

Marknadsreformer vid vägs ände: Hur vi skapar en fungerande järnväg för 30-talet

Malin Malm, på uppdrag av Johan Danielsson och Katalys

**Soc
& Dem**

Progressiva förbundet av
Socialdemokrater
i Europaparlamentet

KATALYS.

Järnvägen är vårt äldsta storskaliga kollektiva transportmedel. Den har stått som symbol för industrialismens framsteg, fasor och modernitet. Med hänvisning till dess ålder har järnvägen också av vissa framställts som ett hopplöst utdaterat transportslag i flygets och bilismens århundrade. I tider av skenande energipriser, nyindustrialisering, militär och civil upprustning och en pågående klimatkris talas det alltmer om en renässans för järnvägen. Frågan är hur vi ska ta oss dit.

Järnvägens organisation har sedan den första rälsen lades genomgått en rad systemskiften. Varje skifte har inneburit stora förändringar och tydligt drivits av de idéer som dominerade samhället vid tidpunkten de utvecklades och genomfördes. På vissa ställen i Europa har systemskiftena gått snabbt, däribland Sverige, medan andra har hållit emot. Sammantaget är det dock tydligt att utvecklingen av järnvägen rör sig åt samma håll på hela vår kontinent, nu understött av en rad EU-lagar.

Efter 30 år där konkurrensutsättning och liberaliseringar fått styra reformeringen av svenska och europeiska järnvägar börjar tiden bli mogen för en utvärdering.

Denna rapport undersöker om marknadsreformerna i järnvägssektorn levererat vad de lovat och om det är det dags att tänka om kring hur vi organiserar järnvägen i Sverige och Europa. Vad behövs i sådana fall för att järnvägen bättre ska kunna ta sig an 30-talets utmaningar med en pågående industri- och klimatomställning och ökade behov av militär och civil beredskap?

Innehåll

Arbetsnamn: Marknadsreformer vid vägs ände: Hur vi skapar en fungerande järnväg för 30-talet....	0
Varför järnväg?.....	4
Järnvägen är ett effektivt sätt att transportera tungt gods.....	4
Järnvägen är ett energi- och resurseffektivt sätt att transportera människor.....	6
Järnvägen är investeringstung och kämpar med flexibilitet.....	8
Järnvägens roll för en god beredskap.....	9
100 år av järnvägsreformer: hur hamnade vi där vi är idag?.....	9
En dragkamp mellan konkurrens och samordning.....	10
Fallet Sverige.....	11
Den tidiga järnvägen.....	11
Tillbaka till uppdelat ansvar.....	13
Järnvägsbeslutet 1988:.....	13
EU:s järnvägspaket.....	14
Tidsandan:.....	16
Marknaden levererar inte.....	16
Järnvägen står sig sämre i konkurrensen med andra transportmedel	17
Systemet socialiserar förluster och privatiserar vinster.....	17
Marknaden utgörs i praktiken av ett litet antal stora statliga bolag.....	18
Svensk och europeisk militär och civil beredskap har försvagats.....	19
Avregleringen har följts av social oro och pressade arbetsvillkor för järnvägsanställda.....	19
Bristande kontroll, pressade anställda och uppsplittrat ansvar kan kopplas till olyckor och säkerhetsproblem.....	20
Men finns det inga platser där marknaden levererat?.....	21
En ny järnvägsmodell behövs.....	22

Varför järnväg?

I en modern ekonomi med historiskt komplicerade logistiska kedjor har alla transportslag sin roll att spela. Tillsammans har EU:s länder idag världens tätaste järnvägsnät. Det gör frågan om järnvägens framtid till en avgörande pusselbit i allt från europeisk konkurrenskraft och säkerhet.¹

Nedan följer en beskrivning av järnvägens fördelar och nackdelar i jämförelse med andra transportslag. Syftet är att ge en rättvisande bild av den potential järnvägen har och vilken roll järnvägen kan spela i det moderna samhället.

Järnvägen är ett effektivt sätt att transportera tungt gods

Järnvägen är det överlägset energieffektivaste transportslaget för godstransporter över landytor.

Järnvägen har också en mycket hög kapacitet att transportera stora mängder tungt gods på samma gång. En ensam godsvagn kan transportera mellan 3–4 gånger mer gods än en genomsnittlig lastbil. Ett tåg kan i teorin dra gods som motsvarar hundratals lastbilar på vägarna.² Detta är skälet till att järnvägen är attraktivt för tungt, volymintensivt gods som exempelvis fordon eller malm.

Vidare har järnvägen en unik möjlighet att transportera gods med ett litet antal anställda i relation till godsmängd. Dock ska resultaten ställas i relation till att vägtransporterna inkluderar en hög andel lätta lastbilar i stadstrafik medan den främsta vägbundna konkurrenten till godstransporter på järnväg är långdistansfrakt i lastbil.³

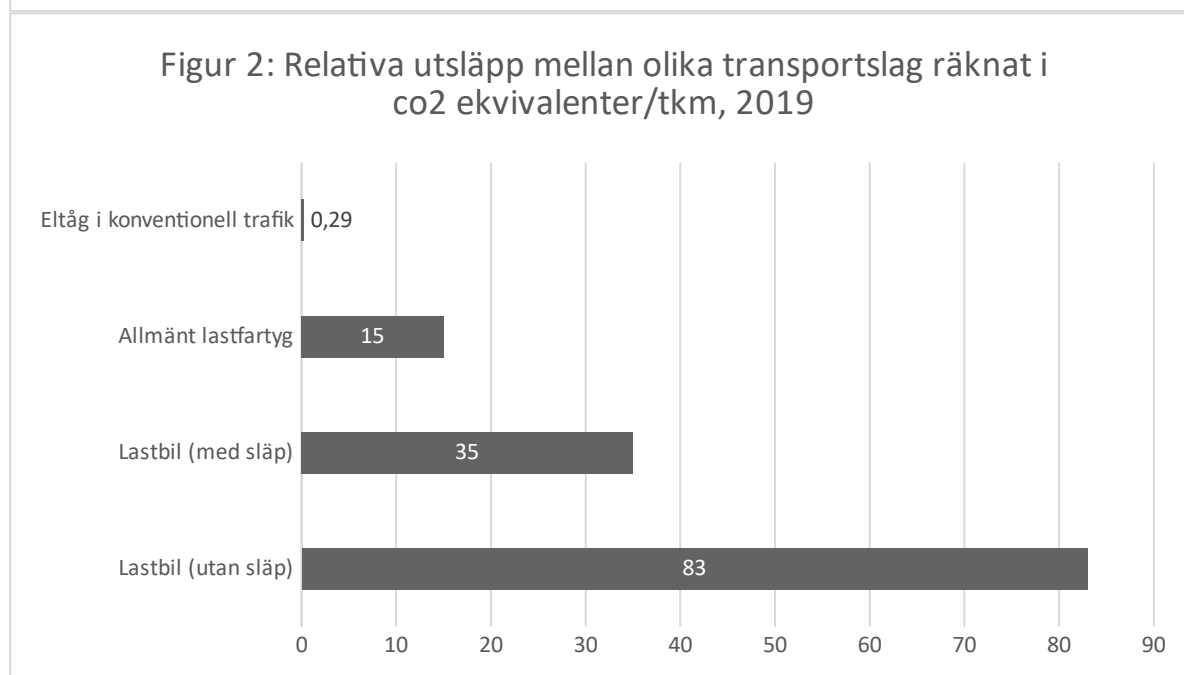
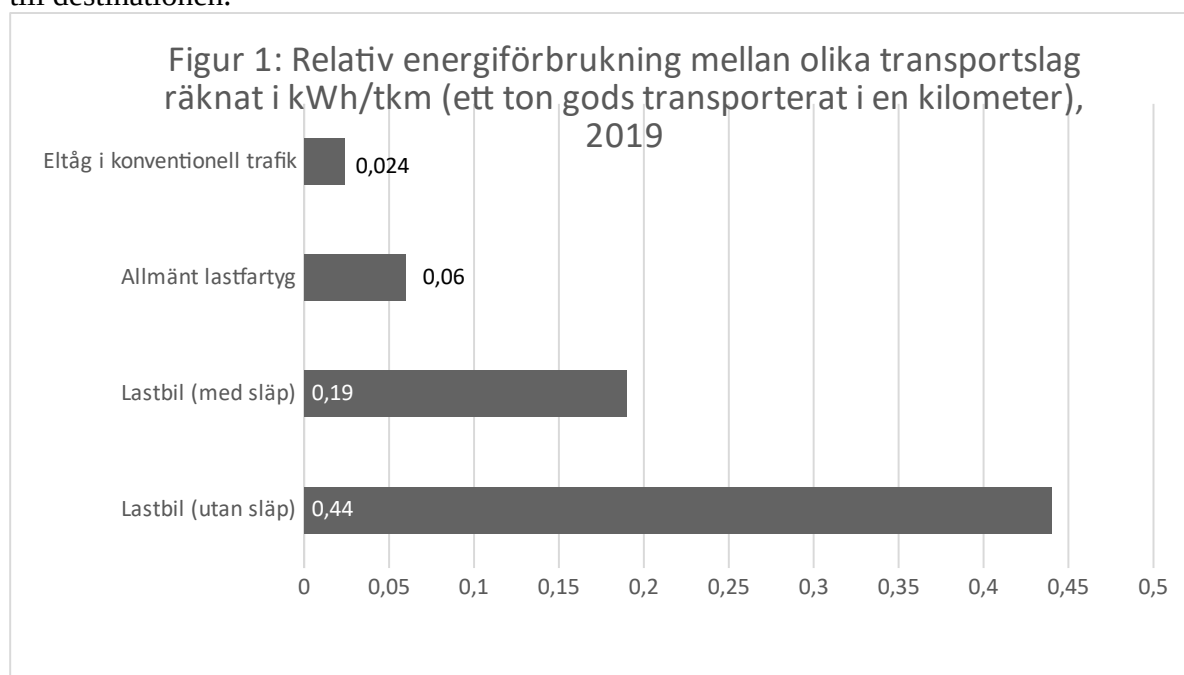
Jämförelse, anställda-producerade tonkilometer (2022):	Antal anställda i medeltal:	Andel anställda i medeltal, järnväg och väg:	Producerade miljoner tonkilometer:	Andel tonkilometer, järnväg och väg:	Miljoner tonkilometer per anställd:
Järnväg:	2 647	4%	21 005	27%	7,9
Vägtrafik:	71 171	96%	57 317	73%	0,8
Totalt:	73 818	100%	78 322	100%	1,1

