

Mats Wingborg

# Privatiserat järnvägsunderhåll

– en undersökning om erfarenheter  
och konsekvenser i Sverige och  
andra länder

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Vad har hänt med järnvägsunderhållet?</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Utgångspunkter</b> .....	<b>4</b>
<b>3. Förändringarna i Sverige av järnvägsunderhållet – en tidslinje</b> .....	<b>6</b>
<b>4. Debatten om de ekonomiska konsekvenserna av konkurrensutsättningen</b> .....	<b>9</b>
<b>5. Internationell utblick</b> .....	<b>11</b>
<b>6. Storbritannien – där staten återtagit ett huvudansvar för underhållet</b> .....	<b>13</b>
6.1. Railtracks lönsamhet sjönk som en sten .....	13
6.2. Network Rail tar över .....	14
6.3. Även Boris Johnson är med på tåget .....	15
<b>7. Norge – där den nya S-ledda regeringen stoppat en pågående upphandling</b> .....	<b>17</b>
7.1. Bråk i stortinget .....	17
7.2. Konkurrensutsättningen bryter sönder de anställdas engagemang .....	18
7.3. De fackliga organisationerna protesterar .....	18
<b>8. Nya Zeeland – där staten fick rycka ut för att skapa ordning i kaoset</b> .....	<b>21</b>
8.1. Kiwi får ansvaret för driften .....	21
<b>9. Tyskland – i en industrination måste staten ta ansvaret för järnvägsunderhållet</b> .....	<b>23</b>
9.1. Ökad politisk dragkamp .....	23
<b>10. Schweiz – där staten aldrig släppt kontroll och tågen kommer i tid</b> .....	<b>27</b>
10.1. Trafikutskottet på resa .....	27
<b>11. Bengt Jäderholm – ”Nu är det hög tid att återreglera”</b> .....	<b>29</b>
<b>12. Jörgen Lundström – ”Sverige har ett av Europas mest avreglerade järnvägsunderhåll”</b> .....	<b>33</b>
<b>13. Gunnar Hallert – ”De som beställer underhållet av järnvägen borde ta intryck av kärnkrafts- och pappers/stålindustrin”</b> .....	<b>36</b>
<b>14. Håkan Englund – ”Entreprenörerna överklagar redan innan anbudstiden har gått ut”</b> .....	<b>38</b>
<b>15. Karin Svensson Smith – ”För att klara klimatmålen krävs ett samlat ansvar för järnvägsunderhållet”</b> .....	<b>41</b>
<b>16. Mika Franssila – ”För oss har det mest inneburit ett ständigt byte av jackor”</b> .....	<b>43</b>
<b>17. Offentliga utredningar</b> .....	<b>46</b>
17.1. ”En enkel till framtiden” (SOU 2013:83) .....	46
17.2. ”Koll på anläggningen” (SOU 2015:42) .....	48
17.3. ”Framtidens järnvägsunderhåll” (SOU 2020:18) .....	50
<b>18. Riksrevisionens granskningar av järnvägsunderhållet</b> .....	<b>52</b>
<b>19. Slutsatser</b> .....	<b>55</b>
<b>20. Källor</b> .....	<b>58</b>

# Sammanfattning

Det svenska järnvägsunderhållet sticker ut. Jämfört med andra länder i Europa hör underhållet till de mest privatiserade, uppstyckade och konkurrensutsatta. Förändringen har skett i flera steg. Från 2010 upphandlar den statliga myndigheten Trafikverket allt järnvägsunderhåll, men bedriver inget underhåll själv. Genom att inte vara praktiskt involverad i underhållet har Trafikverket svårt att bygga upp kunskap om tillståndet i järnvägssystemet. Det gör det svårt att vara en effektiv beställare.

Bakom tankarna om att konkurrensutsätta järnvägsunderhållet fanns en ortodox uppfattning om att marknadsivering alltid pressar priser och skapar en ökad effektivitet. Marknaden kan fungera bra i många sammanhang, men mycket talar för att marknadsiveringen av järnvägsunderhållet inte varit lyckosamt. Flera vittnesmål tyder på att entreprenörer ofta prioriterar det avhjälpande underhållet framför det förebyggande. Det avhjälpande underhållet går inte att reglera lika enkelt i avtal, därför är det också mer lönsamt. Ett annat problem är att entreprenörer som förlorat en upphandling ofta blir obenägna att bedriva ett kostsamt underhåll under slutfasen av den avtalsperiod som ska avslutas.

Det saknas också belägg för att konkurrensutsättningen av järnvägsunderhållet lett till en ökad effektivitet. Det finns visserligen studier som pekar på en inledande prispress, men det säger lite om de långsiktiga effekterna. Brister i det förebyggande järnvägsunderhållet skapar stora kostnader. Vidare finns starka belägg för att konkurrensutsättningen skapat kraftigt ökade transaktionskostnader, det vill säga kostnader för anbudsförfaranden, överklaganden, domstolsprövningar etc. Inte minst har den juridiska expertisen på Trafikverket och hos entreprenören vuxit kraftigt. Samtidigt har antalet järnvägstekniker nästan halverats från 1998 till 2020. Under den perioden har antalet tekniker sjunkit från 7 257 till omkring 3 800.

Internationella jämförelser visar att länder som både satsar ekonomiskt på järnvägsunderhåll och där staten har det samlade ansvaret ligger i topp när det gäller en fungerande järnväg och att tågen kommer i tid. Ett sådant land är Schweiz, ett annat Japan. I flera länder där järnvägsunderhållet privatiserats och styckats upp har underhållet försämrats, vilket också inneburit en sämre säkerhet. Därtill har priserna också ofta skenat. Den viktigaste förklaringen har just varit starkt ökade transaktionskostnader. I flera fall har detta lett till att staten återtagit ett större ansvar för järnvägsunderhållet. Detta har bland annat skett i Nya Zeeland, Storbritannien och nu senast i Norge. Även i Sverige vore det möjligt att låta staten ta över det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet.

