

# Den svenska marknadsöppningen på järnvägen – Transportstyrelsens erfarenheter

SJT-konferansen 2018

Michael Stridsberg (marknadsövervakning)

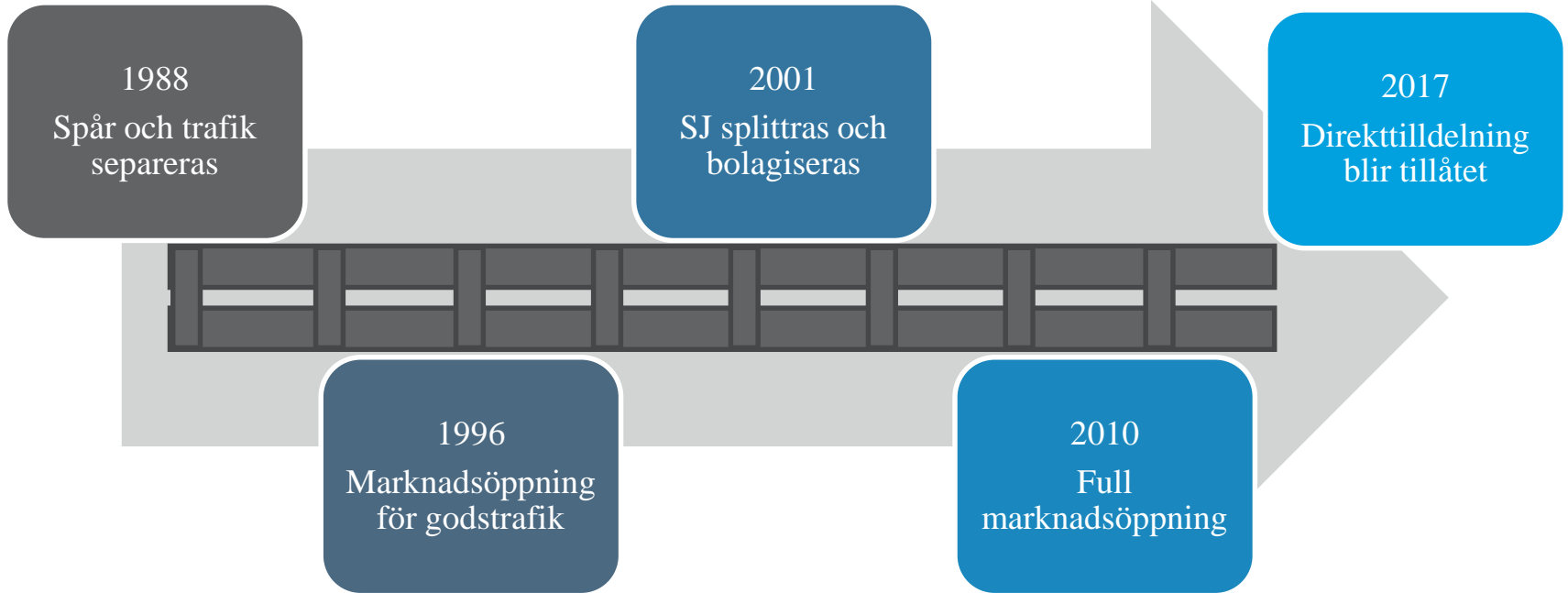
Gustav Sjöblom (marknadstillsyn)

# Vi ska prata om

- Utvecklingen på den svenska järnvägsmarknaden
- Framtidens utmaningar



# Detta har hänt



## Varför allt detta då?

- Ohållbar ekonomisk situation för SJ
- Önskemål om en effektivare järnvägstrafik
- *Avgörande för om reformen ska kunna betraktas som framgångsrik är vad den kommer att betyda för resenärerna*



# Persontrafik: Konkurrens på marknaden

- Inom den långväga trafiken tävlar företagen direkt om att få så många passagerare som möjligt
- Inga subventioner
- Effekter på vissa linjer
- Intermodal konkurrens
- Varierande lönsamhet för företagen

# Persontrafik: Konkurrens om marknaden

- Inom regional, subventionerad trafik tävlar företagen för att vinna upphandlade kontrakt
- Här märks konkurrensen tydligast – och har varit framgångsrik
- Fem företag har kontrakt för upphandlad trafik
- Relativt god lönsamhet för företagen

# Godstrafik

- Stabil regelsituation
- Högre andel än i många andra länder
- Begränsad utveckling
- Svag lönsamhet för företagen



## Effekter i korthet

- Kraftig resandeökning
- Positiva effekter för resenärerna
- Nio av tio resenärer är nöjda