Tabell 1: Jämförelse i producerade tonkilometer per anställd för 2022.

Godstransporter på järnväg har också betydligt lägre utsläpp i jämförelse med andra transportslag än vad energieffektiviteten antyder, eftersom det är det enda transportslaget som redan elektrifierats i stor skala.

Även om elektriska lastbilar introducerats på marknaden är marknadsandelarna fortfarande låga⁴. Räckvidden begränsas också av batteriernas kapacitet och kräver regelbundna stopp för laddning, problem som förvärras av den bristande energieffektiviteten. Även med så kallade ”elmotorvägar” där lastbilarna kan laddas under färd blir lastbilstransporter betydligt mindre energieffektiva än järnväg. Eldrivna lastbilstransporter kan istället i första hand förväntas spela en avgörande roll där flexibiliteten är viktigare än energieffektiviteten, till exempel under transporter från godsdepåer, till lågbetjänta områden där det inte lönar sig att bygga spår eller för att transportera den sista etappen

till destinationen.



Figur 1 & 2: Relativ energiförbrukning och relativa utsläpp för godstransporter med olika transportslag. Figurerna utgår från nuvarande energikällor

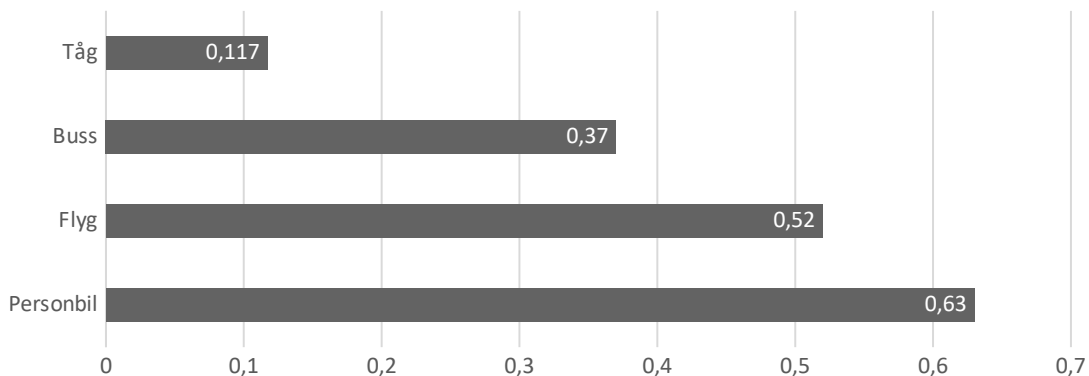
Till sist existerar flyget för godstransport över land. Det är i jämförelse med vägtransporter och järnväg obetydligt för godstransporter (0,2% av EU:s totala godstransporter, inklusive havsbaserade transporter år 2021)⁵, även om det kan transportera höga värden av lättare dyrbart gods som exempelvis mobiltelefoner. Därför inkluderades inte flyget i figur 1 & 2.

Järnvägen är ett energi- och resurseffektivt sätt att transportera människor⁶

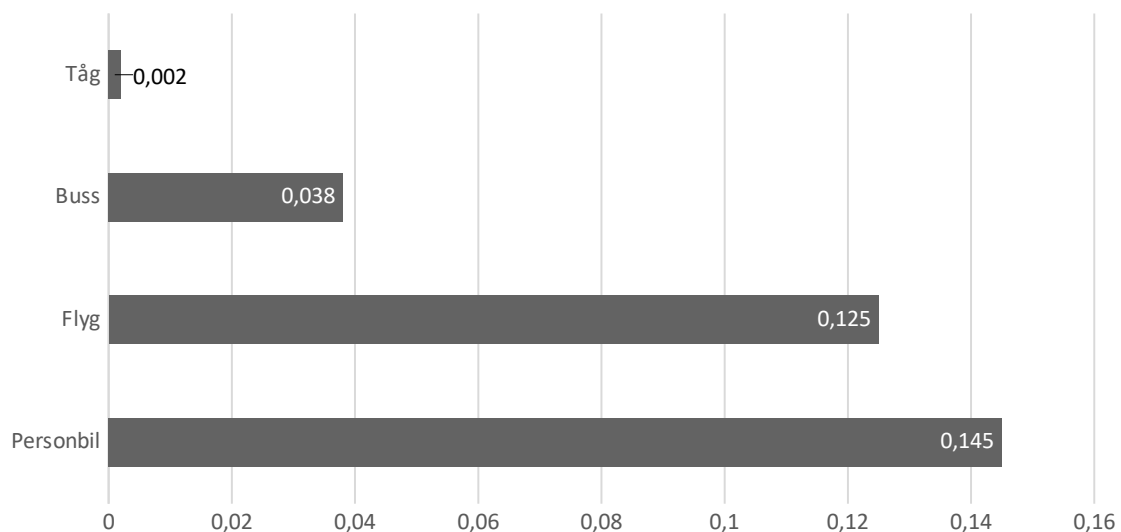
En liknande bild framkommer när vi tittar på energieffektiviteten för persontransporter.

När punktligheten är god är järnvägens hastighet betydligt högre än transporter på väg, särskilt på europeiska snabbspår. De når regelbundet hastigheter över 300 km/timmen. 17 av de 20 mest trafikerade flyglinjerna i EU är under 700 km, vilket gör att snabba tåg med hög punktlighet även har potential att konkurrera med flyget om infrastrukturen väl finns på plats.⁷ Detta särskilt om man räknar in att säkerhetsriskerna, och således incheckningskraven, är betydligt lägre för järnvägen än för flyget, vilket ökar järnvägens konkurrenskraft sett till både komfort och tid.

Figur 3: Relativ energiförbrukning mellan olika transportslag räknat i kWh/personkilometer (en transporterad person i en kilometer), 2019



Figur 4: Relativa utsläpp mellan olika transportslag räknat i kg co2/pkm, 2019



Figur 3 & 4: Relativ energiförbrukning och relativa utsläpp för persontransporter med olika transportslag. Figurerna utgår från nuvarande energikällor

Järnvägen är ett effektivt och populärt transportslag för att skapa större arbetsmarknadsregioner genom regional trafik. Tågens natur möjliggör att restiden används effektivt, särskilt idag när möjligheterna till mobil uppkoppling och distansarbete blivit större. Regionala linjer minskar kostnaderna och breddar företagens geografiska rekryteringsunderlag, vilket bidrar till en effektivare användning av arbetskraften. Dessa regionala linjer står för en stor del av järnvägens ökade produktion av personkilometer och är anledningen till att järnvägen i dagsläget upprätthåller sina marknadsandelar inom transportsektorn. Samtidigt kräver de någon form av subvention för att kunna upprätthålla linjerna, vilket i de flesta EU-länder idag löses genom att trafiken på ”olönsamma” linjer upphandlas.

Järnvägen är investeringstung och kämpar med flexibilitet

Samtidigt har järnvägen vissa tydliga nackdelar jämfört med andra transportslag. Järnvägen kräver räls för att kunna driva person- och godstrafik. Det kräver investeringar och långsiktig planering, till exempel kan parallella spår behöva byggas för att möjliggöra frekventa avgångar eller många, långa tåg. Det kräver också gemensamma standarder för att tåg och spår ska kunna korsa gränsen. Till exempel kan bristande samordning mellan länderna skapa friktion vid landsgränsen och därmed snabbt minska attraktionen för järnvägstrafik.

