Växjö-Alvesta-Köpenhamn, förstärkt till 12 dubbelturer på sträckan Växjö-Köpenhamn. I princip innebär det att den nuvarande utsträckta trafiken till Kalmar och Göteborg läggs i ett separat system. Trafiken är även fortsättningsvis tänkt att samköras med det lokala Öresundstågssystemet över Öresund. Skillnaden är att det interregionala Öresundstågssystemet är tänkt att vända i Köpenhamn, medan det lokala Öresundstågssystemet går ända till Helsingör. SJ:s förslag utgår från att det lokala Öresundstågssystemet är av ungefär samma omfattning som idag.

Utöver detta har SJ tänkt köra X2000-trafik i ungefär nuvarande omfattning. Över bron har de dock tänkt minska antalet X2000-tåg till 2 dubbelturer (vilket

motsvarar vad som körs idag på grund av tågbrist) på sträckan Stockholm-Malmö-Köpenhamn.

Separeringen innebär enligt SJ i princip samma trafik som idag, möjligen något mer i vissa lägen. Det förutsätter samkörning med det lokala Öresundstågssystemet över Öresund. Om samordningen fungerar skulle det i princip inte behöva ge ytterligare kapacitetsbehov. Det kräver dock någon form av samverkansavtal mellan SJ och Skånetrafiken.

### **5.3 Vad blir resultatet vid oförändrad trafikeringsrätt?**

SJ har trafikeringsrätt i hela det svenska järnvägsnätet för interregional trafik så länge de inte avsäger sig den eller regeringen inskränker rätten för en viss sträcka. Eftersom SJ redan kör en trafik på sträckan finns det enligt SIKAs bedömning inte något som hindrar SJ att fortsätta köra. Den trafik Trafikhuvudmännen upphandlar fram till länsgräns blir en utökning som det är osäkert huruvida det finns plats för. Det blir en fråga för Banverket att ta ställning till när tågläge söks för trafiken.

Länsgränsen är i sig ingen målpunkt för resenärer. Om det finns utrymme för hela eller delar av den trafik Skånetrafiken upphandlar fram till länsgräns kommer den sannolikt att vända vid sista station innan länsgränsen, som är Osby.

SIKA har begärt in statistik om resandet på de aktuella sträckorna från SJ, Kronobergstrafiken respektive Hallandstrafiken och har gjort egna överslagsberäkningar för att se indikationer på eventuella överflyttningar (med reservation för att statistiken inte är exakt jämförbar). Resultaten visar följande:

#### **Västkustbanan**

Tittar vi på *Västkustbanan* (Göteborg-Helsingborg) och statistik för *helår*, visar SJ årliga ökningar av sålda SJ-biljetter på i genomsnitt 19 procent för år 2004 till och med år 2006. För Hallandstrafiken är motsvarande årliga ökningar av länskort med tågtillägg i genomsnitt 13 procent. För både Hallandstrafiken och SJ accelererar resandet, dvs. den senaste årliga ökningen är högre än den tidigare. Detta indikerar ett ökat resande generellt för Västkustbanan.

Ser vi till trafiken för *april månad* framträder följande mönster. SJ:s ökningar av sålda SJ-biljetter för år 2004 till och med år 2006 i genomsnitt ca 17 procent. För Hallandstrafikens länskort med tågtillägg är motsvarande genomsnittliga ökning 14 procent.

#### **Södra stambanan**

Tittar vi på *Södra stambanan* (Malmö-Alvesta) och statistik för *helår*, visar SJ årliga ökningar av sålda SJ-biljetter på i genomsnitt 21 procent för år 2004 till och med år 2006. För Kronobergstrafiken är motsvarande årliga ökning i genomsnitt

11 procent. Även för Södra stambanan visar siffrorna en acceleration, dvs. ökningen mellan år 2006 och år 2005 är högre än mellan år 2005 och år 2004.

Ser vi även här på *april månad* framträder följande mönster. SJ:s ökning av sålda SJ-biljetter är i genomsnitt 24 procent. För Kronobergstrafikens länskort med tåg tillägg är motsvarande genomsnittliga ökning ca 25 procent.

Utifrån dessa siffror kan man inte dra några slutsatser om överflyttningar mellan operatörerna. Det faktum att siffrorna visar en acceleration av resandet gör att SIKA bedömer att resandet kommer att fortsätta öka på medellång sikt.

Vid en oförändrad trafikeringsrätt är både SJ och Trafikhuvudmännen beredda att förhandla kring den fortsatta trafiken. Om en förhandling inte leder till någon form av kompromiss är det SIKA:s bedömning att SJ kommer att fortsätta köra den interregionala trafiken.

SJ framför argumentet att det finns behov av större komfort för längre linjer. Det är det behovet som låg bakom att de Öresundståg som används i trafiken Kust till kust byggdes om för Rikstrafikens räkning till bättre komfort och service, och ändrade beteckning från X31 till X32. Skånetrafiken tillmötesgår till viss del detta behov i och med sina 1-klass-biljetter. Dock gäller det enbart till Österport-Malmö och således inte hela Skånetrafikens trafikeringsområde.

## **Översikt över södra Sveriges interregionala resor**

SIKA har låtit göra en beskrivning av resmönstret i de stråk i södra Sverige som är aktuella för detta uppdrag (bilaga 1a och 1b), samt för inrikes och utrikes resor (exkl. Köpenhamn, Oslo, Helsingfors) för hela Sverige (bilaga 1c). Kartorna baseras på SIKA:s resvaneundersökningar åren 1995 – 2001 och senaste RES-data från 1 oktober 2005 – 30 september 2006, och visar totala antalet resor (alla trafikslag) som är längre än 5 mil på stråk som har fler än en miljon resor per år.

Kartorna visar förändringarna i den senaste undersökningen jämfört med genomsnittet från de tidigare och bekräftar den bild som gavs ovan om ökat resande i södra Sverige, såväl regionalt som interregionalt. Kartorna visar även de områden som har mindre än en timmes kollektivrestid från respektive tätortscentrum, baserat på ett underlag till Banverkets sektorsrapport 2002.<sup>12</sup>

SIKA:s bedömning av de resandeökningar som skett i såväl SJ:s som trafik huvudmännens trafik är att den interregionala trafikandelen ökar starkt. De sträckor som trafikrättsansökan gäller omfattar tio interregionala knutpunkter (Köpenhamn, Kastrop, Malmö, Lund, Helsingborg, Halmstad, Göteborg, Hässleholm/Kristianstad, Alvesta/Växjö och Kalmar/Karlskrona) av mycket stor betydelse för det nationella och nordiska nätverket av fjärrförbindelser. Detta är en avsevärd del av ett hittills sammanhållet och utvecklat interregionalt tågssystem i hela landet.

---

<sup>12</sup> Banverket järnväg och samhälle. Sektorsprogram för järnvägen. Delprojekt Resenären. Underlagsrapport Tätorter i nätverk. Infraplan AB, 2002.

## **6 Framtida trafik om Skånetrafiken får trafikeringsrätt**

Enligt förfrågningsunderlaget utgör trafiken i optionerna 5,5 miljoner tågkm, vilket motsvarar dagens trafik på de aktuella sträckorna. Liksom beträffande grunduppdraget finns möjlighet till utökning inom avtalet. Som exempel på vad som kan tillkomma nämner Skånetrafiken att en nyligen införd utökning av trafiken till Kalmar till timmestrafik morgon och kväll kan komma att utvecklas till timmestrafik under större delen av trafikdygnet. I Skånetrafikens ovan nämnda Tågstrategi finns en illustration över vad som kallas ”Öresundståg 2008” (se bilaga 2).

SJ kommer fortfarande att ha trafikeringsrätt för X2000-tåg och andra långväga interregionala tåg. SJ uppger att trafiken med X2000 kommer att minska ”avsevärt” om Skånetrafiken får trafikeringsrätt till Alvesta. På Väst kustbanan blir det enligt SJ troligen inte kvar någon X2000-trafik alls. På södra stambanan försvinner ett antal turer och SJ säger sig komma att förlora resenärer söder om Alvesta eftersom man inte kan konkurrera prismässigt.

SIKA bedömer emellertid att det finns visst underlag för fortsatt X2000-trafik på Väst kustbanan respektive Södra stambanan även om Skånetrafiken m.fl. får trafikeringsrätt, eftersom Öresundstågen inte konkurrerar direkt med X2000.

