

Järnvägens avreglering i Sverige – Erfarenheter och framtidsutsikter



Gunnar Alexandersson

Senior Adviser

Outline

- Branschföreningen Tågoperatörerna
- Den svenska järnvägens avreglering
 - en kort historik
 - erfarenheter
- Den senaste utvecklingen
- Framtidsutsikter: möjligheter och hinder
- Slutsatser



Branschföreningen Tågoperatörerna

En branschorganisation och intressegrupp
för järnvägsföretag med verksamhet i Sverige



Medlemsföretag

- | | | | |
|----------|------------------------------|-------------------|-------------------------|
| P | Arriva Tåg | F P | Ofofbanen |
| P | A-Train | F | Peterson Rail |
| F | CargoNet | F | Railcare Tåg |
| P | DB Regio | P | SJ |
| F | DB Schenker Rail Scandinavia | F | Stena Recycling |
| P | DSB Sverige | P | Stockholmståg |
| F | Green Cargo | F | TGOJ Trafik |
| P | Göteborgs Spårvägar | F | TX Logistik |
| F | Inlandsbanan | F | Tågfrakt Produktion |
| F | Malmö Limhamns Järnväg | F P | Tågåkeriet i Bergslagen |
| P | Merresor i Sverige | F P | Veolia Transport |
| F | MidCargo | | |

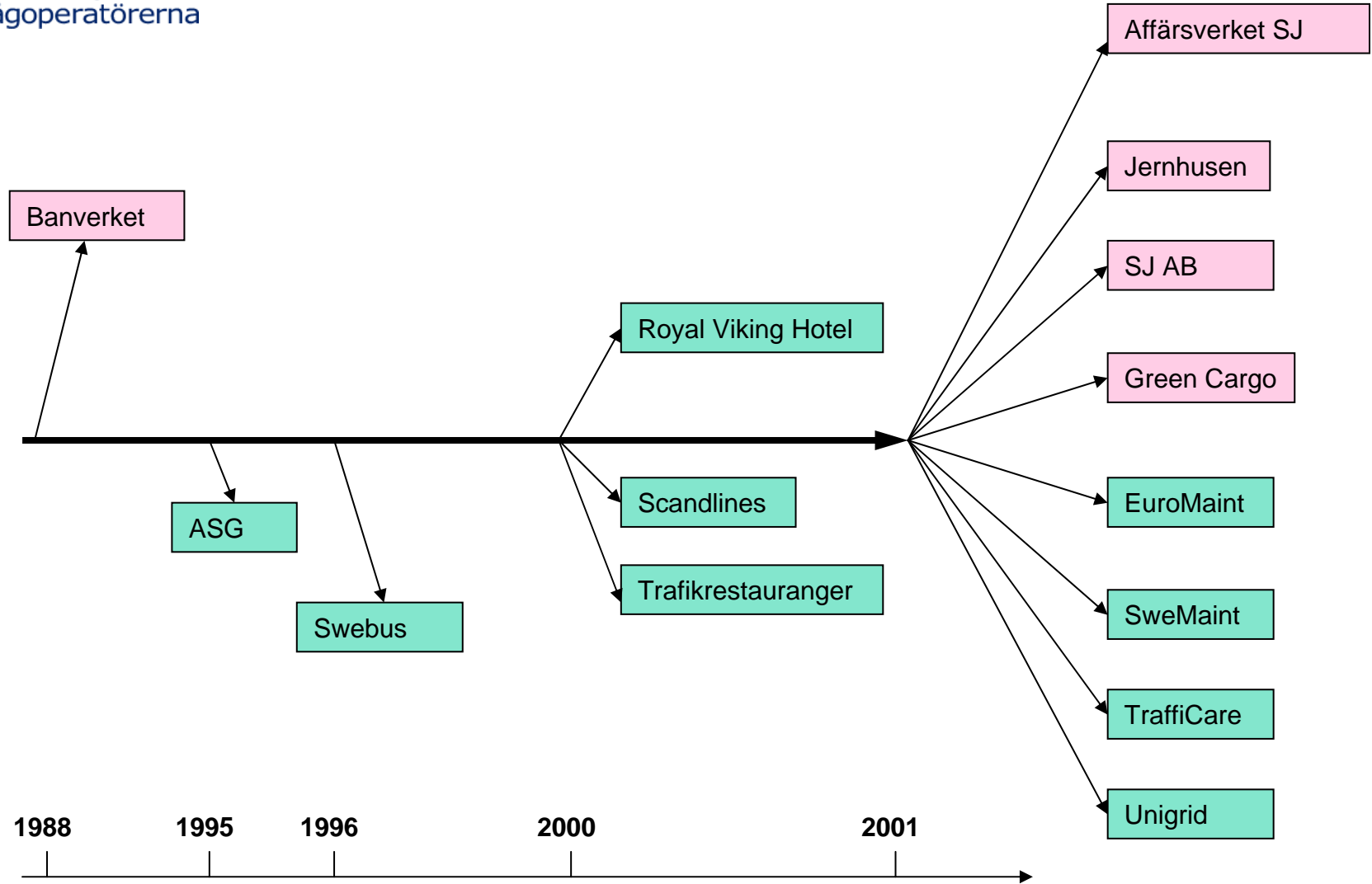
P *Passenger services*

F *Freight services*

Den svenska järnvägens avreglering

- 1988: Vertikal separation av spårinfrastrukturen (Banverket) från trafikdriften
Decentralisering av ansvar och resurser till regionala trafikhuvudmän
- 1990: Första upphandlingen av regional tågtrafik
- 1993: Första upphandlingen av interregional tågtrafik
- 1996: Avreglering av godstransporter på järnväg
- 1998: Fler funktioner förs över till Banverket
- 2000: Genombrott för nya operatörer i flera upphandlingar
- 2001: Separation och bolagisering av SJ:s olika verksamhetsgrenar
- 2006: Marknaden för nattåg och chartertåg öppnas