Dessutom kräver ett effektivt järnvägssystem ett nätverk av räls som sträcker sig över hela det geografiska området det tjänar. Väl nyttjade linjer mellan starka befolknings- och ekonomiska centrum måste kompletteras med regionala linjer och stationer för att det ska vara ett attraktivt transportslag. Stödjande infrastruktur måste också finnas i form av bland annat stationshus, plattformar och godsdepåer.

Överkapacitet, både i nätet som helhet och på populära linjer, minskar störningarna och ökar chansen att köra i kapp när de väl uppkommer men ökar investeringskostnaderna. Det finns också en koppling mellan kapacitet och punktlighet, definierat som andelen tåg som anländer till destinationen inom femton minuter av avsatt tid. Enligt Tågbolagen har punktligheten en tydlig koppling till nyttjandet av rälsens kapacitet⁸. Vid rusningstid på tätt nyttjade spår minskar punktligheten tydligt.

Detta kan jämföras med järnvägens stora konkurrenter i transportsektorn: Bil- och lastbilstransporter på väg respektive flyget.

Flyget kräver en omfattande infrastruktur vid transportens start och slutpunkt, men har stor flexibilitet i vilka start och slutpunkterna är. Framför allt går det väldigt snabbt. Det gör flyget till ett attraktivt transportmedel mellan stora städer, men svårt att upprätthålla för mindre orter. Eftersom städer har ett egenintresse att ta del av de fördelar som flyget innebär stöttas flygplatser ofta av regionala eller nationella subventioner.

Bilismen kräver också en fast, underhållen infrastruktur men är mindre sårbar för tillfälliga störningar på vägen i form av stoppade fordon. Transporten sker också generellt direkt från start- till slutdestination och undviker i högre grad ”problemet med sista kilometern”, vilket är den sista etappen till transportens slutgiltiga destination. Det ger en hög flexibilitet för användaren, både sett till slut- och mellandestinationer och för passagerares möjlighet att transportera familj, djur och ägodelar, samt möjligheten att transportera sig väl på plats på slutdestinationen.

Transportslag	Järnväg	Flyg	Buss, bil och lastbil
Kapacitet	Hög kapacitet	Låg kapacitet, särskilt för gods	Mellanhög kapacitet
Energieffektivitet	Hög energieffektivitet	Låg energieffektivitet	Låg energieffektivitet
Flexibilitet	Låg flexibilitet, rälsbundet, problem med ”sista kilometern”	Bundna start-slutpunkter, krav på andra transportslag för att sköta transfertransporter	Flexibla transporter
Hastighet	Hög	Mycket hög	Låg

Tabell 2. En kort sammanfattning av transportslagens styrkor och svagheter

Järnvägens roll för en god beredskap

I dagens geopolitiska läge är det värt att påminna om att järnvägens kombination av hög hastighet och hög kapacitet också gör den till en viktig infrastruktur i kris- och krigssituationer. I Ukraina kan man se hur järnvägssystemet utgör en livlina för den ukrainska logistiken, med flera militära operationer som syftar till att försvara eller slå ut järnvägslinjer eller ta kontroll över viktiga knutpunkter. Järnvägen är på så sätt avgörande för att snabbt och effektivt transportera stora mängder av materiel eller personal till fronten, eller för att evakuera civilbefolkningen när strider i närområdet intensifieras.

Ibland lyfts spåren upp som en strategisk nackdel med järnväg. Det stämmer till viss del. Spåren är både lätta för en fiende att identifiera och i en krigs- eller krissituation behöver järnvägen som vanligt förhålla sig till problemet med den sista kilometern. Men exemplet Ukraina visar hur strategiskt viktig järnvägen faktiskt är även i modern krigsföring. När jordbruksexporten blockerades på grund av hamnblockader användes järnvägen som alternativ. Medicinska evakeringar som vanligtvis flygs ut ur landet har när man saknat kontroll över luftrummet genomförts på vagnar ombyggda till intensivvårdsavdelningar. Ombyggda restaurangvagnar har kapacitet att leverera mat till 10 000 invånare per dygn, vilket kan stötta på både fronten och stå för nödhjälp till civila orter.⁹ Järnvägen används för att snabbt evakuera civila samt skadade militärer från striderna, samt för att transportera materiel och förnödenheter där det behövs.

100 år av järnvägsreformer: hur hamnade vi där vi är idag?

Järnvägen fick sitt stora genombrott under 1800-talets andra hälft. Det var det första transportmedel som på riktigt kunde bygga ihop ett helt land och möjliggjorde inhemska transporter av varor och människor långt mycket effektivare än den tidens alternativ. Sedan dess storhetstid har järnvägen genomgått ett antal kriser, där järnvägens ägandestruktur och organisation inte levt upp till de krav som ställdes på transportsystemet.

Utvecklingen av järnvägens organisation har sett liknande ut i de flesta europeiska länder.

En dragkamp mellan konkurrens och samordning.

Genom historien har järnvägen organiserats på olika sätt. Inledningsvis kontrollerades järnvägen av en mängd separata bolag, som ansvarade över alltifrån infrastrukturen till trafiken på olika områden i landet.

Under mellankrigstiden skedde en våg av förstatliganden av järnvägen i Europa. Tyskland förstatligade 1920¹⁰, Frankrike 1938¹¹, Sverige 1939¹² och Storbritannien 1948¹³. Det ledde till stordriftsfördelar, med ökad effektivitet, en möjlighet att samordna tekniska lösningar (som spårbredd) för ett sammanhållet nationellt järnvägsnät och en tydlighet för användarna över hur de ska kunna köpa biljetter för långväga transporter.

På 80- och 90-talen togs steg för att avskaffa det helstatliga ansvaret för järnvägen i flera stater. Sverige var en av de första med att avreglera järnvägen. Redan 1988 fattades beslutet, med en slutgiltig bolagisering och uppstyckning av Statens Järnvägar 2001.

EU-kommissionen introducerade fyra järnvägspaket mellan 2001 och 2013. Dessa paket hade som mål att tvinga de medlemsstater som inte redan gjort det att bryta upp sin statliga järnväg. I fallet Sverige, där de stora stegen sedan länge tagits, handlade paketen i första hand om en cementering av den rådande ordningen, en harmonisering av regler för teknik och säkerhet samt ökade möjligheter för internationell järnvägstrafik.

Dragkampen mellan samordning och konkurrens sammanfattas med två tekniska ord:

Vertikal integration/separation och **horisontell integration/separation**.

Vertikalt handlar frågan om huruvida man separerar den som bestämmer över vilka som får köra på spåren från de som faktiskt åker. Skillnaden är tydlig om man jämför efterkrigstidens SJ som bestämde när och var deras egna tåg skulle använda spåren och dagens SJ som ansöker hos Trafikverket om att få köra olika linjer. Dagens modell kallas för en vertikalt separerad järnväg.

Horisontellt handlar frågan om huruvida en eller flera aktörer är ansvarig för trafik eller infrastruktur. Ett system med en mängd olika aktörer som bygger och ansvarar för infrastruktur, kapacitetstilldelning och trafik på sin egen räls är horisontellt separerat. Ett system med en aktör är horisontellt integrerat. När Japan valde att privatisera sin järnväg 1987 splittrades den statliga aktören i sex olika bolag som var ansvarig för var sin del av det japanska järnvägsnätet. De aktörerna var vertikalt integrerade (ansvarig för både räls och trafik) men horisontellt separerade (ingen ensam aktör är ansvarig för hela järnvägsnätet).¹⁴

För att förstå avregleringen av järnvägstrafiken (vertikal separation) är det också viktigt att förklara de två delarna i hur kapacitet fördelas på dagens järnvägsmarknad: Den ena berör **kommersiell trafik (så kallad open-access trafik)** och den andra **upphandlad trafik genom allmän trafikplikt**¹⁵.

Kommersiell trafik bär sina egna kostnader och ska gå med vinst med hjälp av biljettintäkter. Operatörerna betalar avgifter till ägaren av infrastrukturen och tilldelningen av rälsens kapacitet ska ske på ett transparent, förutsägbart sätt.

Ungefär 40% av de samlade passagerarkilometrarna i EU skedde i form av kommersiell trafik 2018. Den kommersiella trafiken är koncentrerad till ett antal av medlemsstaterna. När EU-kommissionen granskade 25 medlemsstater hade endast 6 en kommersiell trafik som omfattade mer än 10% av

landets järnvägsmarknad 2018. Sverige är ett av länderna som har flest passagerarkilometer inom ramen för kommersiell trafik.¹⁶ SJ bedriver majoriteten av de kommersiella linjerna i Sverige.

Upphandlad trafik genom allmän trafikplikt omfattas av subventioner genom upphandling. Är det en konkurrensutsatt upphandling (som i Sverige varit möjligt sedan 1988) kan olika bolag lämna anbud. Är den inte konkurrensutsatt (som i vissa europeiska länder) riktas upphandlingen till en specifik aktör, oftast det statliga järnvägsföretaget.