# 1. Vad har hänt med järnvägsunderhållet?

Den här rapporten är en undersökning av vilka konsekvenserna blivit av privatiseringen och uppstyckningen av järnvägen i Sverige. Undersökningen granskar vad som skett i Sverige. Det sker genom en genomgång av skriftliga underlag, däribland två offentliga utredningar och en översikt av Riksrevisionens granskningar, och genom ett antal intervjuer med olika personer som arbetar eller har arbetat med järnvägsunderhåll i olika roller. Vidare beskrivs vad som skett med järnvägsunderhållet i ett antal andra länder. Även de beskrivningarna bygger på både skriftliga underlag och intervjuer. Den internationella utblicken vidgar perspektiven och ökar förståelsen för hur järnvägsunderhållet skulle kunna organiseras i Sverige. I slutet av undersökningen summeras slutsatserna.

## 2. Utgångspunkter

Både järnvägen och järnvägsunderhållet i Sverige har styckats upp på längden och tvären. Drift har skilts från ansvaret för spår och tåg, beställare har skilts från utförare och allt fler privata aktörer har dragits in i verksamheten. Dessa privata aktörer består ofta av globala företag med huvudkontor långt från Sverige. Dessa företag är ofta ägda av andra stater. MTR ägs av staten Hongkong, Transdev av franska staten och Arriva av den tyska, medan Strukton har rötter i det tidigare statliga nederländska järnvägsföretaget. Svenska staten har med andra ord fått träda tillbaka, medan företag med statliga ägare från andra länder har fått en dominerande ställning inom den svenska järnvägen. Denna fragmentisering har gjort det allt svårare att skapa ett samlat grepp över verksamheten.

Den här rapporten fokuserar på en del av detta, järnvägsunderhållet. Syftet är att beskriva vad som skett, att göra en jämförelse med andra länder och att dra slutsatser för framtiden. En förhoppning är att järnvägsunderhållet blir en fråga som kommer upp i den politiska debatten inför valet 2022.

Kärnfrågorna i den här rapporten är marknadsiseringen, konkurrensutsättningen och privatiseringen av järnvägsunderhållet. Men för att närmare granska detta behövs preciseringar. Järnvägsunderhållet innefattar alla åtgärder som syftar till att behålla eller återställa anläggningarna så att järnvägssystemet fungerar i enlighet med vad som står i avtal och lagar. Underhållet syftar till att uppnå följande konkreta mål:

- driftsäkerhet
- säkerhet
- punktlighet inom tågtrafiken
- ökad livslängd på anläggningar
- kostnadseffektivitet.

Järnvägsunderhållet består i sin tur av olika delar:

**(1) Besiktning.** Det vill säga kontroll av anläggning och bedömning av vad som ska göras på kort och lång sikt. Ofta räknas besiktning till det förebyggande underhållet.

**(2) Avhjälpande underhåll.** Reparationer eller byte av komponenter som skadats eller slitits ut. Det avhjälpande underhållet måste ofta göras

med kort varsel och ibland utan att den pågående trafiken påverkas, exempelvis nattetid. Avhjälpan underhåll måste ibland ske akut, i andra fall kan åtgärder planeras men skjutas upp. Vid allvarliga fel stoppas trafiken för omedelbart underhåll. Vid andra tillfällen kan trafikeringen fortsätta. När felet kan åtgärdas senare kallas det för uppskjutet underhåll.

**(3) Förebyggande underhåll.** Handlar om utbyte och modernisering av komponenter och system för att förhindra och motverka framtida förslitning och skada. Det förebyggande underhållet kan vara baserat på tillståndet i anläggningen eller ha ett förutbestämt innehåll. Till det förstnämnda hör bland annat olika sorters kontroller, till exempel manuella besiktningar och maskinella tillståndsmätningar. Det förutbestämde underhållet utförs med förutbestämda intervaller och utifrån erfarenheter eller instruktioner. Sådant underhåll kan exempelvis bestå av byte av lampor i signaler och smörjning av omlägningsanordningar i spårväxlar.

**(4) Reinvesteringar.** Består av större förnyelse med en längre livslängd än förebyggande underhåll. Det handlar exempelvis om utbyte av spårväxlar och signalställverk samt räls- och slipersbyten. Syftet med reinvesteringar är att bibehålla eller återställa anläggningens funktion.

Ibland används även uttrycket basunderhåll. I svenskt sammanhang är basunderhåll grunden i den så kallade underhållsplan som tas fram av Trafikverket. Basunderhållet innefattar både avhjälpan och förebyggande underhåll. En stor del av basunderhållet är tillståndsbaserat och inte planerat i detalj i förväg. Basunderhållet handlas upp genom så kallade baskontrakt. Trafikverket har för närvarande 34 baskontrakt, där varje kontrakt omfattar ett avgränsat geografiskt område.

Även konkurrensutsättning, fragmentisering och privatisering i verksamheter som inledningsvis helt kontrollerats av staten kan betyda olika saker och vara olika långtgående. Ett första steg brukar vara att dela upp förvaltningsorganisationer i en beställar- och en utförardel. När något ska utföras får utförarna skriva kontrakt med beställarna, men det blir svårt att hävda att det förekommer kontraktsbrott eftersom överenskommelserna sluts inom en och samma organisation.