Uppdelningen av SJ



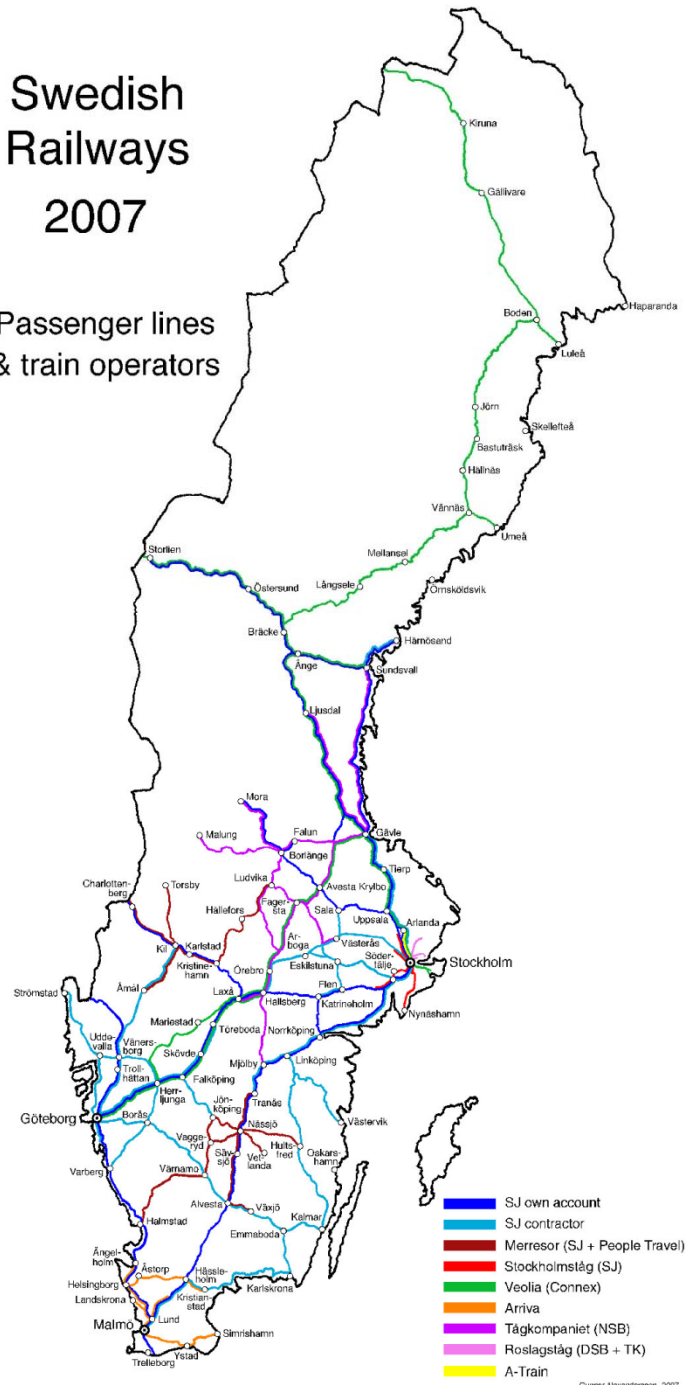
Swedish Railways 1988

Passenger lines
& train operators

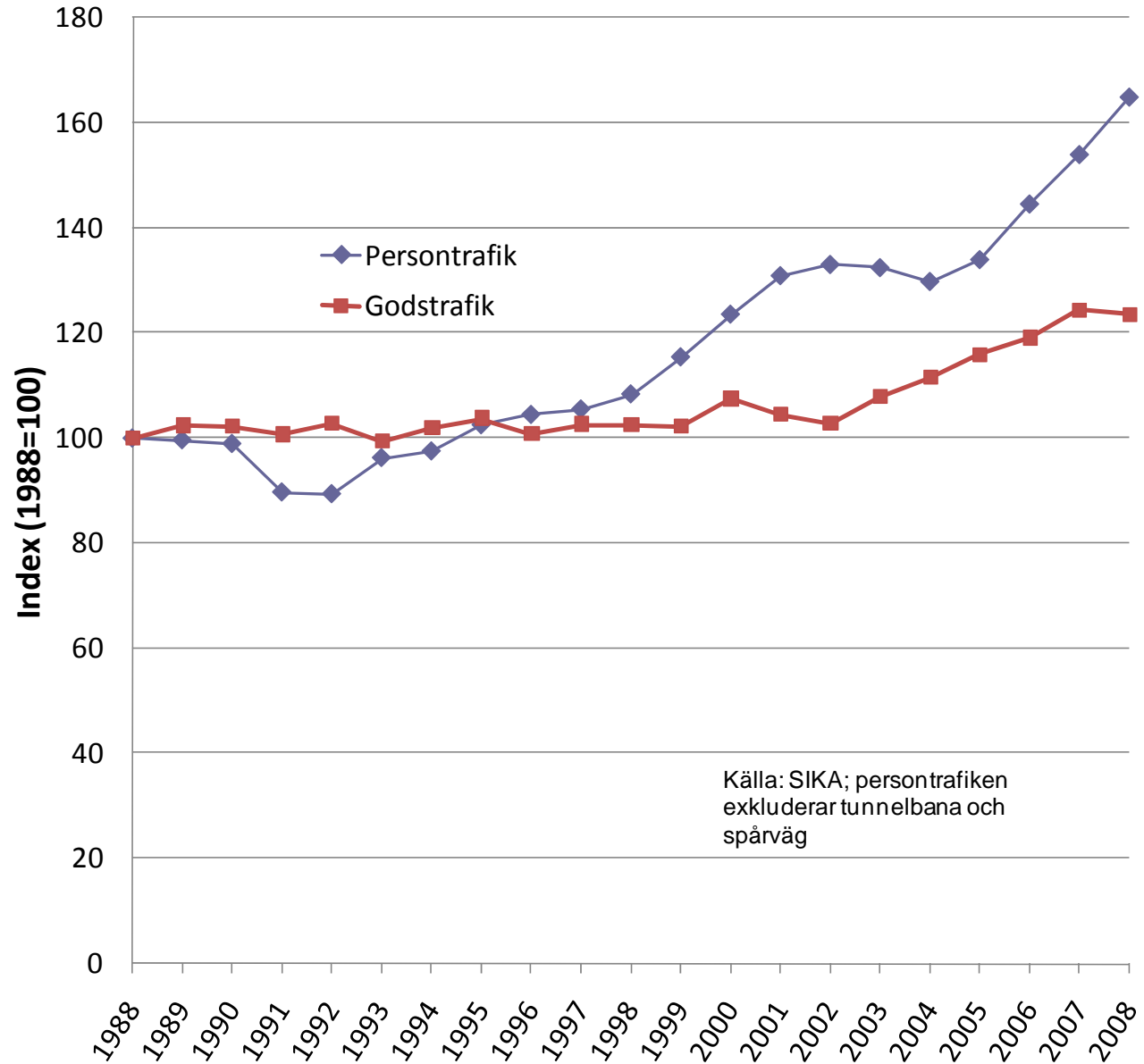


Swedish Railways 2007

Passenger lines
& train operators



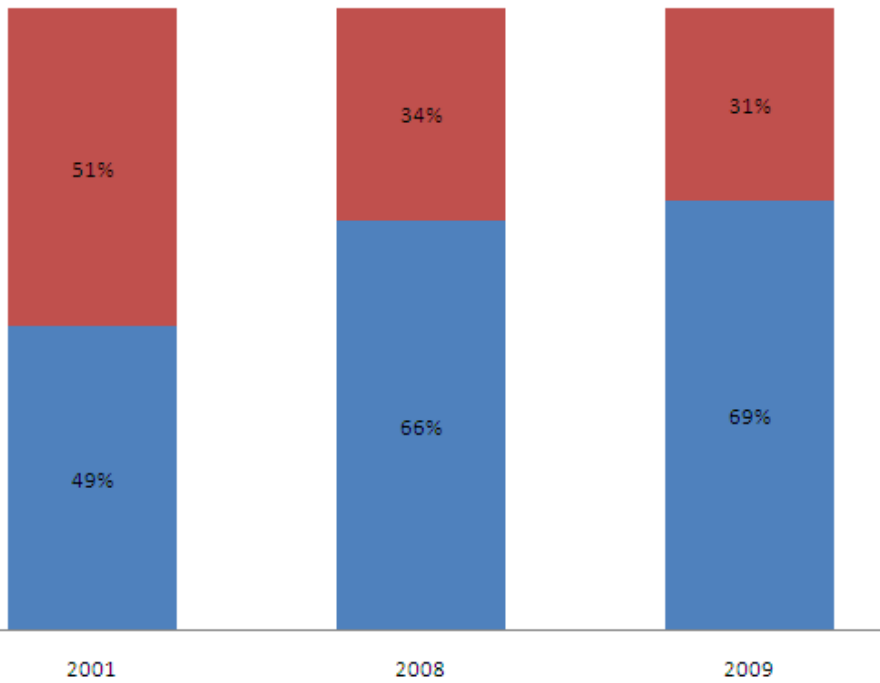
Marknadsutveckling



Marknadsutveckling

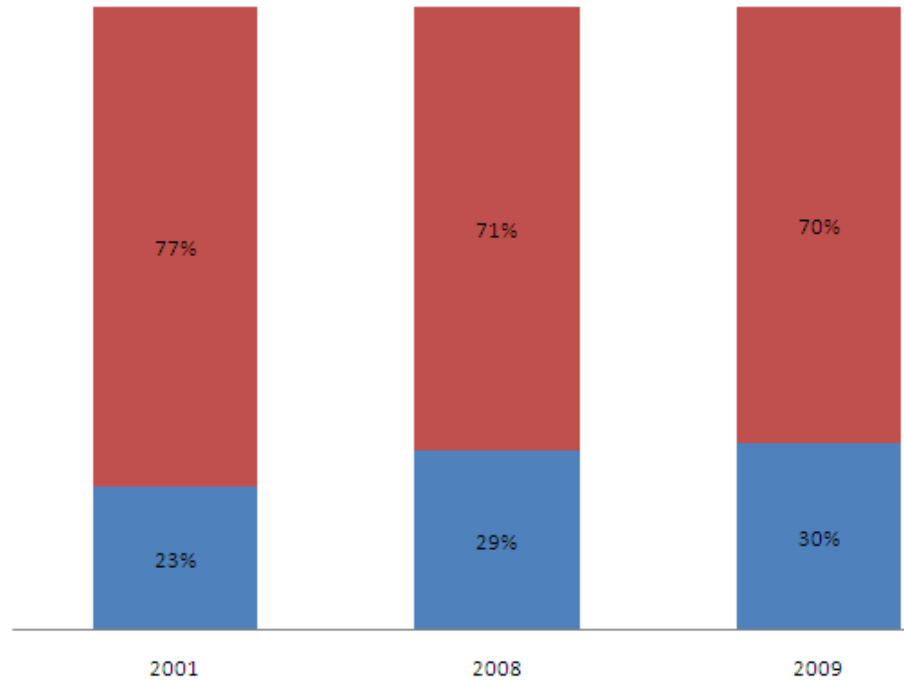
Göteborg-Stockholm

■ Tåg ■ Flyg

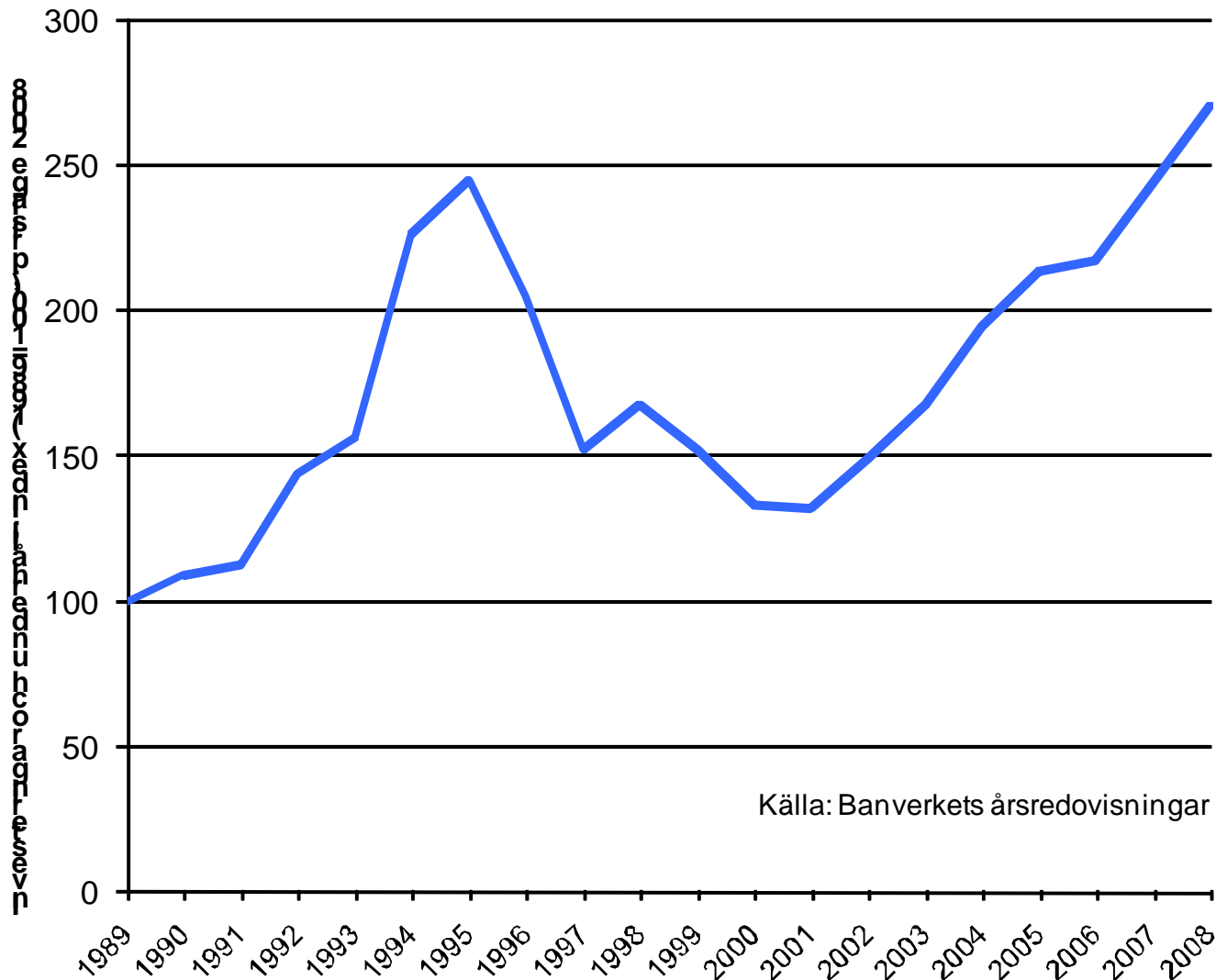


Skåne-Stockholm

■ Tåg ■ Flyg



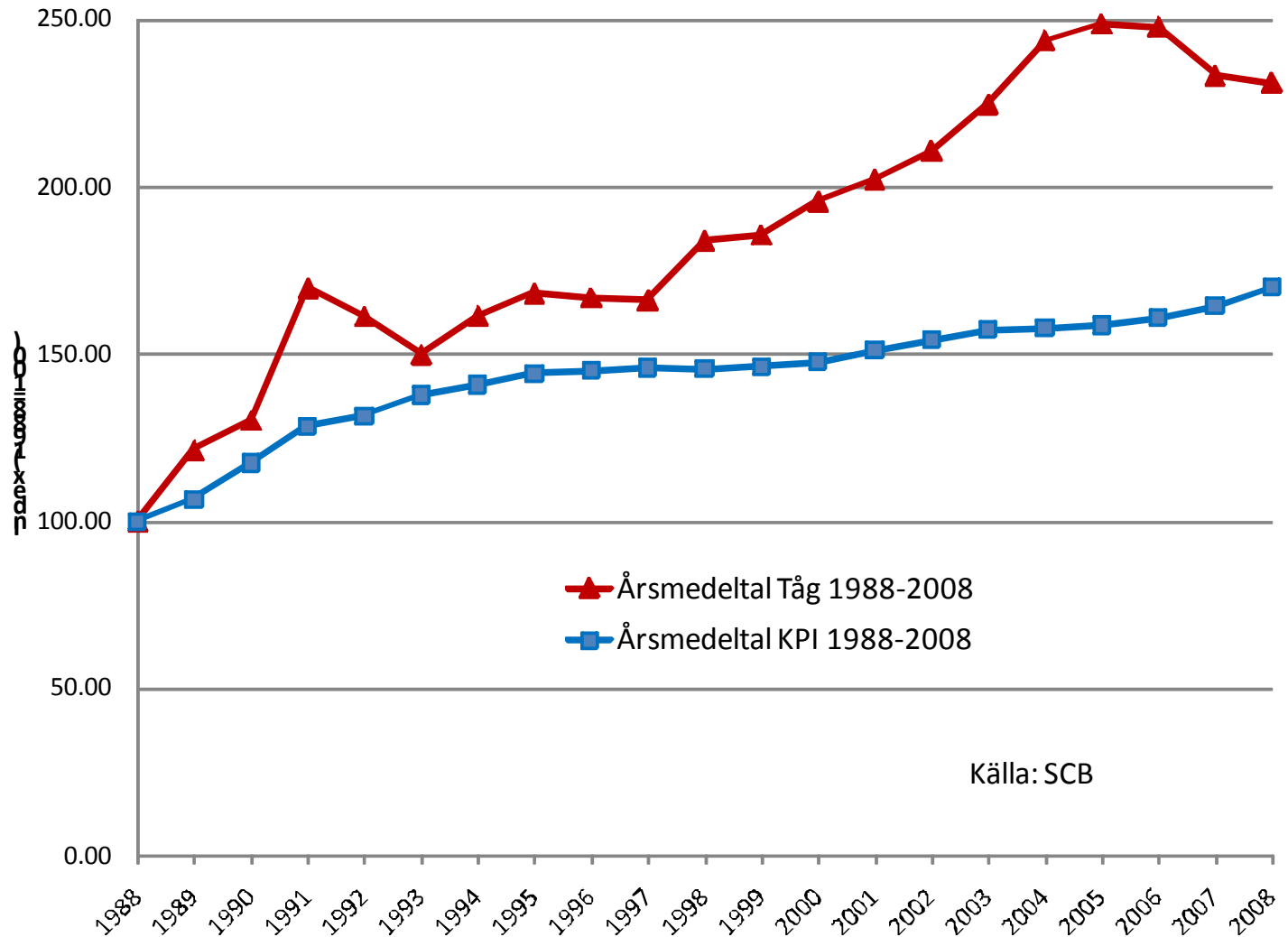