I Sverige ansvarar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för majoriteten av den upphandlade trafiken, även om fjärrtrafik också upphandlas (som är fallet med exempelvis nattågen längst norrlandskusten). Inom ramen för upphandlad trafik omfattades endast 28% av passagerarkilometerna inom EU av konkurrensutsatt offentlig upphandling år 2020. Av dessa konkurrensutsatta upphandlingar stod Sverige och Tyskland för den överväldigande majoriteten av dem (92%)¹⁷.

Fallet Sverige

Sverige är ett intressant exempel från ett europeiskt perspektiv. Dess låga befolkningstäthet till trots har landet före 1988 följt en rätt traditionell historisk utveckling av järnvägens organisation. Nedan följer en kort historisk genomgång om de organisationsmodeller som präglade den svenska järnvägen.

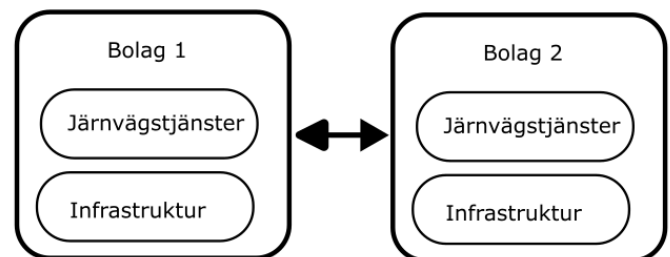
Den tidiga järnvägen

Under 1800-talet ökade investeringarna inom järnväg i snabb takt. Staten tog ansvar för att bygga stambanor mellan Sveriges viktigaste städer, medan andra aktörer kompletterade dem. Dessa kompletterande linjer finansierades av en kombination av kommunala och privata finansörer. Dessa kompletterande linjer fick ökad betydelse över tid, särskilt i Skåne och Bergslagen där behovet av tunga transporter för jordbruk respektive industrivaror var stora¹⁸. Innan förstatligandet 1939 hade 69% av den lagda rälsen tillkommit genom enskilda initiativ, utanför staten, i 94 järnvägsbolag.¹⁹

Men järnvägens ställning som enda lösning för långväga transporter började snart utmanas. Kring 1920 var lastbilarna obetydliga som transportslag.

Tio år senare stod bilar och främst lastbilar för uppskattningsvis en fjärdedel av inrikestransporterna. Det handlade i första hand om korta transporter på bekostnad av hästdragna fordon²⁰. Det skulle dröja innan bilismen vann stora marknadsandelar på bekostnad av järnvägen.

Nackdelarna med det splittrade järnvägssystemet började snart att blottas. De många aktörerna skapade en stor byråkratisk överbyggnad, samordningsproblem och hinder för snabba transporter, särskilt för gods²¹. Tekniska lösningar som spårvidd skiljde sig också åt²². Samtidigt blev det tydligt att flera av de små bolagen som byggde och förvaldade järnvägen inte kunde stå sig ekonomiskt.



Figur 5: Innan 1939: Ett vertikalt integrerat men horisontellt separerat järnvägsnät

Affärsverket Statens Järnvägar köpte stundtals upp dessa mindre aktörer, antingen på grund av att staten drev in statliga lån eller för att linjen fått sådan allmän betydelse att det var att betrakta som en del av statliga stambanan²³. Men det var inte långsiktigt hållbart, någon form av större omorganisering av järnvägen behövde göras för dess framtida överlevnad.

1939 lades en proposition fram till riksdagen som byggde på ett antal utredningar för järnvägens framtida organisering²⁴. I huvudsak fanns det två förslag:

1. den offentliga utredningens förslag om ett förstatligande av järnvägen
2. svenska järnvägsföreningens förslag om fusionering av de mindre bolagen till större enheter²⁵.

Argumenten för ett förstatligande var ökad effektivitet, ökad enhetlighet (särskilt för priser och tidtabeller), ökad nyttjandegrad av lok och vagnar och potential till minskat bemanningsbehov. Godstransporterna skulle se särskilda effektivitetsvinster då transportvägarna skulle slippa förhålla sig till reglerna om samtrafik och att storskaligheten skulle möjliggöra även nattbemanning på rangerbangårdar och omlastningsmagasin.²⁶ Ett förstatligande ansågs också ha bäst chanser att ta bort de brister med bland annat höga driftkostnader, stor spridning i taxor, svårigheter att beräkna avgifter för transport, bristfälligt samarbete, stor byråkrati och hinder för snabba transporter som fanns i nuvarande modell²⁷.

Riksdagen valde att förstatliga järnvägsnätet 1939. Det betydde att i princip alla spår, all trafik, all verksamhet runtomkring så som underhåll, biljettförsäljning med mera sköttes av en och samma aktör: affärsverket Statens Järnvägar. Tack vare dessa stordriftsfördelar landade utredningen i att inte lägga ned olönsamma linjer. De skulle istället lägga all trafik inom samma organisation och på så sätt kunna balansera förlusterna på de olönsamma mot vinsterna på de lönsamma. På så vis upprätthölls ett starkt järnvägsnät i Sverige.



Figur 6: Efter 1939: SJ som vertikalt och horisontellt integrerad aktör

Under utredningens gång hade riskerna med minskad konkurrens och att en statlig järnväg skulle sakna lyhörddhet för användarnas önskan och behov lyfts.²⁸ Propositionen svarade på kritiken genom att konstatera att Statens Järnvägar kanske skulle sakna konkurrerande aktörer på spåren, men de skulle ändå mötas av konkurrens från andra transportslag, och då särskilt bilismen²⁹.

Under 50-talet och framåt skulle människors resande öka markant, främst på grund av bilismens breda genomslag i samhället. Mellan 1950 och 1970 hade personbilarna en tillväxt i transportmil på över tio procent per år³⁰. Konsekvenserna av denna utveckling var en kraftig minskning av järnvägens marknadsandelar i transportsektorn.

Tillbaka till uppdelat ansvar

SJ:s minskande marknadsandelar skapade en växande finansiell kris för affärsverket. De olönsamma regionala linjerna blev alltmer betungande, med nedläggningar som följd. Steg togs för att underlätta situationen, som ett särskilt statsbidrag till olönsamma linjer eller att kommuner och regioner beställde järnvägstrafik med SJ som operatör³¹.

Stöden räckte inte för att skapa ett finansiellt stabilt SJ vilket ledde till att järnvägsnätet formellt delades upp i en kommersiell och en bidragsberoende del 1963. SJ:s ekonomiska bekymmer fortsatte in på 70-talet, bland annat på grund av att avvecklingen av regionala linjer stötte på politiska hinder och att intäkterna från godstrafik fortsatte minska. 1979 började regionerna involveras i avvecklingen av vissa regionala järnvägslinjer och 1986 bedömde verket att det behövde ett tillskott på en miljard kronor för att upprätthålla trafiken³². Likt läget före 1939 behövde ett vägval göras för att bibehålla ett stabilt järnvägsnät i Sverige.

Samtidigt hade en folklig skepsis mot stora, statliga organisationer som inte var lyhörda efter deras önsknings och behov vuxit fram. Tillsammans med näringslivets växande försök att påverka den politiska dagordningen. Med arbetarrörelsens stora nederlag i löntagarfondstriden på 70- och början på 80-talet lades grunden för en ny liberal tidsålder. I fallet SJ noterade folk det växande nedläggningshotet av de regionala linjer de var beroende av. Motståndet mot den nuvarande, helstatliga modellen växte. Något behövde förändras, och järnvägsbeslutet 1988 blev svaret på den förändringsviljan.

Järnvägsbeslutet 1988:

Det Trafikpolitiska beslutet 1988 innebar drastiska förändringar av järnvägen. Det tog avstamp i en så kallade vertikal separering av spårtilldelning och trafik i och med inrättandet av en ny myndighet, Banverket (som 2010 slogs samman med Vägverket och delar av andra myndigheter till en enda stor myndighet, Trafikverket).

Tanken bakom reformen var att om den som sköter tilldelningen också driver trafik uppstår ett tydligt egenintresse att prioritera de egna tågen som hämmar konkurrensen. Därför är separationen av tilldelning och körande av statlig trafik alltid det första steget som tas i järnvägsliberaliseringar, så även i Sverige. SJ skulle från och med dess inte längre bygga och förvalta infrastruktur, utan fokusera på att köra trafik och bli en lönsam tågoperatör. Detta, i kombination med decentraliserade ansvaret för länsjärnvägarna öppnade upp för att länstrafiken skulle upphandlas i konkurrens.³³

1996 liberaliserades marknaden för godstrafik och 2000 blev ett genombrottsår för nya operatörer i den långväga upphandlade järnvägstrafiken. Det startade en diskussion om SJ:s fortsatta särställning på marknaden, vilken avslutades med en bolagisering av SJ 2001. SJ styckades upp i sju olika bolag som skulle bedrivas på marknadsmässiga grunder. Persontrafiken blev SJ AB, godstransporterna Green Cargo AB, fastigheterna blev Jernhusen AB, lok- och vagnunderhållet blev Euromaint AB och Swemaint AB, IT-divisionen blev Unigrad städ och underhåll blev TrafficCare. De fyra sistnämnda privatiserades sedan.³⁴ 2010–2012 öppnades den långväga persontrafiken för kommersiell trafik med fri konkurrens.³⁵

Järnvägsbeslutet 1988 var ett systemskifte inom svensk järnväg. SJ skulle inte längre ta ansvar för järnvägsinfrastrukturens utveckling och finansiering. I stället skulle de betala avgifter för att nyttja spåren i samband med trafiken. Ansvaret för infrastrukturen hamnade i stället på statsbudgeten, och skulle baseras på samhällsekonomiska kalkyler. Järnvägssystemet hade inte längre en ensam ansvarig för den samlade verksamheten.³⁶

Sverige var pionjärer med den här typen av marknadsreformer inom järnvägen. Vissa europeiska stater, som Storbritannien, följde snart efter. Men få andra gick i närheten så långt i reformerna som Sverige.