## 7 Producentperspektivet

Om Trafikhuvudmännen får trafikeringsrätt innebär det ökade möjligheter till att kunna möta den redan stigande efterfrågan på regionalt tågresande. Trafikhuvudmännen får ett större kundunderlag och därmed ökade biljettintäkter. Effekterna på biljettpriserna är svårare att bedöma. Trafikhuvudmännen har klargjort hur den upphandlade trafiken kan samverka med SJ om inte optionerna kan avropas. SIKAs intryck från diskussionerna är att båda parter är beredda att komma överens om Trafikhuvudmännen inte ges trafikeringsrätten.

Det regionala resandet bedöms av Trafikhuvudmännen ha stor potential och Skånetrafiken erbjuder resor i 1:a klass på vissa Öresundståg.<sup>13</sup> SIKÄ instämmer i bedömningen att det regionala resandet har potential, utifrån den statistik över resande vi har sett.

### 7.1 Effekter för SJ AB

I en rapport skriven av Boston Consulting Group (BCG) gjordes år 2005 en analys<sup>14</sup> av konsekvenserna för SJ av de förslag som läggs fram i Näringsdepartementets utredning "Vem får köra var?". Ett av förslagen innebar utökat ansvar för trafikhuvudmännen att trafikera över länsgränser på sträckan Malmö-Nässjö. Det förslaget kan jämföras med Skånetrafikens nu aktuella ansökan om gemensam trafikeringsrätt på sträckan Malmö-Avesta.

BCG gjorde bedömningen att om SJ inte kan konkurrera med trafikhuvudmännen på Nässjö-Malmö blir det ett totalt efterfrågebortfall för SJ på 40 procent på sträckan Stockholm-Malmö. Det skulle betyda en intäktsminskning på 25-40 procent, beroende på scenario. I alla scenarios antas att SJ behåller X2000-tågen, och att de tåg SJ inte använder övertas av trafikhuvudmännen.

BCG drar slutsatsen att utökat ansvar för trafikhuvudmännen innebär stora intäktsminskningar och resultatförsämringar för SJ. Dock framgår inte av rapporten bakgrunden till de antaganden och beräkningar som görs. SIKÄ anser att BCG:s analys bör ses som ett komplement till nedanstående aktuella beskrivning av konsekvenserna för SJ AB.

### Trafik

SJ uppger att de kommer att minska antalet X2000-tåg på sträckan Stockholm-Malmö söder om Alvesta om Skånetrafiken får trafikeringsrätt till Alvesta. Någon

---

<sup>13</sup> [www.skanetrafiken.se](http://www.skanetrafiken.se)

<sup>14</sup> *Konsekvensanalys av möjliga marknadsmodeller för persontrafik på järnväg*, Näringsdepartementet/Boston Consulting Group, 2005

exakt bedömning om hur många tåg som blir kvar har enligt SJ inte gjorts. X2000 Göteborg-Malmö kommer enligt SJ:s bedömning att upphöra helt.

SJ hävdar också att de kommer att sluta köra de länsgränsöverskridande tågen. Kvar blir då den trafik som upphandlas enligt trafikplikt på Kust till kust. Påverkan på denna trafik diskuteras vidare under avsnitten om effekter för övriga trafikhuvudmän respektive konsekvenser för den upphandlade trafiken.

Som tidigare påpekats gör SIKAs bedömningen att det även fortsättningsvis finns underlag för viss X2000-trafik på Västkustbanan respektive Södra stambanan, på grund av de olika marknadssegmenten.

## Ekonomi

Järnvägsstyrelsen skriver att SJ AB:s avkastning på operativt kapital (rörelseresultat) har ökat från 6 procent år 2004 till 10 procent år 2005, och avkastningen på totalt kapital har ökat från 5 procent år 2004 till 8 procent år 2005, dvs. SJ AB går allt bättre. SJ:s rörelsemarginal har ökat från 6 procent år 2004 till 11 procent år 2005, och soliditeten har ökat från 31 procent år 2004 till 33 procent år 2005.<sup>15</sup>

Trafikhuvudmännen hävdar i bilaga till sin ansökan om trafikeringsrätt att SJ:s ekonomi skulle påverkas relativt marginellt av att trafikhuvudmännen får trafikeringsrätt över länsgräns. Trafikhuvudmännen har beräknat en intäktsminskning för SJ på 15-30 Mkr per år om Trafikhuvudmännen får trafikeringsrätt på Västkustbanan och på Södra stambanan till Alvesta. Jämfört med nuläget har Trafikhuvudmännen beräknat en effekt på ytterligare ca 15-30 Mkr för nollalternativet, d v s upphandling av trafiken inom Skåne fram till länsgräns. Trafikhuvudmännen bedömer inte att förutsättningarna för trafik med X2000 väsentligen påverkas.

SJ hävdar däremot i skrivelse till regeringen att effekten är mycket stor. En av de centrala punkterna i SJ:s redovisning av effekter är kopplingen till kostnader för järnvägsfordon. SJ hävdar att en generell utökning av trafikhuvudmännens uppdrag innebär att investeringarna i nya regionaltåg måste skrivas ner. Enbart interregional trafikeringsrätt i Sydsverige skulle enligt SJ innebära ett nedskrivningsbehov på 1 622 Mkr. Interregionala trafikeringsrätter i hela Sverige skulle enligt SJ innebära ett nedskrivningsbehov på 4 400 Mkr. Det senare skulle innebära kontrollbalansräkning och behov av ägartillskott med 3 000 Mkr för att återställa det egna kapitalet.

SIKA:s bedömning är att SJ:s ekonomi kommer att få en viss negativ påverkan om Trafikhuvudmännen beviljas trafikeringsrätt i enlighet med ansökan. Om andra trafikhuvudmän begär trafikeringsrätt över länsgräns på andra huvudbanor kommer dessutom grunden för SJ:s verksamhet att urholkas drastiskt.

---

<sup>15</sup> Branschanalys för järnvägsföretag. Järnvägsstyrelsen rapport 2007:1

## *Fordon*

Ett generellt problem i tågtrafik är att fordonen är mycket kostsamma och skrivs av på lång tid, uppemot 30 år. Andrahandsmarknaden för tågfordon är outvecklad i Sverige och om fordonen inte kan få alternativ användning kan de betyda en stor ekonomisk belastning. SJ har avtal med Trafikhuvudmännen om att överta fordon som SJ inte använder för Öresundstågtrafiken.

Användningen av de statsbidrag som anvisats för regional tågtrafik är redan beslutad och det är långt ifrån alla av de nya fordon Trafikhuvudmännen planerat som kommer att få statsbidrag. I Banverkets framtidsplan framgår det att Skånetrafiken sökt bidrag för 100 regionaltåg under perioden 2004-2015 och kommer att få bidrag för 37 st. Några nya bidrag för regionaltåg är heller inte aviserade varför investeringarna i framtiden måste göras utan bidrag. I den mån det behövs nya tåg kommer därför SJ:s överblivna tåg att kunna få en användning.

Skånetrafiken har enligt uppgift anskaffat 40 st tåg av typen X31, och förhandling kring ytterligare tre X31 pågår. Skånetrafiken hoppas få statsbidrag för 19 av dessa. Skånetrafiken uppger att man har fått statsbidrag för ca 45 procent av kostnaden för statsbidragsberättigade fordon. Dessutom har Skånetrafiken tecknat avtal om 49 st tåg av typen X61.

## *Taxa*

Taxan för en tågresor i Skåne är zonindelad och kostnaden beror därför på hur många zoner som berörs. En kontantbiljett som gäller för maximala 13 zoner kostar 84 kr och gäller på alla tåg utom X2000. Den maximala reslängden längs Södra stambanan är Malmö-Osby, 113 km vilket ger ett km-pris på ca 75 öre. Det är relativt normalt för regional tågtrafik. För daglig pendling finns möjlighet att köpa ett Skånekort med obegränsat resande som gäller 30 dagar. För 13 zoner kostar Skånekortet 890 kr. För daglig pendling Malmö-Osby betyder detta ett km-pris på ca 40 öre.

Sträckan Alvesta-Malmö är 181 km. En 2 klass biljett med SJ:s Öresundståg eller intercitytåg kostar 206 kr, vilket motsvarar 1.14 per km. X2000 2 klass kostar 396 kr, 2.19 per km. För båda typerna av tåg finns dock en stor variation i prissättningen, med allt från dyra 1 klass biljetter på X2000 till just nu-biljetter på Öresundstågen för som lägst 95 kr, vilket motsvarar 52 öre per km.

Skånetrafiken har generellt en relativt låg subvention av sina taxor. Enligt en utvärdering som Skånetrafiken beställt är kostnadstäckningen genom biljettintäkter i trafiken totalt sett ca 70 procent.<sup>16</sup> Enligt Skånetrafikens egen Tågstrategi är den genomsnittliga kostnadstäckningen för tågtrafiken 83 procent, men med stor variation mellan olika områden och linjer. Tågtrafiken över Öresundsbron och Malmö-Lund hör till de sträckor som har över 90 procents kostnadstäckning, medan kostnadstäckningen sjunker längre norrut längs Södra stambanan mot Hässleholm och Kristianstad till mellan 30 och 60 procent.