Nästa skede är att beställare och utförare separeras, exempelvis inom två olika offentligt ägda organisationer. Ytterligare ett steg är att utförarna bolagiseras, ofta genom ett statligt ägt företag. Ännu ett steg är att utförardelen privatiseras. Detta sker samtidigt som verksamheten konkurrensutsätts, det vill säga att det råder konkurrens mellan olika utförare. Ännu en del av fragmentiseringen åstadkoms när de privata utförarna till stor del blir globala företag med huvudkontor långt från de länder där verksamheten bedrivs.

### 3. Förändringarna i Sverige av järnvägsunderhållet – en tidslinje

Järnvägsunderhållets svenska historia kan inte helt skiljas från historien om vem som ansvarat för drift och utbyggnad av järnvägen. De två aspekterna är starkt sammanlänkade med varandra. I järnvägens barndom hade staten ett starkt inflytande över både drift och underhåll, men det kom att bli ännu starkare under perioden efter andra världskriget då all järnvägstrafik förstatligades. Fram till dess hade det funnits privata banor, framför allt på regional nivå. Under den period som nu följde hade staten genom SJ ett totalt ägarskap och ansvarade för såväl drift och utbyggnad som underhåll. Privatiseringarna och fragmentiseringarna har sedan skett i olika omgångar där drift, utbyggnad och underhåll kommit att skiljas från varandra.

**Mitten av  
1800-talet**



Järnvägen börjar byggas i Sverige. Staten har ansvar för stambanenätet som förbinder olika delar av landet, som regionala komplement existerar privata järnvägar.

**1939**



Riksdagen beslutar att förstatliga all järnväg. SJ har också ansvar för utbyggnad och underhåll. SJ har egna verkstäder för järnvägsdrift. Vidare bedriver SJ godstrafik på landsväg genom dotterföretagen ASG och Svealast.

**1949**



Erik Upmark blir ny generaldirektör för SJ, en post han behåller till 1969. Under hans ledning genomgår SJ stora rationaliseringar. Linjenätet minskar från 14 694 kilometer till 12 026 kilometer och antalet anställda från 68 000 till 15 000.

**1988**



SJ delas upp i en trafikdel, Statens Järnvägar, och en infrastrukturdela, Banverket. Banverket är en myndighet som förvaltar den svenska statens spåranslagningar och har ett övergripande ansvar för all spårbunden trafik i Sverige. Banverket fick också så kallat sektorsansvar för all spårbunden trafik i Sverige, det vill säga även sådan som inte var statlig, som Lidingöbanan, Roslagsbanan, Saltsjöbanan, Stockholms tunnelbana samt spårtrafik i Göteborg, Norrköping och Stockholm.

**1998**



Banverket gör en egen omorganisation, varvid bland annat Banverket Produktion bildas. Syftet är att skapa en ökad tydlighet i organisationen.

**2001**



Det tidigare affärsverket Statens Järnvägar splittras upp i flera olika bolag som alla ägs till 100 procent av staten. Störst av dessa är SJ AB, som svarar för persontrafiken, och Green Cargo AB med ansvar för godstrafiken.

**2002**



En successiv upphandling påbörjades av drift- och underhållstjänster inom Banverket. Banverket Produktion började utsättas för konkurrens.

**2009**



Det svenska järnvägsmonopolet avregleras. Alla tågbolag har därmed möjlighet att bedriva tågtrafik i Sverige.

**2010**



Banverket Produktion ombildas vid nyåret till aktiebolag med namnbyte till Infranord AB. Staten är helägare av bolaget.

- 
- 2010** Trafikverket bildas den 1 april och får bland annat uppdraget att vara statens infrastrukturförvaltare för både väg och järnväg. Trafikverket upphandlar allt underhåll och andra infrastrukturtjänster av företag på marknaden. Regeringen anser att en ökad konkurrensutsättning pressar kostnaderna och skapar ett mer effektivt underhåll. Det sektorsansvar som Banverket tidigare har haft avvecklas. Ingen myndighet har idag ett formellt sektorsansvar för spårtrafiken.
- 2014** Seko publicerar rapporten "Ny syn på järnvägsunderhållet". Slutsatsen är att det avhjälpande och löpande underhållet av järnvägen bör återtas av den statliga myndighet som förvaltar det offentliga järnvägsnätet.
- 2015** Utredningen om järnvägens organisation lämnar sitt delbetänkande "Koll på anläggningen" (SOU 2015:42). Utredningen lämnar förslag till åtgärder på en mängd punkter för att förbättra underhållet av järnvägen och råda bot på betydande brister i olika avseenden.
- 2015** Trafikverkets styrning av underhållet för järnvägar och vägar får underkänt av den egna internrevisionen. Kritiken går ut på att det saknas en sammanhållen underhållsplan och reservdelsplan. Revisorerna beskriver en organisation i djup kris: "Granskningen visar på brister gällande styrning, planering, prioritering och uppföljning av underhållsåtgärder. Fastställda arbetssätt saknas för att identifiera det samlade underhållsbehovet i anläggningsmassan samt att prioritera mellan underhållsåtgärder. Det finns ingen sammanhållen underhållsplan som speglar de prioriterade underhållsåtgärderna för Trafikverket." Till det mest allvarliga i kritiken hör att Trafikverket saknar fastslagna arbetssätt för att identifiera behov av underhåll och för att klara prioriteringar.
- 2016** Seko granskar återigen järnvägsunderhållet genom rapporten "Allt eller inget i egen regi – granskning av motiven för olika organisationsformer inom järnvägsunderhållet". Slutsatsen är att Trafikverket bör etablera en egen regiorganisation för järnvägsunderhåll i den egna verksamheten.
- 2020** I betänkandet "Framtidens järnvägsunderhåll" (SOU 2020:18) riktas kritik mot Trafikverkets hantering av underhållsverksamheten på många och vitala punkter. Kritiken är i stora och avgörande delar en upprepning av den kritik som fördes fram i betänkandet "Koll på anläggningen" (SOU 2015:42). Väldigt lite synes ha skett under de fem år som gått mellan de aktuella utredningarna. Kritiken kommer igen och understryks i Riksrevisionens granskning av järnvägsunderhållet (RiR 2020:17).
- Läget idag** Statens infrastrukturförvaltare Trafikverket handlar sedan sitt bildande år 2010 upp allt underhåll av företag på marknaden. Tre entreprenörer dominerar när det gäller basunderhållet inom järnvägen: Infranord, Strukton och NRC Group. Infranord ägs till 100 procent av svenska staten. Strukton ingår i den holländska koncernen Strukton Rail, som har rötter i det tidigare statliga järnvägsföretaget men där huvudägaren numera är den nederländska affärsmannen Gerard Sanderink. De största ägarna i NRC Group är ett antal norska investerare, däribland Jan Haudemann-Andersen, företagets huvudkontor ligger i Lysaker utanför Oslo.