EU:s järnvägspaket

Mellan 2001 till 2013 introducerade den europeiska kommissionen genom en serie **vitböcker** fyra järnvägspaket. De skulle skapa ett gemensamt europeiskt järnvägsnät genom att samordna regler och minska problemen för internationell trafik.

Målet var att järnvägens marknadsandelar skulle stiga. I den första vitboken från 2001 beskrivs en tragisk bild av utvecklingen för europeisk järnväg. Den europeiska järnvägssektorn hade tappat kraftigt i marknadsandelar för godstransporter mellan 1970–1988, från mer än en femtedel till mindre än en tiondel av de samlade transporterna. Bilden såg ännu värre ut när de jämförde andelarna med USA, där järnvägen stod för 40% av marknaden för godstransporter. Järnvägen liknades vid den romerska guden Janus med två ansikten: delar modernt, delar hopplöst föråldrat. Med USA som förebild skulle en kulturrevolution ske där de statliga aktörerna genom konkurrens skulle behöva anpassas till industrins krav. En samlad inre marknad och ett samlat europeiskt järnvägsnät skulle byggas.³⁷ Mellan 1995 och 2022 har järnvägens marknadsandelar för godstransport varit stabilt i USA men krympt i EU³⁸.

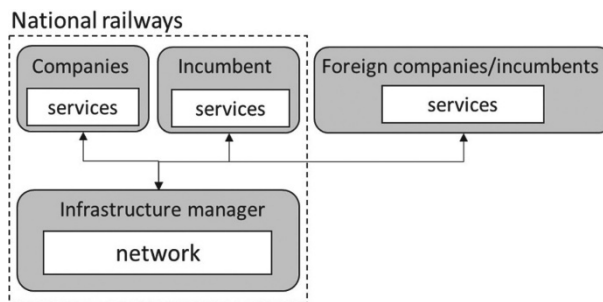
Det första järnvägspaketet (2001) reglerade i första hand tillgången till och användningen av järnvägens infrastruktur. Det innebar också krav på att dela trafikutövning från kapacitetstilldelning, vilket innebar att de länder som inte tagit steg för att separera spårtilldelning från tågtrafiken nu förväntades göra det³⁹.

De första stegen för vertikal separation ledde inte till den fördjupning av marknaden kommissionen önskade se. Därför arbetade andra järnvägspaketet (2004) för ännu tydligare liberaliseringar inom järnvägsmarknaden. Det här paketet inrättade också nationella säkerhetsmyndigheter för att samordna och stärka säkerheten på järnvägen. Paketet inrättade också European Railway Agency (ERA), en EU-myndighet som agerar rådgivare till kommissionen i frågor om bland annat säkerhet.⁴⁰

Det tredje järnvägspaketet (2007) tog steg för att liberalisera persontrafiken. T.ex. innehöll det rätten att ta upp och släppa av passagerare för internationell persontrafik, och fördjupad samordning av lokförarnas kompetenser⁴¹.

Det fjärde järnvägspaketet (2013) ställde krav på en slutgiltig liberalisering för Europas persontrafikmarknad⁴². Det innebär att all upphandlad trafik ska föregås av konkurrensutsatt offentlig upphandling och en marknadsöppning för så kallad kommersiell trafik ske⁴³. För en mängd medlemsstater innebär detta ett stort systemskifte för persontrafiken som ännu inte fullt ut genomförts.

Järnvägspaketerna följde i mångt och mycket de reformer som redan genomförts i Sverige. Det introducerade konkurrens i flera av medlemsstaterna, en förutsättning för den så kallade ”järnvägsmarknaden”. Samtidigt betydde det en samordning av regler, som passagerarrättigheter, säkerhetsregler och tekniska regler.



Figur 7: Sverige efter 1988 (och senare EU). Horisontellt och vertikalt separerat system. Källa: Abderrahman Ait Ali & Jonas Eliasson (2022)

Från svenskt perspektiv kan EU:s järnvägspaket säga ha betytt en teknisk harmonisering, ett nytt lager av byråkratisering och en cementering av existerande marknadsliberal lagstiftning än radikala förändringar för sektorn. Det räcker att se till de svenska fackliga centralorganisationen svar på det fjärde järnvägspaketet. Den största reformen i paketet, tillgängliggörandet nationell järnvägsinfrastruktur för alla som vill bedriva persontransport, konstateras inte ha någon större effekt på Sverige då landet sedan länge genomfört reformen. Samtidigt framförs det en kritik mot de misslyckade delarna i den svenska liberaliseringen och en farhåga att det ska få europeiskt genomslag.⁴⁴

I andra länder har järnvägspaketen varit betydligt mer kontroversiella. 2010 fick Österrike, Tjeckien, Frankrike, Tyskland, Grekland, Ungern, Irland, Italien, Luxemburg, Polen, Portugal, Slovenien och Spanien en reprimand för att de brustit i att genomföra en nog genomgående vertikal separation av järnvägen⁴⁵. 2013 drogs Tyskland inför domstol för att de inte separerat de finansiella flödena mellan statens bolag för infrastruktur, gods- och persontrafik i järnvägssektorn⁴⁶.

Frankrike öppnade upp persontrafiken för konkurrens först 2019, men marknadsreformerna har konsekvent stött på motstånd från fackliga organisationer. Vintern 2024 planeras en ny strejkväg bland franska järnvägsarbetare i ett sista försök att stoppa konkurrensutsättningen av järnvägsmarknaden⁴⁷.

Tidsandan:

Både förstatligandet av järnvägen i Sverige 1939 och avregleringarna 1988 skedde som följd av konkreta och tydliga problem med järnvägens organisation. Att man valde helt olika vägar berodde både på att problemen såg annorlunda ut, men det ska inte underskattas hur stor roll tidsandan spelade för vägvalet.

Kontexten 1939 - mitt i upprinnelsen till ett andra världskrig och en stark tro på statens möjligheter att organisera det moderna samhället - ska inte underskattas. Ser man till avregleringarna 1988 skedde de i samklang med andra reformer som lanserades i samma tid. Novemberrevolutionen som avreglerade kreditmarknaderna i Sverige, med en fastighetsbubbla som följd, skedde 1985. 1992 infördes friskolereformen, som i praktiken avskaffade det statliga monopolet över den allmänna skolan. 1990 avreglerades taxibranschen, 1992 inrikesflyget och 1993 posten. En annan avreglering vars sårbarheter idag blivit tydligare var införandet av elbörsen och avregleringen av elmarknaden 1996.

Tidsandan kan med andra ord ha sagts tillhandahöll ett kluster av lösningar, satte ramarna för vad som var önskvärd och möjligt. Efter mer än 40 år av konkurrens, avregleringar och marknad i järnvägssektorn är det dock dags att fråga sig om det fungerat. Blev det så bra som vi en gång lovades att det skulle bli?

Marknaden levererar inte

Den övergripande trenden de senaste 40 åren har varit mot mer marknadsstyrning inom järnvägssektorn. Det har låtit bra i teorin: med ökad konkurrens tvingas stelbenta statliga bolag att effektiviseras och moderniseras samtidigt som kunderna i högre grad får sina behov uppfyllda. Samtidigt har EU satt upp ambitiösa mål om järnvägens roll för gröna omställningen och Europas framtid. Marknadsreformernas orsak och mål kan sammanfattas på ett sätt: marknadsandelarna för transportslaget behövde öka. Löftet var tydligt att: de befriade marknadskrafterna skulle leverera på det.

40 år senare har vi facit: marknadsreformerna har inte levererat. Misslyckandet kan sammanfattas i fem punkter:

- Järnvägen står sig sämre i konkurrensen med andra transportmedel
- Förlusterna har socialiserats medan vinsterna privatiserats
- Marknaden har i praktiken blivit konkurrens mellan ett litet antal statliga bolag
- Europas militära och civila beredskap har försämrats
- Anställda och fackförbund varnar för låglönekonkurrens och bristande säkerhetsarbete

Järnvägen står sig sämre i konkurrensen med andra transportmedel

Det första järnvägspaketet syftade till att göra järnvägstransport av gods betydligt mer attraktivt. EU:s mål från 2011 var att 30% av godstransporterna på land ska bedrivas av järnväg till 2030, och 50% till 2050⁴⁸.