---

<sup>16</sup> Skånetrafiken. Utvärdering av verksamheten. RTM Konsult september 2006.



Trafikhuvudmännen klargjort att man inte avser att subventionera interregionala resor. I så fall skulle endast statligt subventionerade fordon återstå, vilket ger en betydligt lägre total subvention och som vi ser ovan kommer inte alla fordon att vara subventionerade. Trafikhuvudmännen har dock möjlighet att gå in med ytterligare subventioner om så önskas.

Det framgår inte i Trafikhuvudmännens ansökan vad som avses med interregional trafik. SIKAs tolkning av skrivningarna är att trafiken över länsgräns kommer att integreras i ett gemensamt system med gemensam taxa: "Tågtrafiken är snabbare och mer storskalig än busstrafiken och har fått ett starkt gensvar från resenärerna. Länsgränserna blir allt mindre relevanta som grund för avgränsningen mellan regional och interregional trafik". "Den aktuella trafiken avser i huvudsak regionalt resande inom län och över länsgräns". Tågtrafiken ska enligt ansökan integreras med den regionala och lokala busstrafiken och "Trafikhuvudmännen kan dessutom skapa ett prissystem som ger ökade förutsättningar för sådan integrering och för pendling över länsgränser. Ett gemensamt taxsystem för berörda trafikhuvudmän planeras med förebild i Skånetaxa och Öresundstaxa".

SIKA:s bedömning är att resor som idag har SJ:s kommersiella taxa kommer att subventioneras. En resa med Öresundstågen är i allmänhet mycket billigare än en resa med X2000 på sträckan Alvesta-Malmö. Med en ytterligare subvention innebär det att X2000 blir mindre konkurrenskraftigt på sträckor som Öresundstågen trafikerar. Skillnaden i restid och komfort kommer inte att väga upp prisskillnaden.

Det är även SIKAs bedömning att SJ har ett prissystem som på ett betydligt bättre sätt tar hänsyn till betalningsviljan hos resenärerna än trafikhuvudmännens taxor.

SJ skriver också att det blir mycket dyrare för staten att utöka Skånetrafikens uppdrag än att låta SJ ta hand om interregional arbetspendling eftersom ytterligare skattemedel behöver avsättas för fordonsinvesteringar och löpande drift.

SIKA:s bedömning är att när det gäller den löpande driften blir det inte aktuellt med *direkta* statliga medel, eftersom trafikhuvudmännen även övertar finansieringsansvaret om de ska bedriva en idag lönsam interregional trafik med egen trafikeringsrätt. Dock innebär en i framtiden ökande trafik också ökade utgifter för trafikhuvudmännen, i den mån de subventionerar trafiken, vilket i sin tur kan innebära att skattemedel i högre grad behöver användas.

SIKA:s bedömning är att SJ kommer att drabbas av ekonomiska effekter om trafikeringsrätten över länsgräns beviljas. Förutom direkta intäktsbortfall uppkommer behov av nedskrivning av fordonsinvesteringar.

## 7.2 Spridningseffekter på längre sikt

SJ hävdar att en beviljad trafikeringsrätt för Skånetrafiken innebär att andra trafikhuvudmän kommer att eftersträva detsamma. SIKAs bedömning är att detta är sannolikt på många håll, men att förutsättningarna varierar, liksom effekten på SJ:s ekonomi.

I Mälardalen togs en ansökan om trafikeringsrätt fram innan Rikstrafikens nuvarande avtal om Tåg i Mälardalen (TIM)-trafiken skrevs, men den ansökan drogs tillbaka. Avtalet om TIM-trafiken går ut år 2011 och det finns inför nästa avtal en fortsatt diskussion om formerna.

I västra Sverige är inte frågan om att ansöka om trafikeringsrätt lika självklar. Av betydelse i sammanhanget är givetvis skapandet av Västra Götalandsregionen, som består av tre tidigare län, där Västtrafik har egen trafikeringsrätt. Västtrafik upphandlar trafik på de långa linjerna som komplement till SJ:s egen trafik och upplever att de har de trafikeringsstillstånd som behövs. Frågan kommer dock säkert att diskuteras inför 2010 då upphandling ska ske på nytt. Ansökan om trafikeringsrätt i västra Sverige skulle kunna komma som en reaktion på att SJ får problem med att upprätthålla sin nuvarande trafik, snarare än som en egen medveten strävan från Västtrafiks sida att expandera.

Norrtågs ursprungliga ansökan gällde trafikeringsrätten på Ostkustbanan hela vägen till Stockholm, medan det försök som föreslogs i Moderna Transporter<sup>17</sup>, och vilket Rikstrafiken har utrett förutsättningarna kring, endast gäller trafik norr om Sundsvall.

I Gävleborgs län finns enligt Rikstrafiken en önskan hos enskilda kommuner vid sidan om Ostkustbanan att ha direkttrafik till Stockholm, ökat utbud och andra tider. Här kan en ansökan om trafikeringsrätt mycket väl komma i framtiden.

Rikstrafiken säger också att i samband med upphandlingen av trafiken på Stångådalsbanan Linköping-Kalmar med trafikstart år 2003 fanns önskemål om fortsatta direkttåg till Stockholm. SJ hade vunnit den tidigare upphandlingen i mitten av 90-talet och på eget initiativ kört trafiken med direkttåg Kalmar-Stockholm. Rikstrafiken gjorde den förnyade upphandlingen och fann att det inte gick att kräva direkttåg, eftersom bara SJ kunde uppfylla det kravet. BK Tåg vann upphandlingen men gick i konkurs år 2005. Konkursen orsakades till stor del av minskade intäkter eftersom resenärerna sökte sig andra vägar då direkttågen upphörde. SJ tog över trafiken igen efter konkursen men har inte återinfört direkttågen.

I samband med diskussionerna om Tåg i Bergslagen har det också flera gånger framförts att Dalabanan borde vara en del av Tåg i Bergslagen.

Mot bakgrund av detta är SIKAs bedömning att det sannolikt kan komma ansökningar om gemensam trafikeringsrätt från flera olika håll i framtiden om den nu aktuella ansökan om gemensam trafikeringsrätt för Skånetrafiken m.fl. blir beviljad.

---

<sup>17</sup> SOU 2005/06:160

### *Ekonomiska effekter av ytterligare trafikeringsrätter*

De ekonomiska konsekvenserna för SJ av ytterligare trafikeringsrätter över länsgräns varierar. Beräkningar som SIKA gjorde som underlag till Järnvägsutredningen visade på negativ lönsamhet för Dalabanan och många andra banor där SJ bedriver trafik.<sup>18</sup> Även om lönsamheten i trafiken förbättrats på senare år är det ändå tydligt att det är trafiken i tre stråk, Västra stambanan (Stockholm-Göteborg), Södra stambanan (Stockholm-Malmö) och Ostkustbanan (Stockholm-Gävle-Sundsvall) som är de lönsammaste sträckorna. SJ hävdar också i sin skrivelse till regeringen kring Skånetrafikens ansökan om trafikeringsrätt att X2000-trafiken Stockholm-Malmö är en av SJ:s mest lönsamma delar.

I den tidigare utredningen från 2004 kring Norrtågs och Skånetrafikens respektive ansökningar om trafikeringsrätt gjordes några experiment med bäring på denna fråga. Med reservation för att det var en förenklad modell, framgår det ändå att regionaltåg kan såväl konkurrera som stödja fjärrtågstrafiken beroende på vilka förändringar som görs. Resultaten visade att *såväl en ökning som en minskning* av turtätheten hos pendel/regionaltåg hade *negativa* effekter på efterfrågan på fjärrtåg. Slutsatsen blev därför att staten bör vara försiktig med att tillåta stora utbudsökningar av regionaltrafik där kommersiell fjärrtågtrafik finns.<sup>19</sup>

Trafiken med X2000 på sträckan Stockholm-Malmö är en av de mest lönsamma sträckorna inte minst tack vare att SJ kan styra sina resenärer till X2000 på ett för SJ optimalt sätt. Mister SJ sin trafikeringsrätt och bestämmanderätt över de regionala tågen löper SJ stor risk att efterfrågan på fjärrtågen minskar. Denna minskade efterfrågan på fjärrtåg kan i sin tur tvinga SJ att minska utbudet av fjärrtåg även på andra håll, vilket därmed skulle kunna bli början på en negativ spiral för SJ:s lönsamhet.