Investeringar och underhåll av infrastrukturen



Erfarenheter av upphandlingar

- Minskning av subsidier med 20-25%
- Relativt få budgivare (<3) i flera upphandlingar
- Några fall av strategiska bud

Biljettprisutveckling



Översikt över regelverket i Sverige

Del av järnvägsmarknaden	1988	2008
<i>Persontrafik</i>		
Regional (olönam)	SJ har monopol och får bidrag (subsidier)	Upphandling i konkurrens (sedan 1990)
Interregional (olönsam)	SJ har monopol och får bidrag (subsidier)	Upphandling i konkurrens (sedan 1993)
Interregional (lönsam)	SJ har monopol	SJ har partiellt monopol (undantag för nattåg och chartertåg)
<i>Godstrafik</i>	SJ har monopol	Öppet inträde på alla linjer (konkurrens på spåren), delvis begränsat av grandfathering 1996-2004

”SJ-monopol på persontrafik helt avskaffat hösten 2010”

Infrastrukturminister Åsa Torstensson: Fritt fram för nya tågoperatörer i veckosluten redan i juli i år.

SJ:s ensamrätt att driva persontrafik på spåren ska stegvis avskaffas, enligt en proposition som i dag överlämnas till riksdagen. Det börjar med fri konkurrens på helgerna från i sommar. I höst öppnas de svenska järnvägsspåren för internationell persontrafik och den 1 oktober nästa år får SJ full konkurrens om hela den nationella persontrafiken. Jag vill se en liknande utveckling som den som skett inom flyget efter avregleringen, skriver Åsa Torstensson (C). Det har blivit enklare och billigare att flyga. Nu ska det bli billigare att köra tåg på tider när det är glesst med tåg på spåren. Banverket får uppdraget att ta fram mer marknadsmässiga banavgifter.