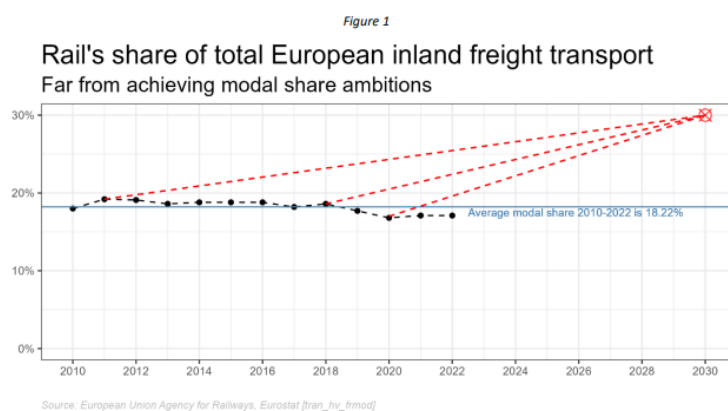
I verkligheten har andelen gods som transporterats på järnväg minskat mellan 1995 och 2022. Idag står transport på väg för tre fjärdedelar av godstransporterna inom EU.⁴⁹ Att nå målet på 30% godstransporter på järnväg innan 2030 framstår som alltmer osannolikt.

En del av förklaringen till vägens dominans på den järnvägstätaste kontinenten är de nationella gränserna som skapar friktion, samt att vägnätet byggs ut medan järnvägsnätet krymper. Men marknaden har också fragmenterat landskapet och gjort aktiv styrning betydligt svårare.

Det ser inte mycket bättre ut för persontransporterna. Vitboken från 2011 sätter upp ett mål om att tredubbla storleken på järnvägsnätet för höghastighetståg till 2030, och att en majoritet av persontrafiken sker på höghastighetståg till 2050⁵⁰. En utvärdering från 2018 landar i slutsatsen att det saknas en ordentlig analys och strategi för att förverkliga det målet⁵¹. Målet kommer alltså inte att nås.

Systemet socialiserar förluster och privatiserar vinster

Frågan om järnvägens organisation har alltid handlat om hur kostnaderna för järnvägens överkapacitet ska fördelas. Ett väl utbyggt järnvägsnät kommer ha trafik på olönsamma linjer för att



Figur 8: Järnvägens marknadsandelar för godstransporter ökar inte. Källa: ERA (2024)

tjänstgöra befolkningen. Saknas detta nätverk av olönsamma linjer minskar transportslagets attraktivitet betydligt, även för de linjer som kan bedrivas med lönsamhet. Det är något marknaden aldrig lyckats tillhandahålla på kommersiell basis. Det som kan bedrivas på kommersiell grund karaktäriseras i högre grad av vältrafikerade linjer mellan starka ekonomiska centrum, där lönsamheten i gods- eller persontrafik ofta är höga. Det regionala nätet plågas ofta av bristande lönsamhet. Det är frågan om hur servicen ska upprätthållas kring dessa regionala linjer som diskussionen om järnvägens organisering cirkulerat kring.

Under de senaste 40 åren har steg tagits i hela Europa för att främja tillväxten av privata järnvägsbolag för att få konkurrens bland upphandlingarna för den regionala järnvägstrafiken. Men vinstmarginalen är låg och kapitalkravet för inträde på marknaden är högt, särskilt när man räknar med behovet att äga och hantera tågsätt. För att främja konkurrensen har beslutsfattare skapat ett system där de få vinster som går att hitta privatiseras medan skattebetalaren får stå för notan för de samhällsnödvändiga, men inte konkurrenskraftiga linjerna.

Att driva trafik på kommersiell basis är endast aktuellt för de mest attraktiva linjerna, medan de mindre lönsamma ska subventioneras genom upphandling. De linjer som kan stå sig vinstdrivande förväntas alltså drivas av vinstjagande bolag

Marknaden utgörs i praktiken av ett litet antal stora statliga bolag

Trots att systemet skapats för att gynna privata aktörer är intresset från marknaden att driva järnvägsbolag lågt. Vinstmarginalen är för låg och kapital riktas till andra transportslag, som vägtransporter där de stora utgifterna tas av stat i form av infrastrukturutbyggnad eller privatpersoner i form av privata fordonsinköp. Den europeiska konkurrensen av järnvägsbolag som växt fram präglas till stora delar av statliga bolag, som på en kvasimarknad försöker konkurrera ut varandra. Om vi ser till vilka som ansvarar för den konkurrensutsatta upphandlade driften för de regionala operatörerna i Sverige blir mönstret uppenbart:

Operatörer:	Ansvarig för drift:	Huvudsaklig ägare:	Land:
Norrtåg	VR*	Statligt	Finland
Pågatågen	VR	Statligt	Finland
Krösatågen	SJ	Statligt	Sverige
Mälartrafik	Transdev	Statligt	Frankrike
SL Pendeltåg	SJ	Statligt	Sverige
Snälltåget	Transdev	Statligt	Frankrike
Tåg i Bergslagen	VR	Statligt	Finland
Värmlands trafik	Vy	Statligt	Norge
Västtågen	SJ	Statligt	Sverige
X-trafik	VR*	Statligt	Finland
Öresundståg	VR*	Statligt	Finland
Östgötapendeln	VR	Statligt	Finland

(*: From 2025)

Tabell 3: Sammanställning av vilka som är ansvariga för drift hos regionala tågoperatörer i Sverige

När marknaden inte uppstår ens med stöd av offentliga upphandlingar öppnar EU för att driva fram den på andra sätt, även på de linjer där driften är som mest lönsam genom till exempel lån från Europeiska investeringsbanken. Som i fallet med det franska privata bolaget Kevin Speed som kan få låna 400 miljoner euro (motsvarande 4,6 miljarder kronor) för att konkurrera med franska statliga SNCF på kommersiella linjer⁵². Trots att Sverige och Europa gjort sitt bästa att rigga vårt transportsystem till en attraktiv kapitalinvestering lyser privata bolagen med sin frånvaro. Istället har systemet delats upp och konkurrensutsatts, med statliga bolag som jagar vinst mot varandra runt om i kontinenten för att lämna en avkastning till sina statliga ägare.

Svensk och europeisk militär och civil beredskap har försvagats

Järnvägens uppsplittring får också konsekvenser för den europeiska beredskapen. Kapaciteten att snabbt transportera stora mängder materiel eller personal där det behövs i kris, eller kapaciteten att snabbt evakuera stora mängder människor är en av järnvägens stora fördelar. De olika huvudmännen gör det svårt att mobilisera järnvägens resurser när det krävs.

Myndigheten för samhällskydd och beredskap lyfter i Sverige upp järnvägens roll för att fylla stora transportbehov som mobilisering av försvarsmateriel eller evakueringar i krissituationer⁵³. Trafikverket konstaterar dock att samma kreativitet som Ukrainas transportsystem visat sannolikt inte kan visas i exempelvis det svenska, då Sverige präglas av en fragmentering i resurser och ansvar.⁵⁴ I en tid av ökade geopolitiska spänningar blir ett robust järnvägssystem än mer viktigt, både nationellt och i ett europeiskt sammanhang.

Avregleringen har följts av social oro och pressade arbetsvillkor för järnvägsanställda

Konkurrensutsättningen av järnvägen har i många länder lett till negativ press på arbetsvillkor och en hög social konfliktnivå när fack och anställda står upp för tidigare vunna rättigheter. På så sätt kan reformerna beskrivas som en förlust både för anställda vars arbetsvillkor försämras och järnvägens användare som drabbas när tågavgångar ställs in på grund av arbetsmarknadskonflikter.

Ett exempel från Sverige är tågstrejken 2014 där det franska bolaget Veolia (Numera Transdev) varslat hundratals anställda för att sedan försöka återanställa dem på deltid.⁵⁵ Ett annat exempel är konflikten 2019–2021 mellan fackförbundet Seko och det då tyska tågbolaget Arriva (idag är svenska underbolaget uppköpt av finska VR⁵⁶)⁵⁷. Konflikten hade sitt ursprung i Arrivas försök att sänka lönen för tågvärdarna när företaget tog över driften av Pågatågen på uppdrag av Skånetrafiken. Därefter föreslogs hyvlingar, det vill säga ofrivilliga sänkningar av arbetstiden, med eskaleringar upp till Förvaltningsdomstolen.⁵⁸

Europeiska Transportarbetareförbundet ETF har rapporterat om liknande berättelser av villkorsförsämringar eller arbetsmarknadskonflikter från andra länder. I Italien har bolag frångått järnvägsspecifika kollektivavtal för att istället teckna generella kollektivavtal, som bland annat innebär att lokförare fått längre arbetspass och minskad inkomst.