Det finns samhällsekonomiska fördelar med att bedriva långväga tågtrafik på kommersiella grunder. SIKAs bedömning är att de spridningseffekter som kan bli följden av Skånetrafikens ansökan om gemensam trafikeringsrätt sannolikt riskerar att undergräva SJ:s möjligheter att bedriva kommersiell interregional trafik.

### **7.3 Effekter för övriga trafik huvudmän**

Skånetrafiken räknar med att i upphandlingen av Öresundstrafiken ta det ekonomiska ansvaret inom Skåne, även för interregionala Öresundståg som passerar länsgräns. Det framgår av Skånetrafikens ansökan om gemensam trafikeringsrätt att det gäller både i "Nollalternativet" (upphandling men utan trafikeringsrätt över länsgräns) och i "Jämförelsealternativet" med trafikeringsrätt.

SJ har i ett brev till Rikstrafiken i samband med diskussioner om fortsatt trafik på Kust till kust angett att 2 tågpar kan köras kommersiellt på delsträckan Göteborg-

---

<sup>18</sup> Järnväg för resenärer och gods. Underlagsrapporter. Bilagor till Järnvägsutredningens slutbetänkande. SOU 2003:104

<sup>19</sup> Analys av ansökningar om trafikeringsrätt. SIKA PM 2004:9

Alvesta.<sup>20</sup> Vid en integrerad trafik med trafiken Kalmar-Malmö kan 8 tågpar köras kommersiellt på delsträckan Alvesta-Växjö och 4 tågpar på delsträckan Växjö-Kalmar.

Om Skånetrafiken tar intäkter och kostnader inom Skåne innebär det att den trafiktrafikhuvudmännen önskar mellan Kalmar-Alvesta måste finansieras separat. SJ:s intresse att köra något av denna trafik kommersiellt minskar sannolikt drastiskt om den inte hänger ihop med trafiken Alvesta-Malmö. Rikstrafiken bedömer att detta kommer att innebära högre kostnader för trafikhuvudmännen i Kalmar och Kronobergs län. SIKÄ ifrågasätter inte Rikstrafikens bedömning.

## 7.4 Konsekvenser för Kust till Kust

En direkt följd av det nuvarande oklara läget för Öresundstrafiken är att Rikstrafiken inte kunnat teckna avtal om trafiken Kust till Kust längre än till juni 2008. Om regeringens beslut om trafikeringsrätten dröjer blir det svårt att träffa ett nytt avtal i tid för den fortsatta trafiken, eftersom förutsättningarna är oklara.

Rikstrafiken gör bedömningen att om trafikeringsrätt beviljas för Trafikhuvudmännen upp till Alvesta kommer det med stor sannolikhet även att påverka såväl Rikstrafikens som övriga trafikhuvudmäns kostnader för trafiken Kust till kust, vilka är med och betalar underskottet för trafiken.

SIKÄ vill erinra om att idag råder trafikplikt för SJ på sträckan Kust-till-Kust.<sup>21</sup> En av optionerna i den aktuella upphandlingen innehåller trafik från länsgränsen mot Skåne till Kalmar respektive Karlskrona. Detta innebär att om Trafikhuvudmännen beviljas trafikeringsrätt kan en konflikt uppstå mellan trafikeringsrätt och trafikplikt.

## 7.5 Effekter för godstrafiken

Branschföreningen Tågoperatörerna och Green Cargo har framfört åsikten att kapaciteten på Södra stambanan inte räcker för utökad persontågstrafik. På sträckan Malmö-Hässleholm är alla tåglägen utnyttjade. Om Skånetrafiken eller SJ vill utöka måste andra tåg tas bort, och en undanträngning av godstrafiken skulle minska konkurrenskraften hos den svenska industrin, menar Green Cargo.

Grundproblemet är att olika tåg har olika hastighet. Godstågen och Pågatågen går i ungefär samma hastighet och ger därmed inga problem. X2000 och Öresundstågen går mycket snabbare (X2000 har största tillåtna hastighet 200

---

<sup>20</sup> Kommersiell trafik på Kust till Kust linjen (Karlskrona/Kalmar-Göteborg). Brev från SJ AB till Rikstrafiken 060517

<sup>21</sup> Trafikplikt för ett transportföretag avser skyldigheter som kan motiveras av regionalpolitiskt intresse, men där förutsättningar för kommersiell trafik saknas.

km/h och Öresundstågen 180 km/h). De snabbare tågen tillsammans med s.k. styva tidtabeller\* slukar kapacitet, enligt Green Cargo.

Denna bild stämmer relativt väl överens med Banverkets, som redovisas ovan under rubriken Kapaciteten.

Green Cargo hävdar att det finns fler sätt att förbättra kapaciteten än att bygga nya spår. En möjlighet är att bygga ut plattformarnas längd vid stationerna och köra längre pendeltåg som inte behöver gå lika ofta. Att bygga ut plattformarnas längd är också det sätt Skånetrafiken sett som möjligt för att på kort sikt bygga ut kapaciteten, dock utan att minska antalet tåg (se avsnitt Kapaciteten). En annan möjlighet som Green Cargo framför är att i tidslägen eller på sträckor där kapaciteten är särskilt ansträngd köra de snabbare tågen i samma hastighet som de långsammare. Det är dock sannolikt inte någon populär åtgärd hos resenärer och operatörer i persontrafiken.

SIKA vill påminna om resonemanget som fördes tidigare om att tåglägen och kapacitet kan samhällsekonomiskt effektivt fördelas efter betalningsviljan hos dem som efterfrågar tåglägen. Kritiska tåglägen kan så att säga auktioneras ut. Detta innebär en prissättning av kapacitet/tåglägen som har potential att eliminera kapacitetsbrist, under förutsättning att all samhällsekonomiskt motiverad kapacitet är utbyggd.

---

\* Styv tidtabell betyder att tåg vid en station går eller kommer t.ex. kl 10.15, kl 11.15, kl 12.15...

## 8 Samlad syn ur ett resenärsperspektiv

### 8.1 Regionförstoring

Trafikoperatörer är i allmänhet bättre på att tolka marknadssignaler än politiskt styrda organisationer. Den regionala tågtrafiken som upphandlas av trafikhuvudmännen innebär en politiskt styrd trafiklösning, till skillnad från SJ. Det betyder att SJ och Trafikhuvudmännen har olika förutsättningar att anpassa sitt trafikutbud till rådande efterfrågan. Samtidigt kan förändringar i trafikutbudet leda till onödiga anpassningskostnader för resenärerna.

Det är efterfrågan och kapaciteten på spåren som avgör hur många tåg som kommer att köras. Efterfrågan kan komma att öka om biljettpriserna sjunker, men rådande kapacitetstilldelning medger inte några större utökningar.

SIKA bedömer att omfattningen av tågtrafiken i form av antal tåg över länsgräns kommer att skilja sig endast marginellt om Trafikhuvudmännen skulle få trafikeringsrätten. Om långväga interregionala tåg istället ersätts med kortväga interregionala tåg kan det innebära att vissa orter får fler uppehåll, men utifrån ett redan stort utbud.

SIKA har i en tidigare utredning kommit fram till att arbetsmarknadseffekter och lokaliseringseffekter av Skånetrafikens utbudsökning är små.<sup>22</sup> Det finns ingen anledning att anta att effekterna skulle skilja sig mycket under nuvarande förutsättningar. SIKA bedömer därför att effekterna på regional utveckling och regionförstoring blir relativt små om Trafikhuvudmännen beviljas trafikeringsrätten.

Att döma av den statistik som SIKA tagit del av visar ökningarna av resandet med både SJ-biljetter och länskort att den regionala nyttan av dagens trafik redan är stor. För att det ska bli större effekter krävs en kraftig utbyggnad av kapaciteten.

Samordningen av transportsätt mellan län och mellan trafikslag har bäring mot gemensamma resekort och möjligheten att åka över länsgränser utan att behöva köpa ny biljett. Förenklade och samordnade resekortssystem underlättar regionförstoring och pendling. Redan idag kan man resa på SJ:s tåg med länskort med tågtillägg. Detta resande har ökat kraftigt på senare år och förväntas fortsätta öka.

---

<sup>22</sup> Analys av ansökningar om trafikeringsrätt, SIKA PM 2004:9

Ansvarskommitten skriver att ”en förändrad länsindelning kan innebära att trafikhuvudmännen får trafikeringsrätten för trafik på väg och järnväg som idag är interregional och som upphandlas av Rikstrafiken”<sup>23</sup>. Dock har kommittén uppenbarligen inte haft möjlighet att närmare granska denna fråga.