Infrastrukturminister Åsa Torstensson (C) vill att tågtrafiken ska utvecklas som det avreglerade flyget: fler avgångar, fler bolag och billigaste biljetter på udda tider.

Tågresandet är rekordstort. Sammanlagt reste vi 2008 i Sverige 11 miljarder personkilometer på järnväg, en ökning med hela sex procent jämfört med det förra rekordåret 2007. Både kortväga och långväga resande ökade. Sedan början av 1990-talet har det skett nära en fördubbling av persontrafiken på järnväg och fler skulle vilja åka om möjligt fanns.

Det är bra att antalet tågresenärer ökar. Med ökat tågresande sänker vi koldioxidutsläppen och minskar trängseln på våra vägar. Med bättre och smidigare tågresor krymper avstånden i vårt land. Det blir enklare att söka arbete eller studera längre bort men samtidigt ha möjlighet att bo kvar på hemorten.

Den utveckling vi ser är oerhört spännande och bra. Att åka tåg är ett behagligt sätt att resa, men det finns många svårigheter som vi bör beakta. Den vanligaste värdjan jag får som infrastrukturminister är att sänka biljettpriiserna för tågresorna och att tidtabellerna ska gå att lita på. Priserna upplevs som höga och biljettsystemet är för krångligt.

Ska tågresandet fortsätta att öka måste också resenärerna tydligt uppleva att de kan resa med prisvärda biljetter och att service, säkerhet och bekvämlighet är vad som förväntas eller helst bättre. En ökad konkurrens är ett generellt hjälpmedel för att få en sådan utveckling till stånd.

Därför lämnar jag i dag en proposition till riksdagen som handlar just om att förbättra för alla tågresenärer med hjälp av ökad konkurrens. I propositionen "Konkurrens på spåret" föreslås en stegvis öppning av marknaden för persontrafik på järnväg. Den stegvisa processen inleddes med att SJ AB:s ensamrätt att utföra persontrafik på kommersiellt grund slopas. Därefter kommer regeringen redan den 1 juli i år att öppna för konkurrens på marknaden för veckosluts- och heltrafik på det järnvägsnät som förvaltas av staten.

Den 1 oktober 2009 öppnas hela det svenska järnvägsnätet för internationell persontrafik.

Slutligen föreslås att den nationella persontrafiken på järnväg öppnas helt för konkurrens från och med den 1 oktober 2010.

En annan steg som också är tydliga kliv för att förbättra för oss tågresenärer. Vi kommer att få fler som kör tåg på de svenska spåren vilket innebär att du och jag har fler operatörer och tåg att välja



Infrastrukturministern: Nästa år får SJ full konkurrens på spåren, men privata aktörer släpps in i veckosluten redan i år.

FOTO: BERTIL ERICSSON

mellan. Vi kommer att kunna välja bland ett större utbud med större variation i priser, avgångar, service och bekvämlighet.

För att underlätta för resenärer att hitta information om resalternativ kommer de som utför eller organiserar trafik att vara skyldiga att lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation. Detta får till säkerställas att den samverkan om tidtabeller, bokning etcetera som redan bedrivs av SJ AB, trafikmyndigheten och andra aktörer ska kunna fortsätta även på en avreglerad marknad.

Med en konkurrensutsatt järnvägstrafik är det resenärerna som står i fokus. Det är våra biljettpengar som man kommer att konkurrera om. Det sätter oss i en guldstrid där det är våra behov och önskemål som står i främsta rummet.

Man kan jämföra med flygtrafiken som avreglerades för ett antal år sedan. Här har marknadens kraftigt anpassats till oss resenärer. Vi har fått fler avgångar, fler flygbolag att välja bland och biljettpriiser i många kategorier. Det har helt enkelt blivit enklare och billigare att flyga. Jag vill nu

med propositionen "Konkurrens på spåret" se en liknande utveckling på järnvägen.

Men hur ska vi kunna få in fler operatörer och tåg på redan överfulla spår? Det är en vanlig fråga som jag får. Påståendet är inte helt korrekt. Delar av vårt spårnät är fullt utnyttjade, framför allt i och kring våra storstadsområden under vissa tider på vardagsdygnet. På andra delar av nätet, på andra tider och dagar är inte spåren fulla.

I dag har Sverige Europas lägsta banavgifter och det kostar lika mycket för tågoperatörerna att köra på våra spår oavsett var och när man kör. Det är ett omodernt sätt att fördela avgifter. Jag har därför gett Banverket i uppdrag att utreda införande av mer marknadsmässiga banavgifter.

Min ambition är att det ska bli billigare att köra på de tider då det är glesst med tåg på spåren och på de sträckor där det är mindre trafik. Vi vill skapa ett differentierat avgiftssystem som kommer att fylla spåren bättre än vad som är fallet i dag. Med marknadsmässiga banavgifter skapar vi fler tåglinor och får dessutom mer pengar till att underhålla järnvägsnätet.