I Tyskland har lokförare på senare tid blivit omkategoriserat till ett högriskjobb av huvudavdelningen för tyska olycksfallsförsäkringen. Detta efter att de noterat en ökning av olyckor som konsekvens av psykisk stress. I Tyskland och Tjeckien rapporterar fackförbund om upp till 14 timmars arbetspass och vanligt förekommande 50–60 timmarsveckor. Detta utöver den europeiska utvecklingen med otrygga anställningar på bemanningsföretag i järnvägssektorn.⁵⁹

Bristande kontroll, pressade anställda och uppsplittrat ansvar kan kopplas till olyckor och säkerhetsproblem

Den pressade situationen har ibland katastrofala följder. 2014 krockade ett godståg med ett passagerartåg i tyska staden Mannheim. 40 passagerare skadades i olyckan när två vagnar på passagerartåget välte. Olyckan hade sannolikt varit mycket värre om tågen inte rört sig i låg hastighet på grund av att de var nära en station⁶⁰. En facklig expert analyserade utredningen och noterade bland annat att schemalaggningen inte respekterat viloperioden mellan passen och att regelbrott kopplat till nattarbete sannolikt skett. Vidare fanns det samordningsproblem där lokföraren arbetade på ett bemanningsföretag. Det finns inte heller skriftliga bevis att förarens kvalifikationer kontrollerades, trots att korrespondenten mellan tågoperatören och bemanningsföretaget skett genom e-post.⁶¹

I Tjeckien skedde 2022 en kollision mellan två godståg efter att en lokförare misstolkat information som nått den innan avgång. Lokföraren borde egentligen varit under utbildning och hade bara tjänstgjort 357 timmar av de 450 som krävdes för att den skulle få utföra självständigt arbete. Ändå hade den tjänstgjort som förare minst sju gånger innan olyckan. Förlusterna från kollisionen överskred 1 miljon euro.⁶²

Nyligen inträffade en fruktansvärd tragedi i Tempi, Grekland. Den 28e februari 2023 kolliderade ett godståg med ett passagerartåg. 57 personer dog i krocken varav de flesta var unga studenter. De två tågen körde mot varandra på samma spår under 12 minuter innan kollisionen inträffade. Den kommande katastrofen borde ha upptäckts av stationens stins. Han var inte behörig och saknade rätt utbildning till jobbet⁶³. Samtidigt var delar av stationens kontrollsystem nere. Nya system skulle levereras med hjälp av EU-stöd 2016, men de kom aldrig på plats. Alstom, ett franskt företag, var tillsammans med det grekiska byggnadsföretaget Aktor ansvariga för att installera säkerhetssystemen. Samarbetet mellan bolagen verkar ha varit fyllt av problem och båda företagen bröt mot kontraktets villkor under lång tid. Installationen fördröjdes ytterligare efter krav på kompletterande avtal. Experter säger att olyckan inte hade inträffat om systemet hade installerats som tänkt.

2017 bröts passagerartrafiken ut ur det grekiska statliga tågbolaget och såldes till sin italienska motsvarighet Ferrovie dello Stato. Samtidigt infördes en vertikal separation mellan järnvägens spår och trafik. Innan dess hade bolaget genomgått ett stålbad, med drastiska minskningar av sin personal som följd. Som konsekvens av detta ska säkerhetscentraler som assisterar stinsarna ha stängts ned. Stinsar ska också ha behövt prioritera ned säkerhetsuppgifter för att fokusera på service till passagerarna.⁶⁴

Men finns det inga platser där marknaden levererat?

Spanien lyfts ofta fram som ett lysande exempel där marknaden levererar. Spanien öppnade delar av persontrafiken för konkurrens 2020, med målet att nyttja den fulla kapaciteten på den snabbt

växande höghastighetsjärnvägen⁶⁵. Liberaliseringen ska ha lett till lägre biljettpriser och ökat resande.

De spanska framgångarna med den senaste liberaliseringen kan däremot tydligast spåras till deras ambitioner på infrastrukturområdet, inte i själva marknadsöppningen. Framgångarna syns på höghastighetsjärnvägarna, som dessutom har mycket utnyttjad kapacitet mellan stora städer vilket är erkänt gynnsamma förhållanden för konkurrens. Sedan den första linjen av höghastighetståg öppnades 1992 har en kraftig utbyggnad skett. Det samlade järnvägsnätet i Spanien har vuxit med över 30% mellan 1990 och 2022⁶⁶.

Idag har Spanien det mest omfattande nätverket för höghastighetståg i Europa och nästan en tredjedel av unionens höghastighetsräls inom sina gränser⁶⁷. Det enda landet som byggt ut ett mer omfattande höghastighetsnät, mätt i kilometer, är Kina.⁶⁸

Bolaget ansvarigt för utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen, ADIF AV, är kraftigt belånat med 18 miljarder euro i skulder⁶⁹. Samtidigt har privata tågoperatörer verksamma i landet uttryckt en öppen önskan att EU-kommissionen ska agera för att minska ADIF AVs intäkter genom att tvinga dem att sänka avgifterna för att bedriva trafik på den lånefinansierade rälsen⁷⁰.

Spanien är således ett bra exempel för att förstå hur viktig roll järnvägsinvesteringar spelar för att sektorn ska växa och ta marknadsandelar. Att dessa investeringar skett som ett resultat av marknadsreformer är dock svårare att leda i bevis.

En ny järnvägsmodell behövs

Det går så klart att se mönstret ovan och säga att Europa inte gått långt nog: bara vi avreglerar lite mer och lite bättre kommer resultaten att förbättras. Men efter samma medicin i fyrtio års tid utan verkan finns det goda skäl att tänka om. Det är dock inte heller självklart att lösningen ligger i att backa tillbaka till de system som rådde innan EU:s första järnvägspaket sjösattes. Även då hade man problem med att nationella järnvägslinjer stagnerat och att det var svårt att transportera gods och passagerare över landsgränser, problem som de senaste 40-årens reformer inte klarat av att lösa.

Slutsatsen är tydlig: konkurrensutsättningen, avregleringen och marknadsiseringen som övergripande mål har inte stärkt Europas järnväg. Det framstår också som mycket osannolikt att mer av samma medicin är svaret på de utmaningar vår kontinent möter framåt.

Putins krig mot Ukraina blottade bristerna i medlemsländernas energipolitik och försvarspolitik. Europeisk konkurrenskraft utmanas från både USA och Kina parallellt med att konsekvenserna av den pågående klimatkrisen allt mer uppenbara. Järnvägen som transportslag har en viktig roll att spela i detta.

Ska järnvägen användas till dess fulla potential är det dags att omvärdera de principer som styr Europas järnvägsnät. En ny politik krävs för att skapa ett robust, fungerande järnvägssystem.

En vitbok över avregleringarnas konsekvenser och en ny riktning för Europas järnväg

EU:s fyra tidigare järnvägspaket har tagit sats i fyra så kallade vitböcker över problemen på Europas järnvägsnät. Då var utgångspunkten konkurrens, marknad och avreglering.

Nu är det dags för EU att leverera en ny vitbok för 2030-talets järnväg. Vitboken behöver göra upp med de senaste decenniernas fokus på ökad konkurrens som övergripande mål för järnvägen och istället staka ut en ny väg framåt där ordning och ansvar får spela en större roll. En sådan väg framåt bör ha tre prioriterade områden: **Järnvägens samhällsnytta, europeisk konkurrenskraft** och **goda arbetsvillkor i och kring järnvägen**.

1: **Samhällsnytta:** Järnvägen är en allmännyttig infrastruktur och en del av vår militära och civila krisberedskap. Den internationella integrationen av järnvägsnäten inom EU behöver fortsätta, men måste ske med tydligare styrning mot de allmännyttiga mål unionen vill uppnå. Kommissionens bekymmer bör vara varför järnvägen inte står sig i konkurrensen med andra transportslag, även där den borde spela på sina styrkor, inte att tvinga fram ytterligare konkurrens för konkurrensens skull. Att ytterligare dela upp ett redan splittrat system i ännu mindre beståndsdelar är inte lösningen.

2: **Europeisk konkurrenskraft:** När enskilda bolags konkurrensvillkor överordnas ett effektivt transportsystem blir europeisk konkurrenskraft lidande. Om företag och arbetspendlare inte kan lita på att järnvägen fungerar effektivt, utan istället ska behöva förhålla sig till en söndereffektiviserad järnväg riskerar de positiva effekterna av effektiva transporter försvinna. Snabba, stabila och effektiva godstransporter samt välfungerande pendlingsnät för gränsöverskridande arbetsmarknadsregioner bör särskilt prioriteras. När transportslaget järnväg vinner marknadsandelar över vägtransporterna kommer också en effektivisering av transportsektorn som helhet ske, på grund av järnvägens kapacitet och energieffektivitet.

3: **Arbetsvillkor:** En hållbar järnvägssektor bygger på långsiktiga goda arbetsvillkor för de anställda. När människor känner sig trygga på jobbet och kollektivavtal samt fackliga organisationer respekteras ökar säkerheten och arbetsmarknadskonflikterna blir färre. Det gynnar både användarna och järnvägens konkurrenskraft jämfört med andra transportslag.