Därutöver finns många mindre entreprenörer som bedriver underhåll i Sverige och som kontrakterats av Trafikverket, däribland Omexom (tidigare Infratek), BDX Företagen, MyVi, Swemaint etc. Dessutom använder de stora entreprenörerna i sin tur olika underentreprenörer. Kontrakten med entreprenörerna om basunderhållet är på fem år plus ytterligare två år på option, vilket innebär att avtalen förlängs i två år om det inte finns specifika klagomål på entreprenören. Efter sju år måste det alltid ske en ny upphandling. Totalt sett kostar basunderhållet av järnvägen 3,7 miljarder kronor varje år.

### **Summering**

Från att ha varit under statlig styrning har underhållet av järnvägen förvandlats till ett av Europas mest privatiserade och uppstyckade. Tidigare utfördes allt underhåll i statens regi. Nu utförs istället allt underhåll av entreprenörer. Detta har också förändrat arbetets innehåll. Allt mer pengar läggs på att skriva och följa kontrakt medan antalet tekniker som arbetar med det praktiska underhållet har minskat. Vidare har kunskapen om järnvägssystemets status minskat hos Trafikverket.



## 4. Debatten om de ekonomiska konsekvenserna av konkurrensutsättningen

Detta är en undersökning av vilka konsekvenserna blivit av privatiseringen och uppstyckningen av järnvägen i Sverige. Undersökningen granskar vad som skett i Sverige. Det sker genom en genomgång av skriftliga underlag, däribland två offentliga utredningar och en översikt av Riksrevisionens granskningar, och genom ett antal intervjuer med olika personer som arbetar eller har arbetat med järnvägsunderhåll i olika roller. Vidare beskrivs vad som skett med järnvägsunderhållet i ett antal andra länder. Även de beskrivningarna bygger på både skriftliga underlag och intervjuer. Den internationella utblicken vidgar perspektiven och ökar förståelsen för hur järnvägsunderhållet skulle kunna organiseras i Sverige. I slutet av undersökningen summeras slutsatserna.

Ett vanligt argument bland dem som försvarar privatiseringen, uppstyckningen och konkurrensutsättningen av järnvägsunderhållet är att förändringen pressat ner kostnaderna. Som stöd för det argumentet hänvisar de flesta till en studie från 2014 som utförts av bland annat Kristofer Odolinski, knuten till Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). I studien görs en skattning av effekterna av konkurrensutsättningen för perioden 1999–2011. Slutsatsen är, enligt Odolinski, att kostnaderna har minskat med 11 procent till följd av konkurrensutsättningen, hänsyn har även tagits för uppskattade kvalitetsskillnader etc.

Odolinskis studie har i sin tur legat till grund för de beräkningar som gjorts i den offentliga utredningen ”Koll på anläggningen” (SOU 2015:42). Utifrån detta underlag görs uppskattningen att konkurrensutsättningen för perioden 2001–2013 borde komma att motsvara en besparing på cirka 3,2 miljarder kronor.

Det finns dock skäl att ifrågasätta om det från Odolinskis utredning är möjligt att dra hållbara slutsatser om järnvägsunderhållets fortsatta kostnadsutveckling. Först 2010 bolagiserades Banverket Produktion och blev Infranord AB, det vill säga precis i slutet av den period som Odolinski undersöker. Dessutom var inte allt järnvägsunderhåll konkurrensutsatt under perioden som Odolinski undersöker. Konkurrensutsättningen skedde successivt och var inte klar vid tiden för bolagiseringen.

I studien ”Allt eller inget i egen regi – granskning av motiven för olika organisationsformer inom järnvägsunderhållet” skriven av Bengt Jäderholm och publicerad av Seko 2016 analyseras Odolinskis slutsatser. En av Jäderholms poänger är att de kostnadspressande effekterna huvudsakligen är initiala. Den slutsatsen, menar han, går att dra av konkurrensutsättningen i både Vägverket och Banverket. Jäderholm skriver:

”Med tiden avtar de kostnadsminskande effekterna av konkurrensutsättningen. Det synes vara en avtagande gränsnytta.”

Jäderholm menar vidare att det finns skäl att tro att transaktionskostnaderna har ökat mer under senare år. Med transaktionskostnad menas kostnader som har att göra med att administrera underhållet och inte själva underhållet:

”Odolinski har i sin studie beräknat de direkta observerbara transaktionskostnaderna till ca 1 procent för Banverket/Trafikverket för upphandlingar och kontraktsskrivning. Det finns anledning att tro att dessa har ökat under senare år då större krav på och insatser gjorts för att följa upp kontrakten.”