SIKA har i en tidigare rapport påpekat att en eventuellt ökad pendling kan komma i konflikt med andra transportpolitiska mål. En ytterligare målkonflikt finns mellan lokala tillgänglighetsförbättringar och förbättrade kopplingar till de internationella transportnäten. Dessa är insatser som båda konkurrerar om samma utrymme.<sup>24</sup> SIKA menar därför att eventuella pendlingsökningar inte nödvändigtvis innebär att den transportpolitiska måluppfyllelsen ökar.

## 8.2 Långväga trafik

Rikstrafiken bedömde år 2004 i ett yttrande över ansökan om trafikeringsrätt att det är sannolikt att det regionala och kortväga interregionala resandet skulle utvecklas positivt med ett integrerat tågsystem i södra Sverige.<sup>25</sup> Däremot såg Rikstrafiken en risk för en minskning av det långväga interregionala resandet, framför allt på sträckan Stockholm-Malmö. SIKA instämmer med Rikstrafiken och bedömer att denna risk kvarstår, även om minskningen inte blir lika omfattande i detta fall.

För närvarande är X2000 den enda svenska tågtypen som har möjlighet att konkurrera med inrikesflyget mellan storstäderna Stockholm, Göteborg, Malmö.

Minskade intäkter för SJ kan få negativa konsekvenser för möjligheterna att bedriva interregional långväga trafik på kommersiella grunder. Därmed riskerar utbudet av långväga trafik att minska och resenärerna mellan Malmö/Köpenhamn-Göteborg och mellan Malmö-Stockholm kan då tvingas välja andra färdssätt än tåget.

---

<sup>23</sup> Hållbar samhällsorganisation med utvecklingskraft SOU 2007:10, s 206

<sup>24</sup> Infrastruktur för tillväxt, SIKA rapport 2004:1

<sup>25</sup> Yttrande över ansökan om trafikeringsrätt för Öresundstågen 2007-, Rikstrafiken 2004-08-18, Rt 2004-141/40.

## 9 Samlad syn ur ett samhällsperspektiv

### 9.1 På kort sikt

På kort sikt skulle konsekvenserna ur ett samhällsperspektiv av att ge Skånetrafiken m.fl. gemensam trafikeringsrätt för Öresundstrafiken begränsa sig till lokala/regionala effekter på sträckorna Göteborg-Helsingborg respektive Alvesta-Malmö.

SIKA bedömer att Trafikhuvudmännens marginellt ökade trafikutbud ger vissa vinster för regionalstågsresenärerna som sannolikt uppväger de förluster som fjärrstågsresenärerna drabbas av. Den sammanlagda samhällsekonomiska nettoeffekten av dessa välfärdsförändringar är emellertid osäkert.

Skånetrafikens självfinansieringsgrad ligger på i genomsnitt ca 70 procent.<sup>26</sup> Trafikhuvudmännen avser att inte subventionera interregionala resor. Givet att kostnaderna är likartade för SJ och Trafikhuvudmännen betyder det att biljettpriserna inte kan förväntas sjunka mycket jämfört med SJ:s nuvarande taxor. Det innebär i sin tur att de regionala effekterna blir begränsade av en beviljad ansökan.

De fjärrstågsresenärer som idag väljer SJ:s långväga tågtrafik (framförallt X2000) på grund av dess fördelar när det gäller komfort, service, arbetsmöjligheter mm, kan komma att välja andra färdmedel istället. Det betyder att tåget riskerar att förlora redan vunna marknadsandelar gentemot flyget. En överflyttning av resenärer från tåg till flyg minskar möjligheterna att nå uppsatta miljö- och transportpolitiska mål.

### 9.2 På medellång sikt

De långsiktiga konsekvenserna är i hög utsträckning beroende av vilken övergripande järnvägspolitik regeringen väljer att föra, vilken bedömning av osäkerheterna som regeringen gör, samt vilken tolkning av målen som görs.

SIKA (PM 2004:9) har tidigare kommit fram till att det finns två tänkbara övergripande rörelseriktningar när det gäller den övergripande järnvägspolitiken:

- (1) En renodling av den interregionala kollektivtrafiken så att den med ett fåtal undantag kan överleva på den efterfrågan som finns på långväga tågresor. Detta betyder att staten ger SJ fortsatt förtroende att låta

---

<sup>26</sup> Skånetrafiken. Utvärdering av verksamheten. RTM konsult september 2006.



marknaden bestämma trafiken på de sträckor som kan överleva kommersiellt.

- (2) En ökad andel av den interregionala kollektivtrafiken planeras och upphandlas efter politiska riktlinjer, dvs. att staten istället bestämmer hur trafiken bör utformas på olika sträckor.

Två kriterier är tänkbara för att avgöra vilken av dessa övergripande riktlinjer som är mest önskvärd:

- (1) Det transportpolitiska målet och hur graden av uppfyllelse påverkas
- (2) I vilken omfattning det finns tågtrafik som är samhällsekonomiskt motiverad men företagsekonomiskt olönsam, samt hur denna omfattning påverkas.

Om det i stor omfattning finns tågtrafik som är samhällsekonomiskt motiverad och företagsekonomiskt lönsam, är det rimligt att trafiken bedrivs på kommersiella grunder på det sätt som sker idag på långväga sträckor, förutsatt att infrastrukturen tillhandahålls på samhällsekonomiska grunder. Om det däremot i stor omfattning finns trafik som är samhällsekonomiskt motiverad, men företagsekonomiskt olönsam, finns det skäl att hävda att en finansiering genom offentliga subventioner kan öka den samhällsekonomiska nyttan och välfärden väsentligt. SIKA menar att detta resonemang är en grundläggande förutsättning för ställningstaganden till olika typer av trafikeringar.

SJ bedriver idag kommersiellt lönsam trafik på många sträckor, och de sträckor som är aktuella i Trafikhuvudmännens ansökan tillhör de mest lönsamma. Resandet har ökat kraftigt under senare år, vilket kan förväntas öka lönsamheten ytterligare. Detta innebär att det inte finns skäl att hävda en ökad finansiering genom offentliga subventioner.

Det långsiktigt mest fördelaktiga ur samhällsekonomiskt perspektiv är att den långväga järnvägstrafiken som hittills kan bedrivas i huvudsak på företagsekonomiska marknadsmässiga villkor. SIKA bedömer att på grund av den stora risken för spridningseffekter och de konsekvenser som blir för SJ, löper samhället stor risk att lida samhällsekonomiska förluster på längre sikt om Skånetrafiken m.fl. beviljas gemensam trafikering.

SJ har lyckats vinna marknadsandelar från flyget på interregionala sträckor och ökar också sitt resande på regionala sträckor trots nuvarande konkurrens från Trafikhuvudmännen. Detta innebär såväl samhällsekonomiska som statsfinansiella fördelar. Att riskera SJ:s långsiktiga lönsamhet i rådande situation kan därför enligt SIKA inte motiveras på samhällsekonomiska grunder.

Riksdagens beslut om kapitaltillskott år 2003 vittnar också om att ägaren vill utveckla företaget SJ AB, och är ur ägarperspektiv ett argument för att inte riskera företagets långsiktiga lönsamhet.

### 9.3 Hur trafiken ska organiseras

Grunden för nuvarande transportpolitik på järnväg är att staten investerar i infrastrukturen, medan den interregionala trafiken ska bedrivas kommersiellt, så långt det är möjligt. När det inte finns underlag för en trafik, men samhället ändå ser behov av att upprätthålla ett visst utbud, kan Rikstrafiken eller trafikhuvudmän träda in och upphandla eller på annat sätt stödja trafiken.

Den utsträckta Öresundstrafiken är enligt SJ kommersiell. För järnvägen har staten hittills valt att låta SJ ha monopol på kommersiellt gångbara sträckor. SJ:s monopol på kommersiell trafik har ifrågasatts, bl. a i Järnvägsutredningen, som föreslagit konkurrens på spåret. Regering och riksdag har dock hittills inte velat gå så långt i avreglering. En orsak till detta är att de avvaktar utvecklingen inom EU, där det ännu inte finns stöd för en total avreglering.

I promemoria analyseras vilka förändringar av marknadstillträdet som skulle kunna vinna politisk acceptans.<sup>27</sup> Där föreslås att trafikhuvudmännen skulle kunna ta ett ökat ansvar för järnvägstrafik över länsgräns för daglig arbetspendling i ett storregionalt perspektiv. Ett villkor för att trafiken ska tillåtas skulle i så fall vara samordning med SJ:s trafik och upphandlad interregional trafik.

Kriterier bör emellertid utarbetas för att förhindra att den ”interregionala pendeltågstrafiken” i allt för hög grad konkurrerar med den långväga kommersiella trafiken. Kriterierna ska uppfyllas för att trafiken ska tillåtas. De kriterier som diskuteras i nämnda PM berör uppehållsmönster, turtäthet och prissättning. Men kriterierna behöver uppfylla krav på objektivitet och rättssäkerhet, och dessutom tydligt kunna avgränsa daglig arbetspendling från långväga trafik.