- 1 Europeiska Rådets hemsida, senast öppnad 8/12-2024: <https://www.consilium.europa.eu/sv/policies/rail-transport-policy/>
- 2 Florida Rails hemsida, senast öppnad 8/12-2024: <https://www.floridarail.com/news/train-vs-truck-which-is-better-for-freight-shipping-infographic/>
- 3 Källor: Sveriges åkeriföretag: Nyckeltalsrapport 2023, tabell 1; Trafikanalys Transportarbete 2000-2023, tabell 2; Trafikanalys Bantrafik 2023, tabell 4.4
- 4 Volvogroup.com, senast öppnad 8/12-2024: <https://www.volvogroup.com/se/news-and-media/news/2023/may/news-4538078.html?>
- 5 Eurostat: Key figures on European Transport 2023 Edition, s. 26 <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/15216629/18384997/KS-HE-23-001-EN-N.pdf/65eb90bc-4856-f6a5-b12f-cf87854587f7?version=4.0&t=1707145038133>
- 6 Källa tabeller: Trafikanalys: Rapport 2022:1, Transporternas energi- och klimateffektivitet, s. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_1-transporternas-energi--och-klimateffektivitet.pdf?
- 7 CNN.com, 6/7-2022, senast öppnad 8/12-2024: <https://edition.cnn.com/travel/article/europe-high-speed-rail-network/index.html>
- 8 Fler människor och mer gods på järnvägen - tågforetagens reformagenda <https://www.tagforetagen.se/app/uploads/sites/9/2022/07/tagforetagens-reformagenda-web.pdf>
- 9 MSB, erfarenheter från Ukraina: 2024-06-07 s. 55.
- 10 DB Museum: The history of the railway in Germany, senast öppnad 11/12-2024: <https://dbmuseum.de/en/nuremberg/exhibitions/the-history-of-the-railway-in-germany>
- 11 SNCF hemsida: Two centuries of railway history, senast öppnad 11/12 2024: <https://www.groupe-sncf.com/en/group/history-archives/two-centuries-railway-history>
- 12 Järnväg.net, Kort svensk järnvägshistoria, senast öppnad 11/12-2024: <https://www.jarnvag.net/banguide/historia>
- 13 Railway Archive: Nationalisation!, senast öppnad 11/12-2024: <https://www.railwayarchive.org.uk/nationalisation>
- 14 Abderrahman Ait Ali & Jonas Eliasson (2022) European railway deregulation: an overview of market organization and capacity allocation, *Transportmetrica A: Transport Science*, 18:3, 594-618, DOI: 10.1080/23249935.2021.1885521
- 15 RMMS rapport (2022) Sjunde övervakningsrapporten om utvecklingen på järnvägsmarknaden i enlighet med artikel 15.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0005>
- 16 RMMS rapport (2023) Åttonde övervakningsrapporten om utvecklingen på järnvägsmarknaden i enlighet med artikel 15.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU, s. 12: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023DC0510>
- 17 Ibid.
- 18 Schön, Lennart (2024): En modern svensk ekonomisk historia (4:2), s. 145-146
- 19 Proposition 207, 1939, s. 6
- 20 Schön, Lennart (2024): En modern svensk ekonomisk historia (4:2), s. 271
- 21 Proposition 207, 1939, s. 14
- 22 Ibid, s. 6
- 23 Ibid, s. 5
- 24 Ibid, s. 1
- 25 Ibid, s. 13
- 26 Ibid, s. 9
- 27 Ibid, s. 13-15
- 28 Ibid, s. 17
- 29 Proposition 207, 1939, s. 18
- 30 Schön, Lennart (2024): En modern svensk ekonomisk historia (4:2), s. 340
- 31 SOU 2013:83: En enkel till framtiden s. 65-66
- 32 Ibid s 66
- 33 Ibid s. 67
- 34 SOU 2013:83: En enkel till framtiden, s. 69
- 35 Ibid, s. 117
- 36 Ibid, s.73-75
- 37 EU-kommissionens vitbok: Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden
- 38 Eurostat: Statistical Pocketbook 2024: s. 36; s. 46 https://transport.ec.europa.eu/document/download/ee264fc5-ec49-4751-9d92-08c038856ce1_en?filename=MI-AA-24-001-EN-N.pdf&prefLang=lt
- 39 SOU 2013:83: En enkel till framtiden, s. 108
- 40 SOU 2013:83: En enkel till framtiden s. 112
- 41 Ibid, s. 113-115
- 42 Ibid s. 120
- 43 EU-kommissionens hemsida, senast öppnad 12/12-2024: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_en

44LOs yttrande över EU:s fjärde järnvägspaket:
[https://www.lo.se/home/lo/res.nsf/vres/lo_fakta_1366027487852_yttrande_eu_fjarde_jarnvagspaket_pdf/\\$file/Yttrande_EU_fjarde_jarnvagspaket.pdf](https://www.lo.se/home/lo/res.nsf/vres/lo_fakta_1366027487852_yttrande_eu_fjarde_jarnvagspaket_pdf/$file/Yttrande_EU_fjarde_jarnvagspaket.pdf)

45 Railway Technology, 3/9 2019, senast öppnad 8/12-2024 <https://www.railway-technology.com/features/rail-transport-in-europe/?cf-view>

46 International Railway Journal, 21/11 2013, senast öppnad 8/12-2024: <https://www.railjournal.com/policy/germany-faces-legal-action-over-first-railway-package/>

47 Euronews, 13/11-2024, senast öppnad 18/12-2024: <https://www.euronews.com/travel/2024/11/13/brace-yourself-for-travel-disruption-in-france-winter-will-be-the-season-of-strikes>

48 Europeiska revisionsrätten, 2016. Godstransporter på järnväg i EU: ännu inte på rätt spår. https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_SV.pdf?

49 EU transport in figures: Statistical pocketbook 2024 s. 36: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/14d7e768-1b50-11ec-b4fe-01aa75ed71a1>

50 EU-kommissionen (2011): VITBOK Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem, s9

51 Europeiska revisionsrätten, 2018. Ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik: ännu inte verklighet utan fortfarande ett oändamålsenligt lapptäcke: <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/high-speed-rail-19-2018/sv/>

52 Railtech, 27/8 2024: <https://www.railtech.com/all/2024/08/27/sncfs-low-cost-rival-kevin-speed-could-secure-e400m-eu-loan/>

53 MSB, erfarenheter från Ukraina: 2024-06-07 s. 79

54 Ibid, s. 58

55 Seko: arkiverad hemsida (2014), Seko har sagt upp spårtrafikavtalet, senast öppnad 18/12-2024: <https://web.archive.org/web/20140603151852/http://seko.se/Aktuellt/Nyheter/2014/Maj/Seko-har-sagt-upp-spartrafikavtalet/>

56 VRgroup 1/7 2022, senast öppnad 8/12 2024: <https://www.vrgroup.fi/sv/vrgroup/nyheter/arriva-sverige-ab-helagt-av-vr-group-fran-den-1-juli-2022-010720221540/>

57 Seko, senast öppnad 8/12 2024: <https://www.seko.se/press-och-aktuellt/nyheter/2021/arriva-och-seko-overens-om-pagatagen/>

58 Arbetet podcast, På golvet ”Den stora tågstriden”, senast öppnad 8/12 2024: <https://arbetet.se/2022/03/30/skyddsombudet-ola-brunnstrom-strid-med-arriva-stoppage-planer-pa-hyvling/>

59 ETF rapport, senast kollad 8/12 2024: <https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2024/01/ETF-RAILWAY-REPORT.pdf>

60 Senast öppnad 8/12 2024: <https://www.dw.com/en/train-accident-in-mannheim-leaves-dozens-injured/a-17827368>

61 ETF rapport s.

62 ETF rapport s. 32, senast kollad 8/12 2024: <https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2024/01/ETF-RAILWAY-REPORT.pdf>

63 Yle, 20/4 2023, senast öppnad 8/12 2024: <https://yle.fi/a/7-10032944>

64 Financial Times, 5/4 2023, senast öppnad 8/12 2024: <https://www.ft.com/content/ec90bce4-59a5-4b32-86b7-55c63a32a357>

Reporters United, 10/4 2023, senast öppnad 8/12 2024: <https://www.reportersunited.gr/en/10709/greek-crash-tempi/>

65 Hemsida ADIF, senast öppnad 8/12 2024: <https://www.adif.es/en/liberalization-of-the-railway-sector>

66 Eurostat, senast öppnad 8/12-2024: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Characteristics_of_the_railway_network_in_Europe

67 Eurostat, senast öppnad 8/12 2024: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Characteristics_of_the_railway_network_in_Europe

68 ADIF, hemsida, senast kollad 8/12 2024: <https://www.adifaltavelocidad.es/red-ferroviaria/red-de-alta-velocidad>

69 El País, 2/12 2020, senast öppnad 8/12 2024: <https://elpais.com/economia/2020-12-02/adif-aumentara-la-inversion-y-el-empleo-para-hacer-frente-a-la-pandemia.html>

70 Railway Gazette International, 19/6, 2023, senast öppnad 8/12-2024: <https://www.railwaygazette.com/passenger/adif-eyes-more-open-access-as-spanish-high-speed-ridership-surges/64332.article>