Till transaktionskostnaderna hör inte minst procedurerna kring upphandling med bedömningar, överklaganden etc. I bilaga 11 till betänkandet ”En annan tågordning – bortom järnvägsknuten” (SOU 2015:110) analyserar Staffan Hultén olika former av transaktionskostnader i samband med järnvägsunderhållet. Han skiljer på:

**(a)** omställningskostnader som orsakas av övergången från ett organisatoriskt system till ett annat

**(b)** rätlinjighetskostnader som orsakas av att olika delar i ett system – som styrning, beställning och utförande – är organiserade på olika sätt och har olika incitament samt

**(c)** transaktionskostnader som orsakas av kostnader för anbudsgivning och uppföljning av kontrakt.

En hypotes är att eventuella initiala vinster efter konkurrensutsättningen sedermera har slukats av kostnader framför allt av typen b och c.

Det skulle behövas en mer omfattande utredning av de ökade transaktionskostnaderna och vad de sammantaget har inneburit för kostnaderna för järnvägsunderhållet. Det är också uppenbart att systemskiftet lett till en starkt utökad verksamhet hos Trafikverket för att följa upp och kontrollera det underhåll som handlas upp. Beställarens kostnader i såväl byggandet som underhållet har vidare ökat kraftigt under den senaste tioårsperioden. Mycket talar för att de initiala vinsterna i varje fall vad avser järnvägsunderhållet har ätits upp av ökade transaktionskostnader såväl hos beställaren som hos utföraren.

#### **Lästips:**

- Fler synpunkter kring detta finns i den tidigare refererade undersökningen ”Allt eller inget i egen regi – granskning av motiven för olika organisationsformer inom järnvägsunderhållet”.
- Den som vill ta del av Odolinskis synpunkter rekommenderas studien “Assessing the Cost Impact of Competitive Tendering in Rail Infrastructure Maintenance Services: Evidence from the Swedish Reforms” (1999 to 2011), Center for Transport Studies, 2014:17. En kortare variant av samma argumentation återfinns i Jan-Eric Nilssons och Kristofer Odolinskis artikel ”Billigare och bättre järnvägsunderhåll efter konkurrensutsättning”, publicerad på webbsajten Ekonomistas, 5/9, 2014.

## 5. Internationell utblick

Olika länder organiserar underhållet av järnvägen på ytterst olika sätt. Men tendensen är att marknadsinslagen och konkurrensutsättningen successivt fått större betydelse även om variationen mellan olika länder är stor. En direkt orsak till detta är att det sker en kraftig lobbyverksamhet för att både driften av järnvägen och underhållet av järnvägen ska privatiseras. Trots dessa påtryckningar är det flera länder som stått emot trycket och bibehållit den offentliga kontrollen över järnvägsunderhållet. I Tyskland, Frankrike, Schweiz och Italien sköter statligt ägda infrastrukturförvaltare till övervägande del underhållet själva, även om vissa delar kan ha konkurrensutsatts, som vissa investeringsarbeten. Storbritannien, Norge och Nya Zeeland är intressanta exempel på länder som först privatiserat järnvägsunderhållet för att sedan ta tillbaka kontrollen av verksamheten i offentlig regi.

Här följer en genomgång av organisationen av järnvägsunderhållet i ett antal länder där bland annat förändringen i Storbritannien beskrivs mer utförligt.



## 6. Storbritannien

### - där staten återtagit ett huvudansvar för underhållet

Den brittiska järnvägen privatiserades under mitten av 1990-talet av John Majors konservativa regering. Under perioden 1994–1997 styckades också den statliga infrastrukturförvaltaren British Rail upp i flera delar. Samtliga dessa delar privatiserades och de olika företagen fick ansvar för underhåll av järnväg, underhåll av fordon, hantering och skötsel av stationer etc. Ägandet av infrastrukturen fördes över till det privata företaget Railtrack. Bara några år senare, 2001, återförstatligades huvuddelen av järnvägs underhållet. Den enstaka händelse som ledde till att politiken kastades om var tågolyckan i Hatfield den 17 oktober 2000. Detta var långt ifrån den enda tågolyckan under denna period, men den allvarligaste. Olyckan, som ledde till att fyra människor dog och ett 70-tal skadades, orsakades av att skenor med sprickbildningar bröts sönder. Nästan nittio meter räls gick i 300 bitar när ett tåg på väg mot Leeds passerade. Den efterföljande utredningen visade att sprickorna hade upptäckts nästan två år tidigare men att bristerna ändå inte åtgärdats av Railtrack och dess entreprenör Balfour Beatty. Undersökningarna visade också att det fanns hundratals ytterligare sprickor i rälsen inom järnvägssystemet. Kritiken mot hur järnvägsunderhållet var organiserat växte till orkanstyrka och den brittiska järnvägshistorikern Christian Wolmar beskrev skeendet som ett ”katastrofalt marknadsmisslyckande”.

#### 6.1. Railtracks lönsamhet sjönk som en sten

Railtrack hade under många år gjort gigantiska vinster, men i kölvattnet av tågkraschen avslöjades både tekniska och finansiella brister i företagets verksamhet. Railtrack hade förlorat mycket av sin kompetens efter privatiseringen då många av de mest erfarna ingenjörerna försvunnit till olika privata underleverantörer. Railtrack var därför dåligt förberett på det nya panikartade initiativet att försöka säkerställa att inte fler olyckor skulle inträffa. Det ledde till att viss trafik omdirigerades för att banor skulle upprustas och till hastighetsbegränsningar på flera andra bristfälligt upprustade banor. Ledningen i Railtrack blev allt mer nervös och tillät till sist att tågen endast kördes i trettio kilometer i timmen på spår som ansågs osäkra. Under en period rådde hastighetsbegränsningar på nästan 600 platser. Det innebar i sin tur att Railtrack tvingades att betala ekonomisk kompensation till olika privata operatörer som ansvarade för tågdriften. Som ett resultat av detta sjönk Railtracks lönsamhet som en sten. Under räkenskapsåret 2000/2001 blev förlusten gigantiska 534 miljoner pund. Den enskilt största delen av förlusten orsakades av felberäkningarna av kostnaderna för upprustningen av Västkustlinjen som förbinder London med Birmingham, Manchester, Liverpool och Glasgow. Jämfört med de ursprungliga beräkningarna blev kostnaderna nästan tre gånger så höga.