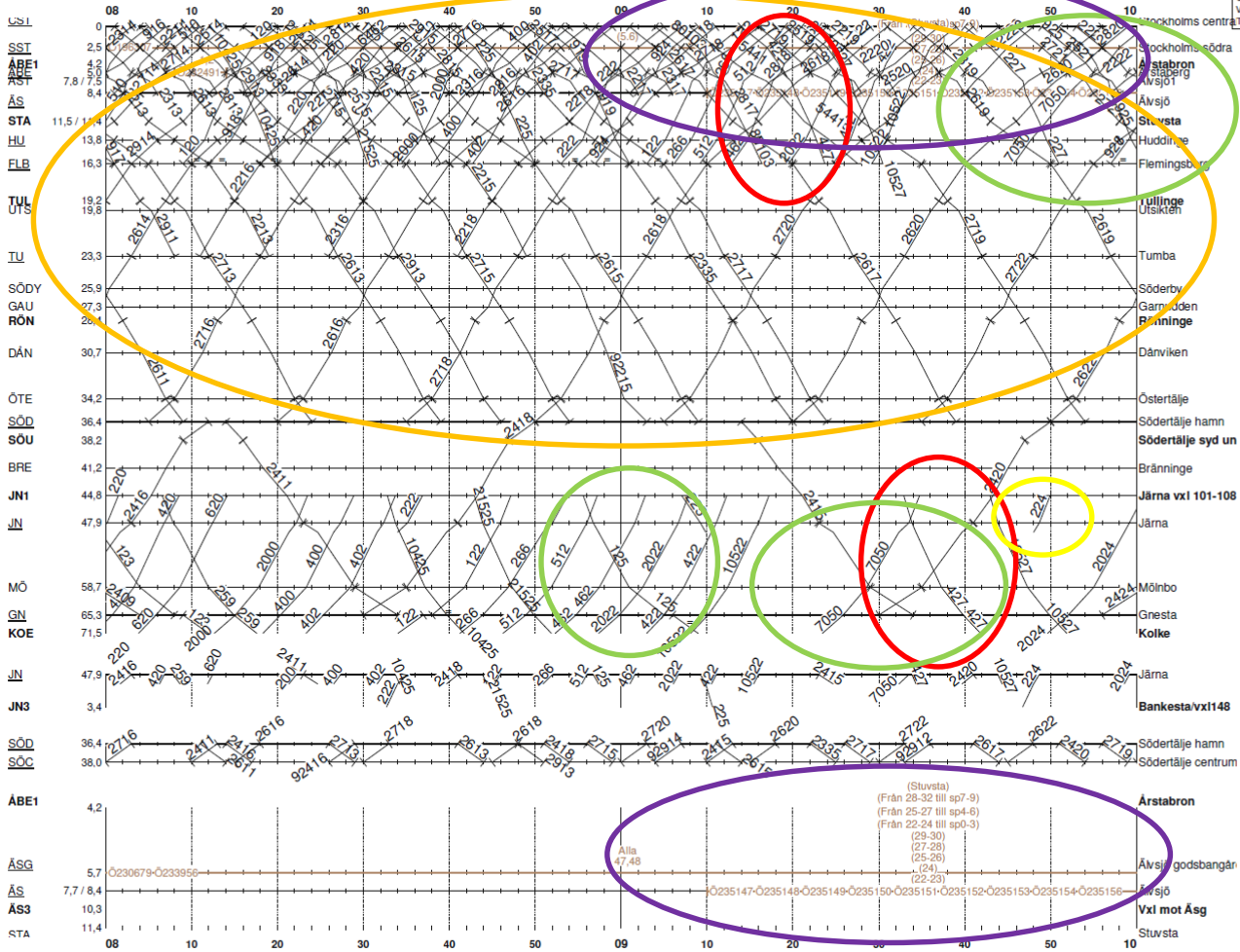


# Robusthet, konkurrens och kapacitet



# Vem får köra på den svenska järnvägen?

1. "Infrastrukturförvaltaren skall ta fram ett förslag till tågplan **med utgångspunkt från de ansökningar som kommit in.**"
  2. Samråd och samordning
  3. "prioriteringskriterier som medför **ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen**" (6 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519))
- 1,5 miljoner tåg, 51 tågbolag, 20 000 banarbeten.



(Stuvsta)  
 (Från 28-32 till sp7-9)  
 (Från 25-27 till sp4-6)  
 (Från 22-24 till sp0-3)  
 (23-30)  
 (27-29)  
 (25-26)  
 (24)  
 (22-23)



# Utmaningar för den svenska prioriteringsmodellen

1. Praktiskt svårt att sy ihop, särskilt med ökade banarbetsbudgetar
2. Teoretiskt och praktiskt svårt att skapa prioriteringsmodell
3. Alla känner sig förfördelade (goods, pendlingstrafik)
4. Ev. otillräckliga incitament för robusta tågplaner
5. Branschen vill ha mer stabilitet och flexibilitet (TTR-projektet)

# Sverige kommer att behöva diskutera sin tilldelningsmodell framöver!

Utveckla dagens tilldelningsmodell?

Anpassa den svenska modellen till TTR?

Marknadsstyrd segmentering m. auktioner och slottar?

Politisk prioritering och upphandling av all persontrafik?

?

# Transportstyrelsens budskap

- Den svenska marknadsöppningen har överlag gett positiva effekter, men också skapat en rad oförutsedda problem
- Det tar lång tid för en marknad att växa fram och mogna
- Vi ser utmaningarna med den svenska tilldelningsmodellen, men löp linan ut med bättre IT-stöd, ekonomiska styrmedel och förbättrade processer innan modellen överges