I det fortsatta arbetet med reformeringen av marknaden för persontransport

på järnväg kommer näringsdepartementet att arbeta tillsammans med Banverket och andra aktörer för att få ett bättre system för fördelning av kapacitet på spåren inklusive utnyttjande av ekonomiska styrmedel, som till exempel differentierade banavgifter. Detta kommer att leda till ett effektivare utnyttjande av det järnvägsnät vi har.

Sedan jag tillträdde som infrastrukturminister har jag och regeringen en kraftigt ökat resurserna till järnvägen. Vi har satt i gång bygget av Citybanan i Stockholm, vi har beställt om Haparandabanan och Ennabodabanan.

Vi gör stora satsningar på att öka kapaciteten och punktligheten i Mälardalen, Öresund och Göteborg. Vi har säkrat finansieringen av Adalsbanan som ger förutsättningar för Botnibanan att kunna påbörja sin verksamhet hösten 2010. Vi har dessutom ökat stödet till underhållet av spåren med hela 35 procent. Allt detta ger bra förutsättningar för en bra och punktlig järnvägstrafik. Nu tar vi nästa steg och fyller våra spår med många och bra operatörer som sätter din och min resa i centrum.

ÅSA TORSTENSSON

Regeringens proposition "Konkurrens på spåren" (26 mars 2009)

- SJ:s ensamrätt att driva persontrafik på spåren slopas och hela nätet öppnas stegvis för konkurrens:
 - 1 juli 2009: helg- och veckoslutstrafik (restkapacitet)
 - 1 oktober 2009: internationell tågtrafik (för att uppfylla EU-direktiv om marknadsöppning 2010)
 - 1 oktober 2010: nationell trafik, med fullt genomslag 2012

Den senaste utvecklingen på operatörssidan

2009	Jan	DSB First tar över Öresundstågen
	Juni	Arriva tar över kontrakt för Kinnekullebanan
	Juli	Veolia startar veckoslutstrafik Stockholm-Malmö
	Aug	DSB First vinner kontrakt för Tåg i Väst (start i dec 2010)
	Nov	MTR tar över Stockholms tunnelbana DB vinner kontrakt för Östgötapendeln (start i dec 2010)
	Dec	DSB vinner kontrakt för Smålandstrafiken (start i dec 2010) Tågakeriet+ SJ startar ny trafik Göteborg-Karlstad
2010	Feb	Tågkompaniet startar veckoslutstrafik Stockholm-Gävle
	April	Botnietåg (SJ+DB Regio) vinner kontrakt för Norrtåg (start i augusti 2010)

Vulkaneffekten...



Vulkaneffekten...

22 april: Den extrema situationen för flygtrafiken gör att regeringen temporärt beslutar att omedelbart öppna den nationella järnvägsmarknaden också för trafik på vardagar (vid restkapacitet), i syfte att maximera utnyttjandet av järnvägsnätet

Framtidsutsikter: möjligheter



- En mycket öppen marknad
- Flertalet järnvägsnära tjänster lätt tillgängliga
- Stor potential för ökad efterfrågan (särskilt efter recessionen)
- Flera operatörer redo att konkurrera