Den tidigare nämnda järnvägshistorikern Christian Wolmar bekräftar att den avgörande orsaken till Railtracks kollaps var att kostnaderna rusade i höjden. Han beskriver det dåvarande systemet med anbudsförfarande som ”extremt tungrott och byråkratiskt” och säger att det anställdes en flodvåg av konsulter och advokater för att skriva, kontrollera och överklaga kontrakt. Han konstaterar också att lobbygrupper försöker göra sken av att underhållet är lika dyrt idag men att ”det inte stämmer alls”.

Railtracks uppdrag blev hopplöst. En snabbutredning utförd av Credit Suisse First Boston föreslog tre möjliga lösningar: en omstrukturering av

företaget, ett statligt övertagande av företagets administration eller ett återförstatligande av verksamheten. Förändringen skedde i omgångar, men kärnpunkten var att verksamheten togs över av det statliga bolaget Network Rail, det innebar bland annat att 16 000 järnvägstekniker anställda hos olika privata aktörer fördes över till det nya företaget. Detta betyder inte att de privata aktörerna är borta. Olika former av utrustning hyrs in från privata företag och i underhållsverksamheten används en del underleverantörer och bemanningsföretag, även om Network Rail har det samlade ansvaret.

## 6.2. Network Rail tar över

Network Rails övertagande av verksamheten skedde på ett speciellt sätt. Om den brittiska staten skulle överta alla skulder skulle landets samlade skulder komma att överstiga EU:s konvergenskrav, även kallade Maastrichtkriterierna. Lösningen blev att brittiska banker gick in som en mellanhand. Ytterst var det ändå den brittiska staten som garanterade bankerna.

Trots ett statligt ägande bedrevs Network Rail inledningsvis som ett separat företag men utan vinstutdelning. Under 2014 slogs det fast att den skuld på 38 miljarder pund som byggts upp i företaget skulle betalas av staten. Samtidigt accepterades inte någon ny skuldsättning. Network Rail omklassificerades och blev en del av den offentliga sektorn, vilket bland annat innebar att företaget inte längre kunde ta lån på den privata marknaden.

Christian Wolmar menar att omvärlden borde dra lärdomar av det brittiska försöket med att privatisera järnvägsunderhållet. Han menar att Railtracks ”misslyckande” väcker frågor om gränserna för privatisering och fragmentisering och tillägger att det är sorgligt att det krävdes ett ”enormt och kostsamt misslyckande” påtvingat av en orealistisk kapitalistisk modell för att nå en bättre lösning. Wolmar tillägger att privatiseringar av järnvägsunderhållet är en ”falsk form av kapitalism, till sist är det ändå staten som måste ta ett ansvar för järnvägen och därmed ta de yttersta ekonomiska riskerna”. Även i den senaste svenska utredningen om järnvägsunderhållet, ”Framtidens järnvägsunderhåll” (SOU 2020:18), beskrivs skeendet i Storbritannien som ett misslyckande: ”Det sätt som privatiseringen genomfördes på innebar att infrastrukturförvaltaren saknade överblick över tillståndet i anläggningen. Och entreprenadföretagen såg inte till behoven i systemet som helhet. När antalet olyckor och tillbud inträffade under en relativt kort tidsperiod togs slutligen beslutet att återta verksamheten i statlig regi.” Notabelt är emellertid att utredaren Erland Olauson drar slutsatsen att problemet handlar om på vilket sätt privatiseringarna genomförts och inte privatiseringarna som sådana. I utredningen beskrivs också den fortsatta verksamheten som problematisk med fortsatta tågförseningar och bristande effektivitet.

När Christian Wolmar får höra att även den svenska utredningen ”Framtidens järnvägsunderhåll” hävdar att effektiviteten snarast blivit sämre efter att staten tagit över huvudansvaret för det brittiska järnvägsunderhållet skakar han på huvudet och skrattar rätt och konstaterar att lobbyisterna varit framgångsrika. Network Rails egen analys är för övrigt att det absolut finns problem med tågförseningar, men att det framför allt beror på det kraftigt ökande resandet och allt mer pressade tidtabeller. En annan slutsats är också given: Även om det finns brister idag går det inte att jämföra med den katastrofala situation som rådde när Railtrack hade ansvaret för järnvägsunderhållet.

### 6.3. Även Boris Johnson är med på tåget

Under 2021 sker ett nytt initiativ i brittisk politik. Premiärminister Boris Johnson deklarerar att myndigheten Great British Railways (GBR) har bildats. Det statliga organet ska enligt direktivet äga och ansvara för underhållet av brittisk järnväg. Enligt Johnson innebär GBR det viktigaste steget på flera decennier för att få landets järnväg att fungera bättre. Formellt ska GBR:s verksamhet vara i kraft från 2023. Då kommer GBR att ersätta Network Rail och ta över ansvaret för infrastrukturen. GBR får också till uppgift att kontrollera kontakten med tågoperatörer och se till att tågtidtabellerna följs. Upplägget innebär att Storbritannien fjärmar sig ännu mer från 1990-talets idéer om privatiseringar av järnvägsunderhållet.