Att finna kriterier som uppfyller dessa krav är sannolikt mycket svårt. Resenärens beslut att resa med det ena eller andra tåget beror på faktorer som pris, restid och frekvens, snarare än vilken resenärskategori resenären tillhör. I stället för kriterier behövs politiska beslut om var gränsen går för trafikhuvudmännens uppdrag och ansvar. En tydlighet i uppdrag och ansvar underlättar också för samordning mellan olika aktörer.

Detta leder in på kärnfrågan i vårt uppdrag. Trafikhuvudmännens upphandling och begäran om trafikeringsrätt ger en trafik som inte är samordnad med SJ:s trafik och upphandlad interregional trafik. SJ:s förslag att separera en interregional Öresundstågtrafik är inte heller samordnad med Trafikhuvudmännens upphandling. Samordning behöver även ske mellan persontrafiken och godstrafiken. Frågan berör därför också den övergripande transportpolitiken för järnväg.

---

<sup>27</sup> Vem får köra var? En idéskiss till förändrat marknadstillträde till persontrafiken på järnväg. Magnus Persson och Ragnvald Paulsson 2004-12-17.

## 9.4 Konsekvenser för transportpolitiken

Som beskrivs ovan under avsnitt 8.2 finns det huvudsakligen två tänkbara övergripande rörelseriktningar som diskuteras för den framtida järnvägspolitiken.

Den ena huvudinriktningen, som förespråkas i Järnvägsutredningen, är konkurrens på spåren, och innebär en renodling av den interregionala trafiken så att den kan överleva på den efterfrågan som finns. Den andra huvudinriktningen är att trafiken organiseras med upphandlad trafik inom storregioner bestående av flera län, i likhet med vad Trafikhuvudmännen eftersträvar. Båda dessa utvecklingsinriktningar har för- och nackdelar.

Utvecklingen inom samhället i övrigt pekar också i olika riktningar. EU:s järnvägspolitik strävar efter att minska den politiska styrningen av järnvägstrafik till förmån för marknadslösningar. Syftet är att förstärka järnvägens konkurrenskraft gentemot andra transportslag och därigenom åstadkomma en hållbar samhällsutveckling och ökad trafiksäkerhet. EU har accepterat den svenska modellen för järnvägstrafik som en rimlig övergångsmodell.

Ansvarskommitténs förslag pekar däremot i den andra riktningen. De föreslagna storregionerna förutsätts enligt Ansvarskommittén även ta hand om trafik inom den nya regionen. Som redovisades ovan i avsnitt 7.1 skriver kommittén ”att det är också värt att notera att en förändrad länsindelning kan innebära att trafik huvudmännen får trafikeringsrätten för trafik på väg och järnväg som idag är interregional och som upphandlas av Rikstrafiken”.<sup>28</sup>

Ansvarskommittén skriver inget specifikt om kommersiell interregional trafik. Med trafikeringsrätt inom regioner som idag omfattar flera län kommer trafik att upphandlas av varierande lönsamhet. Inget sägs om att begränsa regionernas upphandling vilket innebär att även sträckor där SJ idag bedriver kommersiell trafik kommer att upphandlas.

SIKA:s uppfattning är att om Trafikhuvudmännen beviljas trafikeringsrätt över länsgräns innebär det att förutsättningarna för SJ:s trafik på södra Stambanan påverkas negativt. Även på Västkustbanan bedömer SIKA att den redan begränsade X2000-trafiken kan komma att minska. Men framförallt kommer med stor sannolikhet andra trafik huvudmän att söka trafikeringsrätt parallellt med och i direkt konkurrens med SJ:s huvudlinjer.

En sådan utveckling skulle sannolikt innebära att SJ:s roll försvagas och att bolaget på många sträckor inte längre kan upprätthålla trafiken. Vi skulle då hamna i den andra huvudinriktningen, med trafik upphandlad inom storregioner. Fördelen med detta ur regionens synvinkel är att trafiken kan planeras samlat och sannolikt ge fördelar för regionens utveckling. Men den interregionala trafiken på längre sträckor skulle minska i omfattning och sannolikt ge stora behov av ökad statlig upphandling som komplement till de storregionala system som bildas.

---

<sup>28</sup> Hållbar samhällsorganisation med utvecklingskraft. SOU 2007:10, sid 206

Ett system med storregional järnvägstrafik som förbinds med vissa längre järnvägslinjer skulle kunna fungera, men om en sådan lösning eftersträvas behöver förändringen ske som en medveten förändring av transportpolitiken och konsekvenserna utredas grundligt innan det genomförs. Som diskuterades ovan ser SIKA dock inga samhällsekonomiska skäl till att en sådan lösning skulle eftersträvas.

Om den politiska ambitionen är att på sikt upplösa SJ:s monopol och konkurrensutsätta den kommersiella trafiken genom att tillåta flera marknadsstyrda tågoperatörer, kan detta försvåras om berörda trafikeringsrätter ligger hos politiskt styrda trafikhuvudmän.

Som framgår ovan är det heller inte självklart att ett system med storregional järnvägstrafik är i enlighet med utvecklingen inom EU. Att införa ett nytt system som inom en relativt nära framtid kanske måste omprövas när EU beslutar om förändringar i transportpolitiken riskerar att ge både en ryckighet i trafik och politik som är till nackdel för både resenärer och producenter. Det innebär dessutom en betydande kapitalförstöring om de investeringar som gjorts i såväl tåg som infrastruktur inte kan utnyttjas effektivt, för att inte tala om de investeringar som gjorts i bolaget SJ AB, vilket också beskrivits ovan.

Det finns även en koppling till investeringspolitiken för infrastrukturinvesteringar. Hittills har principen varit att staten ska investera i järnväg och sedan ska trafiken, åtminstone på interregionala sträckor, bedrivas kommersiellt. Investeringarna sker utifrån samhällsekonomiska kalkyler som utgår ifrån resenärernas betalningsvilja för trafiken. Om trafikhuvudmännen subventionerar trafik kan man inte vara säker på att trafiken är värd att köra ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Kapaciteten kan uppvisa brister och problem som leder till krav på stora investeringar i infrastruktur, när dessa investeringskrav i själva verket beror på överinvesteringar i tåg och vagnar.

## 10 Slutsatser

Trafikhuvudmännens och SJ:s planer för Öresundstrafiken är inte förenliga. Båda har trafikeringsrätt för delar av trafiken, ingen har trafikeringsrätt för allt. Det finns inte kapacitet för att utöka trafiken kraftigt, vilket gör att en förhandlingslösning måste till om Trafikhuvudmännens ansökan om trafikeringsrätt inte beviljas. Samtidigt är det på grund av kapacitetsproblemen mycket viktigt att all trafik på järnväg kan samsas på bästa sätt, både Pågatåg, Öresundståg, X2000, andra långväga interregionala tåg och godståg.

Om Trafikhuvudmännen skulle få trafikeringsrätt över länsgräns kommer det att leda till ekonomiska problem för SJ, ökade finansieringskostnader för övriga trafikhuvudmän och för staten i den upphandlade trafiken Kust till kust. Fördelar kan ses för den regionala och kortväga interregionala trafiken i form av ett ökat utbud, men den långväga interregionala trafiken kan försämrats. På medellång sikt kan spridningseffekter innebära att SJ:s hela verksamhet hotas och med den även den nuvarande transportpolitiken på järnväg.

Effekterna utifrån resenärsperspektiv av en beviljad trafikeringsrätt bedöms på kort sikt som något förbättrade. Ett något utökat utbud för den regionala och kortväga interregionala trafiken kan förväntas, men samtidigt ett försämrat utbud för den långväga interregionala trafiken. Resenärerna kan också förvänta sig något lägre biljettpriiser och ett enklare biljettsystem för kortare resor, men dyrare biljetter på mindre frekventa interregionala tåg. På lång sikt kan utbudet komma att öka mer, men det skulle kräva omfattande infrastrukturbyggnader.

Ur producentperspektiv blir verksamhetsförutsättningarna för Trafikhuvudmännen gynnsammare. De har möjlighet att forma trafiksystemet enligt egna önskemål, åtminstone så långt som det är möjligt med tanke på kapacitetsbristen. På kort sikt kommer därmed inga större förändringar att ske. På längre sikt kommer sannolikt trafiken att öka mer över länsgräns jämfört med idag, eftersom de lägre priserna kommer att ge en ökad efterfrågan. Hur stor denna effekt blir beror på vilka priser som sätts men även i vilken omfattning kapaciteten byggs ut.