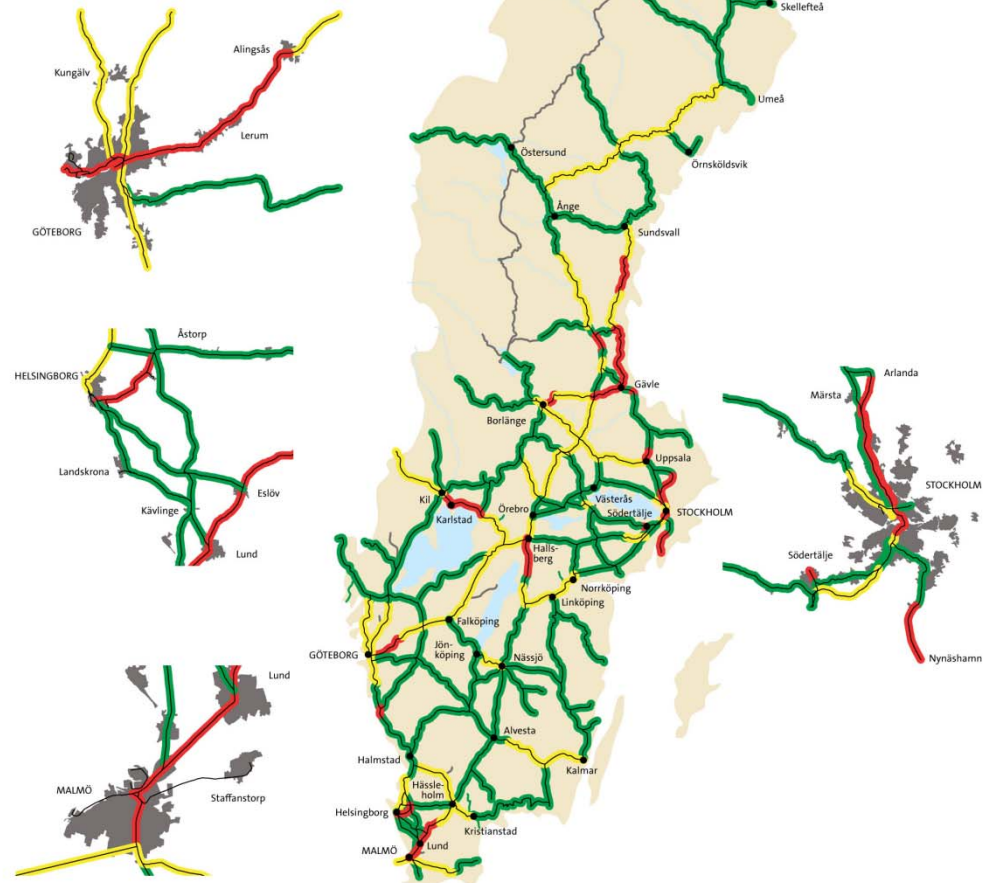
Framtidsutsikter: hinder

- Kapacitetsbegränsningar



Capacity Constraints 2009

- considerable
- moderate
- minor or none

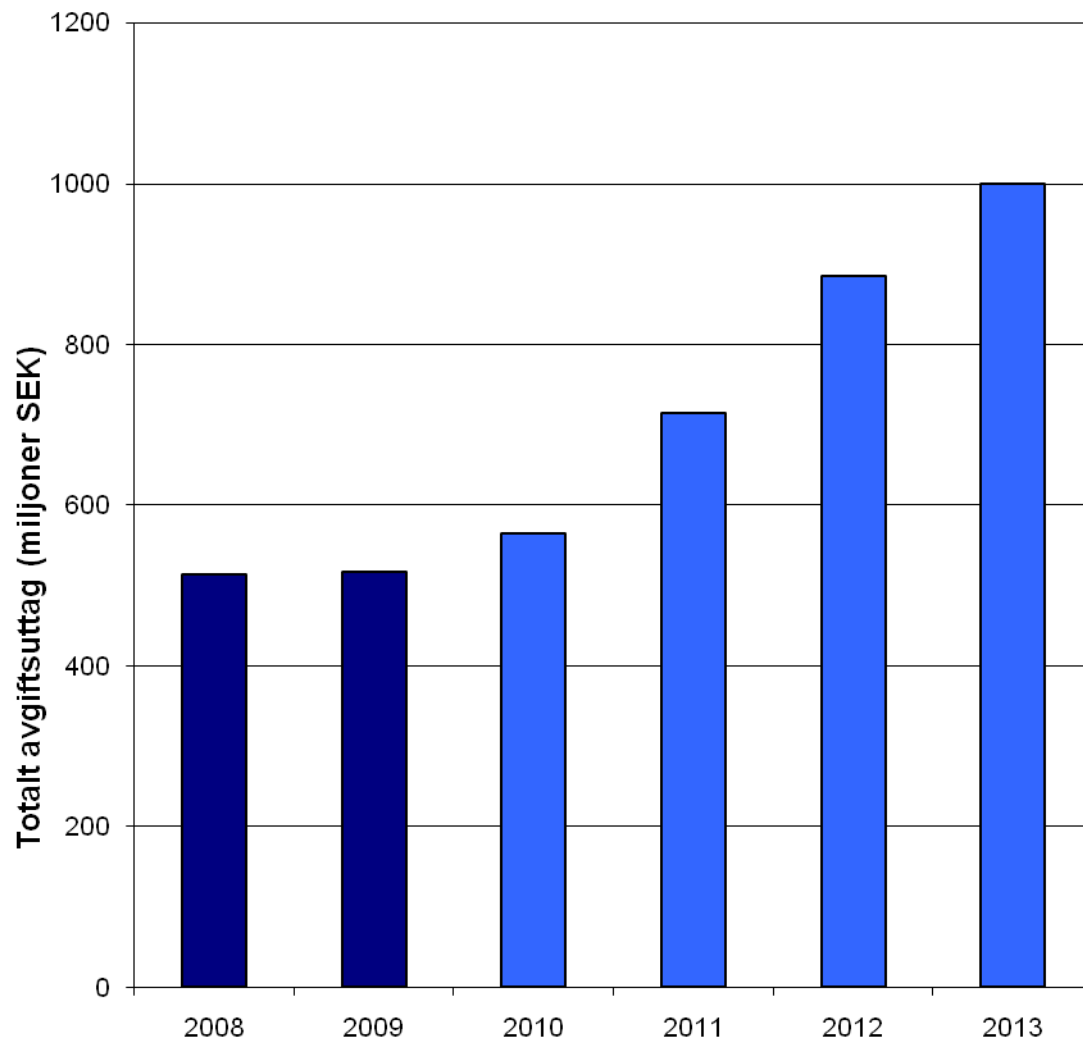


Framtidsutsikter: hinder

- Kapacitetsbegränsningar
- Kostnadsökningar



Banavgifter



Framtidsutsikter: hinder



- Kapacitetsbegränsningar
- Kostnadsökningar
- Gränssnittet mellan kommersiell och upphandlad trafik
- Ännu ingen färdig modell för att fördela kapacitet mellan konkurrerande företag
- Lönsamhet?



Slutsatser och kommentarer



- Sverige har under mer än 20 år stegvis öppnat upp och reformerat järnvägsmarknaden – en lärprocess med övervägande positiva erfarenheter
- Den kommande fullständiga avregleringen av persontrafiken markerar en ny fas
- En del frågor är ännu olösta, vilka skulle kunna motverka en faktisk konkurrens och fortsatt marknadsutveckling
- Utvecklingen är också starkt EU-beroende





Tack!