Boris Johnsons initiativ innebär dock inte att fackföreningsrörelsen är nöjd. Alex Gordon valdes nyligen till ordförande för järnvägs-, sjöfarts- och transportarbetarförbundet RMT. Gordon var ordförande i förbundet redan under perioden 2010–2012. Det är inte möjligt att inneha posten i mer än tre år, däremot är det tillåtet att komma tillbaka igen, vilket alltså Gordon har gjort.

”Det är positivt att ingen vill tillbaka till det tidigare läget då aktieägarnas krav tryckte ner järnvägsunderhållet till en bottennivå, något som ledde till olyckorna i Hatfield och Potters Bar. Men återigen attackerar den politiska högern budgetarna för underhållet. Det skulle försämra underhållet och öka risken för olyckor.”

Alex Gordon nämner också ett annat skäl till att det borde satsas mer pengar på järnvägsunderhållet:

”Transporter är den enskilt största faktorn som bidrar till den globala uppvärmningen. När inte tillräckligt med pengar anslås för järnvägen ökar istället de farliga transporterna på vägarna.”





## 7. Norge

### - där den nya S-ledda regeringen stoppat en pågående upphandling

I Norge tog privatiseringen av järnvägen fart 2015 då landet öppnade för konkurrens inom persontågstrafiken. Fram till dess hade de norska statsjärnvägarna, NSB, drivit större delen av järnvägsnätet. NSB har emellertid bytt namn till Vy. I den statligt ägda Vygruppen ingår idag fyra dotterbolag, varav tre driver tågtrafik och ett busstransporter. Ett av dotterbolagen är för övrigt Vy Tåg (tidigare Tågkompaniet) som ansvarar för persontrafik i Sverige.

Genom privatiseringen har tågdriften konkurrensutsatts. För närvarande ansvarar Vy för trafiken i den västra delen av landet, det brittiska företaget Go-Ahead i söder och det svenska SJ i norr. Även underhållet av järnvägen öppnades för konkurrensutsättning från 2017. Fram till dess hade det statliga bolaget Bane Nor bedrivit basunderhållet i egen regi medan reinvesteringar och nybyggnation hade lagts ut på entreprenad. Det nya från 2017 var att även basunderhållet skulle konkurrensutsättas.

Under sommaren 2019 bildades bolaget Spordrift genom en avknoppning av Bane Nors operativa verksamhet. Sammantaget flyttades 1 200 anställda från Bane Nor till Spordrift och ett avtal om att genomföra underhåll upprättades mellan de två företagen. Avsikten var att stycka upp järnvägsnätet i tio kontraktsumråden och successivt konkurrensutsätta allt mer av upphandlingen. Avtalet med Spordrift gäller fram till 2027, men tanken var att successivt minska Spordrifts roll till förmån för olika privata aktörer.

#### 7.1. Bråk i Stortinget

I Stortinget har det varit politisk strid om järnvägsunderhållet. Kritiken från vänster mot högerregeringens politik har varit av två slag. Dels har det handlat om att säkerheten försämras när särskilt det avhjälpande underhållet skiljs från den som driver järnvägen. Riskerna är stora för att ingen till sist har en överblick av vilken upprustning som behöver ske. Dels att anbuds-förfarandet skapar ett tungrovt och dyrt system med förfrågningsunderlag, anbud, granskning av anbud, beslut om anbud, överklaganden och besiktning av om anbuden följs.

I oktober 2021 fick Norge en ny regering bestående av Arbeiderpartiet och Senterpartiet. Ett av den nya regeringens löften var att se över järnvägens struktur med sikt på en ”mer omfattande och tydlig organisation”. Konkret innebär detta löfte att Norge planerar att stoppa ytterligare konkurrensutsättning av persontrafiken inom järnvägen. Likaså har regeringen lovat att strama åt det konkurrensutsatta anbuds-förfarandet inom järnvägsunderhållet.

Regeringens nya linje har fått omedelbara effekter. Upphandlingen av underhållet av Sørlandsbanan mellan Oslo och Stavanger som initierades under den tidigare borgerliga regeringen har dragits tillbaka. Åtta företag hade redan lämnat in anbud på uppdraget, varav sex privata företag och två statligt ägda aktiebolag, utöver det tidigare nämnda Spordrift också Banservice, som konkurrerar med varandra. Nu är tanken att detta underhåll ska utföras i offentlig regi.

## 7.2. Konkurrensutsättningen bryter sönder de anställdas engagemang

Den tidigare stortingsledamoten och politikern för Socialistisk Venstreparti, Arne Nævra, har länge drivit på för att få en ökad statlig kontroll av järnvägsunderhållet. Utöver det skäl som regeringen anger, menar han att konkurrensutsättningen bryter sönder de anställdas engagemang för arbetet. Enligt Nævra innebär förfarandet att de involverade företagen måste pressa priserna för att vinna upphandlingarna. Det innebär i sin tur att löner och arbetsvillkor blir sämre:

”Det viktiga blir att utföra arbetet så billigt som möjligt, inte att göra ett bra jobb. Det har pulvriserat den stolthet som fanns en gång i tiden.”

Enligt Nævra har det varit en tydlig borgerlig strategi att privatisera järnväg, järnvägsunderhåll och mycket annan verksamhet som tidigare drivits i offentlig regi.

”Ofta försöker de genomföra förändringarna snabbt. I efterhand är det mödosamt att återreglera och återta verksamhet i offentlig regi. När tandkrämen väl är utklämd ur tuben är det oerhört svårt att få in den igen.”

Nævra bemöter också påståendet om att EU/EES-regler tvingar länder i Europa till konkurrensutsättning:

”Det gäller driften av tåg, men knappast underhållet.”