För trafikhuvudmännen i Kronobergs och Kalmar län blir förutsättningarna sämre, eftersom de kommer att få betala mer för den kompletterande trafiken i Kust till Kust-stråket. Även staten genom Rikstrafiken kommer att få högre finansieringskostnader för den upphandlade trafiken Kust till kust.

För SJ blir det negativa konsekvenser på kort sikt på grund av minskat underlag för den interregionala trafiken. Delar av dagens intäkter försvinner och förutsättningarna för X2000-trafiken försämrats. På medellång sikt kan däremot konsekvenserna bli förödande för SJ om trafikhuvudmän på andra håll ansöker om gemensam trafikeringsrätt. SIKA bedömer det som sannolikt att flera andra

trafikhuvudmän kommer att ansöka om gemensam trafikeringsrätt om Skånetrafiken m.fl. beviljas sådan.

Möjligheterna till pendling över länsgräns kan förbättras något och därmed även ge en viss påverkan på den regionala utvecklingen. SIKA bedömer dock att effekterna är marginella, åtminstone så länge kapaciteten inte byggs ut kraftigt.

De långsiktiga konsekvenserna av en beviljad trafikeringsrätt kan i förlängningen leda till att Sverige hamnar i en helt motsatt huvudinriktning av transportpolitiken jämfört med den nuvarande. De långtgående försämringarna för SJ som kan bli följden av spridningseffekterna skulle kunna innebära att SJ:s roll på järnvägsområdet kraftigt försvagas och att bolaget inte kan upprätthålla trafiken. Sverige hamnar då i ett transportpolitiskt läge med större delen av trafiken upphandlad av storregioner.

Detta kan vara till fördel ur regionens synvinkel men skulle sannolikt ge behov av statlig upphandling som komplement till de storregionala systemen. Om en sådan lösning eftersträvas bör förändringen ske som en medveten strävan. Dock ser SIKA inte några samhällsekonomiska skäl till att en sådan lösning skulle eftersträvas, med tanke på att SJ i dagens läge bedriver kommersiell trafik på många sträckor och visar på stigande siffror när det gäller resande och lönsamhet.

Det är inte heller självklart att en förändring av det slaget är förenligt med den övergripande utvecklingen inom EU. Det skulle då innebära risk för stor ryckighet i trafik och politik som är till nackdel för både resenärer och producenter. Det skulle också innebära kapitalförstöring om de investeringar som gjorts inte kan användas.

Enligt SIKA:s uppfattning riskerar ett beslut om gemensam trafikeringsrätt för Trafikhuvudmännen att på längre sikt innebära tillräckligt långtgående konsekvenser för SJ:s framtid för att frågan inte kan ses isolerat utan behöver en grundligare genomgång och koppling till Sveriges och i förlängningen EU:s övergripande transport- och järnvägspolitik.

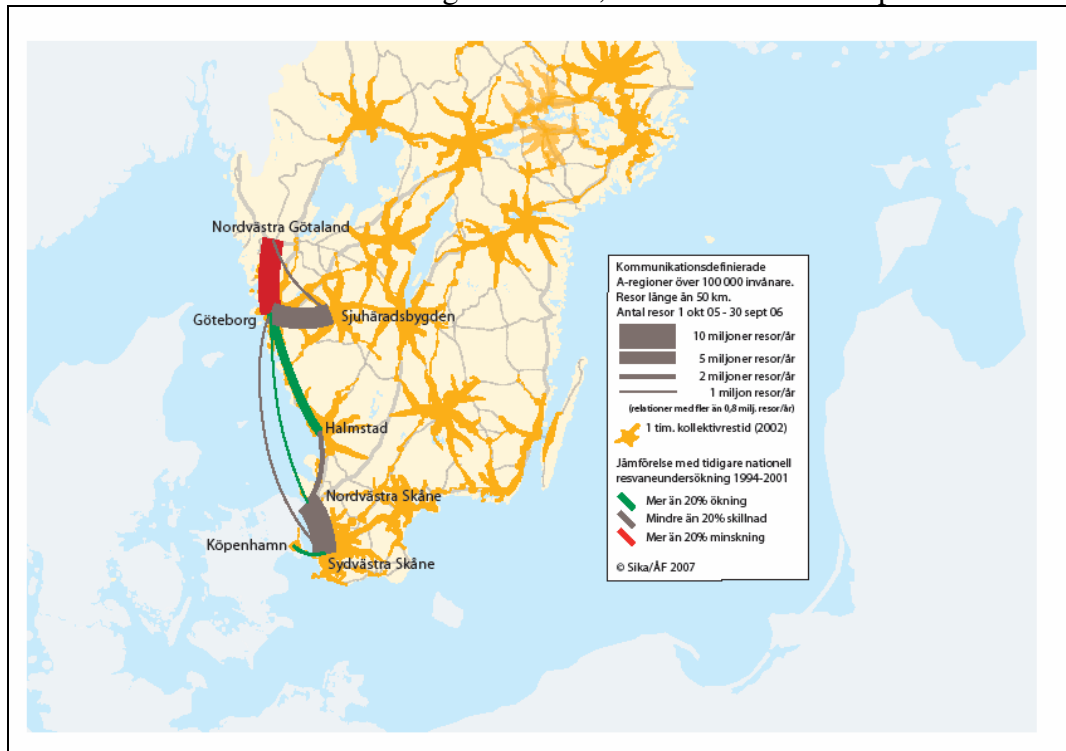
*Bilaga 1a.* Genomsnittligt antal resor i sydvästra Sverige längre än 50 km.  
Källa: SIKA Resvaneundersökningen RES 2007

*Bilaga 1b.* Genomsnittligt antal resor i sydöstra Sverige längre än 50 km.  
Källa: SIKA Resvaneundersökningen RES 2007

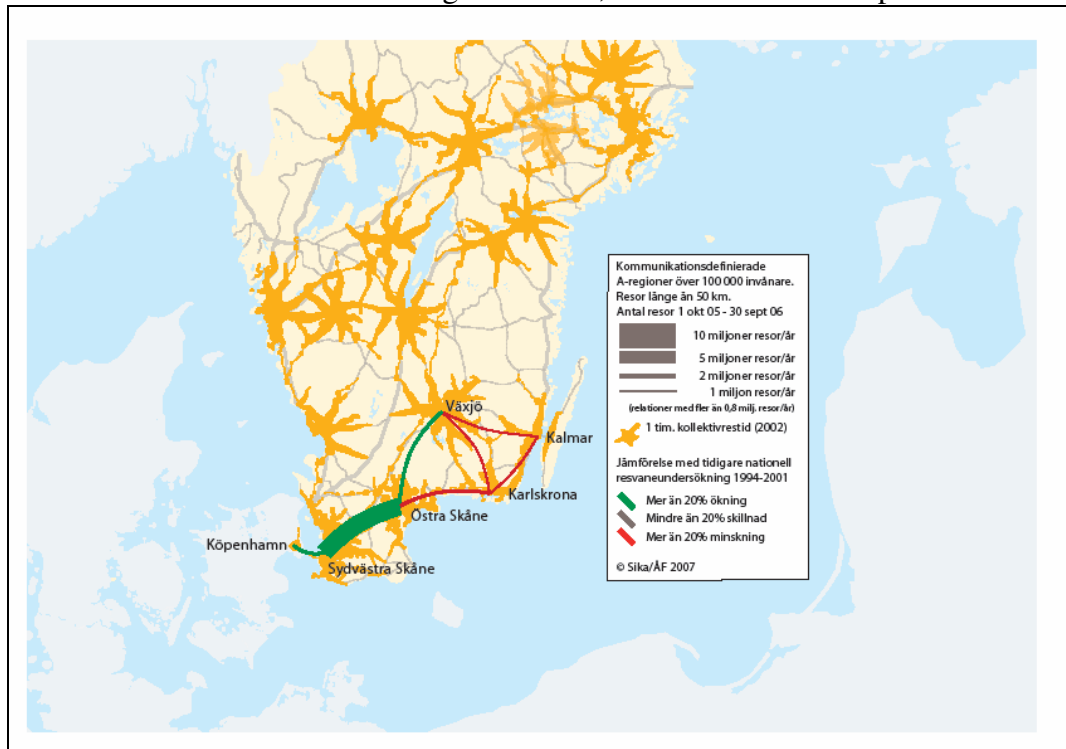
*Bilaga 1c.* Genomsnittligt antal resor i hela Sverige längre än 50 km.  
Källa: SIKA Resvaneundersökningen RES 2007

*Bilaga 2.* Översikt över Trafikhuvudmännens planer på "Öresundståg 2008".  
Källa: Skånetrafiken

*Bilaga 1a.* Genomsnittligt antal resor i sydvästra Sverige längre än 50 km.  
Källa: SIKA Resvaneundersökningar 1995-01, RES 05/06 och Infraplan AB 2002

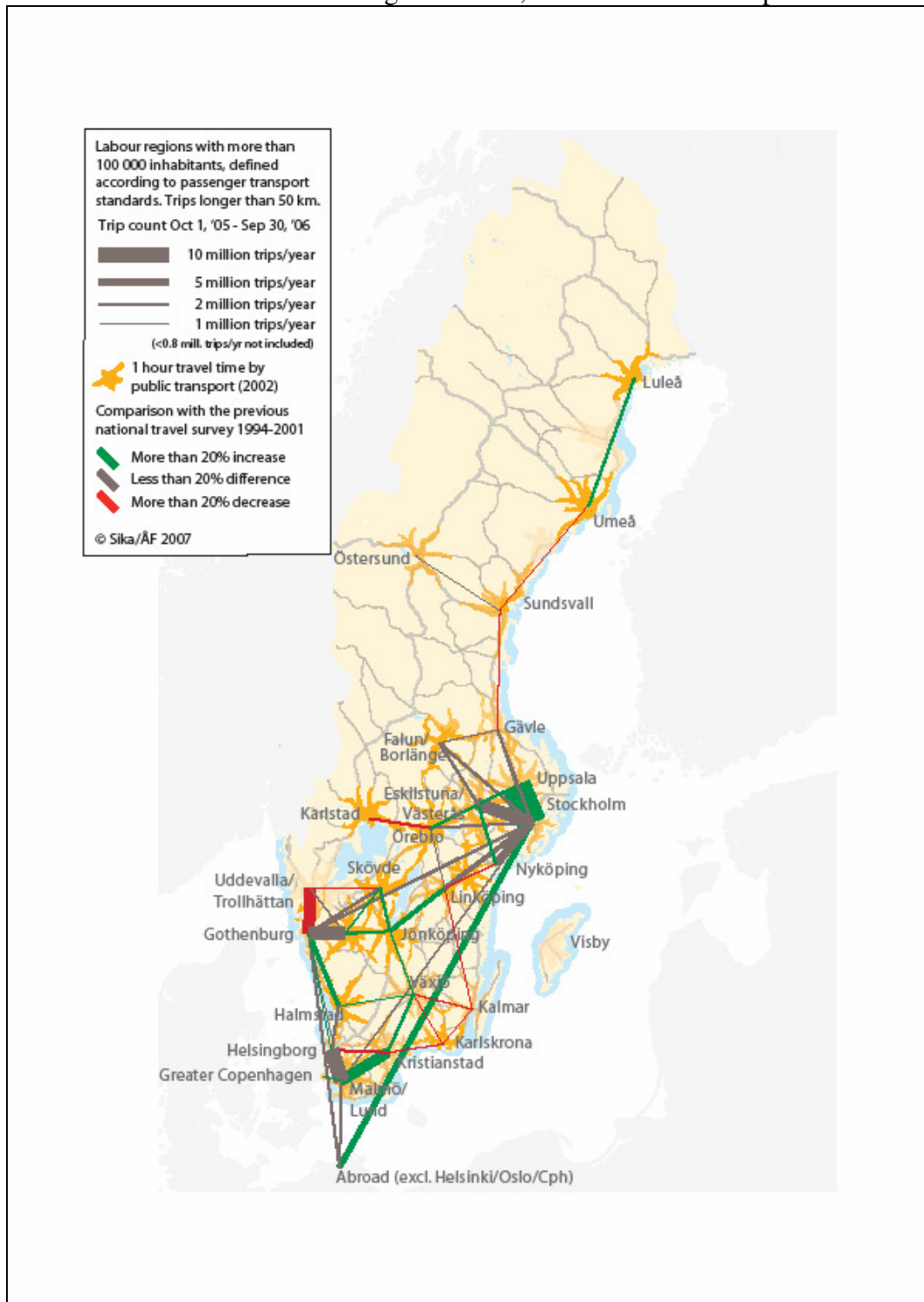


*Bilaga 1b.* Genomsnittligt antal resor i sydöstra Sverige längre än 50 km.  
Källa: SIKA Resvaneundersökningar 1995-01, RES 05/06 och Infraplan AB 2002



*Bilaga 1c. Genomsnittligt antal resor i hela Sverige längre än 50 km.*

Källa: SIKA Resvaneundersökningar 1995-01, RES 05/06 och Infraplan AB 2002



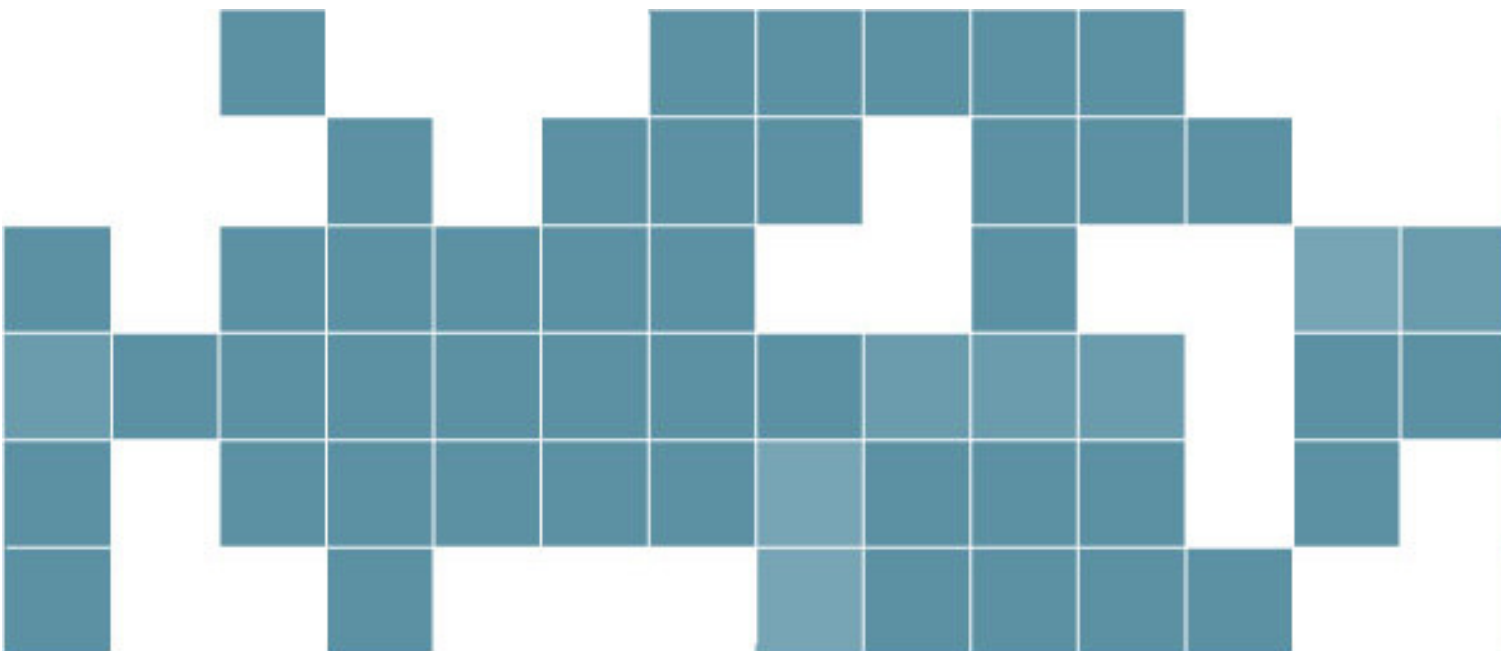


Bilaga 2. Översikt över Trafikhuvudmännens planer på "Öresundståg 2008".  
Källa: Skånetrafiken



SIKA är en myndighet som arbetar inom transport- och kommunikationsområdet. Våra huvudsakliga uppgifter är att göra analyser, nulägesbeskrivningar och andra utredningar åt regeringen, att utveckla prognos- och planeringsmetoder och att ansvara för den officiella statistiken.

Utredningarna publiceras i serierna *SIKA Rapport* och *SIKA PM*. Statistiken publiceras i serien *SIKA Statistik*, i tidskriften *SIKA Kommunikationer* samt i årsboken *Transporter och kommunikationer*. Samtliga publikationer finns tillgängliga på SIKA:s webbplats [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se).



Statens institut för kommunikationsanalys  
Akademigatan 2, 831 40 Östersund  
Telefon 063-14 00 00  
Fax 063-14 00 10  
e-post [sika@sika-institute.se](mailto:sika@sika-institute.se)  
Internet: [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)