## 7.3. De fackliga organisationerna protesterar

En avgörande orsak till att den nya regeringen ökade den offentliga kontrollen över både järnväg och järnvägsunderhållet är den hårda fackliga kritiken mot privatiseringarna. Jane Brekklus Sæthre, ordförande i Jernbaneforbundet, som bland annat organiserar dem som arbetar med underhållet, säger att de som förespråkat privatiseringar och uppstyckningar hävdade att verksamheten ska bli billigare och mer effektiv, men att erfarenheten hittills visar att effekten snarare blir den motsatta:

”Underhåll av järnväg är en daglig verksamhet som pågår dygnet runt. Långsiktiga investeringar kan planeras i förväg, men det handlar också om fel som ska åtgärdas snabbt och som inte kan planläggas. Inte sällan handlar det om att ett kompetent arbetsteam måste rycka ut snabbt med många medarbetare som tvingas att arbeta övertid. Det kan vara nödvändigt för att tågen ska rulla. Det är med andra ord en väldigt komplex verksamhet som inte är lämplig att lämpa över på en marknad. Det går också att undra vilka företag som är beredda att ta dessa risker utan att staten garanterar mycket stora summor. Allt detta innebär, som vi också har sett på nära håll, att en privatisering av tågunderhållet leder till ökade kostnader, till att säkerheten blir sämre och att risken för olyckor ökar.”

Ett annat argument som Jane Brekklus Sæthre lyfter fram är att det måste finnas en samlad överblick över tillståndet i hela järnvägssystemet för att kunna bedriva ett fungerande underhåll. Om ansvaret för underhållet privatiseras och styckas upp kommer ingen att ha denna överblick:

”Och det leder till ett sämre underhåll, men också att det blir svårt att överblicka om uppköpta företag tar rimligt betalt. Det sistnämnda problemet är ännu en orsak till att underhållet ofta blir dyrare.”

Jane Brekkaus Sæthre menar att de som arbetar med järnvägsunderhåll i Norge har hög kompetens och tar ett stort ansvar för sitt arbete:

”Många ser det som ett kall, de gör sitt yttersta för att tågen ska komma fram i tid. Detta engagemang borde vi bygga vidare på och inte slå sönder.”

Även Grethe Thorsen, förbundssekreterare i norska Lokomotivmannsforbundet, som organiserar lokförare och personal på tågen, ger en likartad bild:

”Underhållet har släpat efter. De företag som anlitas för underhåll har prioriterat att avhjälpa akuta problem eller att bygga helt nytt, inte det långsiktiga underhållet av existerande anläggning. Det har i sin tur lett till att fler problem uppkommit, något som lett till återkommande tågförseningar. Enligt en artikel nyligen i tidningen VG har vart fjärde tåg varit försenat.”

Grethe Thorsens uppfattning är att konkurrensutsättningen av underhållet snarast har lett till att verksamheten blivit dyrare, det vill säga tvärtemot intentionerna:

”Anbudshandlingen blir en del av kostnaderna och då handlar det om extremt specificerade och omfattande anbud. Det är inte svårt att räkna ut att det leder till stora kostnader.”

Grethe Thorsen kritiserar inte bara underhållet utan också hur stora investeringsprojekt inom järnvägen har skötts. Hon påminner bland annat om hanteringen av Follobanen. Det handlar om en påbörjad ny järnväg mellan Oslo och Ski i sydöstra Norge. Den 22 kilometer långa sträckan kräver flera tunnelbyggen vilket gjort det till Norges största infrastrukturprojekt i modern tid. När arbetet inleddes 2014 anlätades det italienska företaget Condotte för att genomföra bygget, men under 2018 hävdades kontraktet efter att Condotte gått i konkurs. Resultatet blev att Bane Nor, det vill säga det statliga företaget med ansvar för infrastruktur inom järnvägen, fick ökade kostnader på 1,6 miljarder norska kronor. Ytterst fick de norska skattebetalarna stå för denna nota.

”Historien är betecknande för allt underhåll och alla satsningar på järnväg. Staten har det yttersta ansvaret och måste rycka ut när anlätade företag inte gör sitt jobb”, säger Grethe Thorsen.

Exemplet Norge visar att det efter en privatisering är möjligt att åter låta staten få en större kontroll av järnvägsunderhållet. Mattias Vepsä, socialdemokratisk riksdagsledamot och engagerad i frågan om järnvägsunderhållet, menar att Sverige har något att lära:

”Norge visar vad som är möjligt. Vi bör ta till oss idéerna därifrån. En fungerande järnväg och ett fungerande järnvägsunderhåll är centrala komponenter i en framgångsrik miljö- och klimatpolitik.”



## 8. Nya Zeeland

### - där staten fick rycka ut för att skapa ordning i kaoset

Historiskt sett är det staten som genom New Zealand Rail Department ansvarat för både tågdrift och underhåll inom järnvägen. Det första steget mot uppstyckningen skedde våren 1982 då myndigheten omvandlades till ett statligt ägt företag som skulle leverera vinst. Nästa förändring skedde 1990 då bolagets järnvägsnät, drift och underhåll fördes över till det nya statliga företaget New Zealand Rail Limited. De som drev igenom förändringen hade tagit för givet att det nybildade företaget skulle gå med vinst. Tvärtom blev det istället stora förluster. Från borgerligt håll var förklaringen att marknadsiseringen inte hade gått tillräckligt långt.

Två år senare beslutar den borgerliga regeringen att sälja och privatisera New Zealand Railways Corporation. Den nya ägaren Tranz Rail, ett konsortium med flera privata företag, försöker leva upp till kraven. Genom att dra ner på bemanning och underhåll sparar man pengar. Flera järnvägslinjer läggs också ner.

Inledningsvis gör också Tranz Rail stora vinster, men snart börjar problemen att hopa sig. Behovet av upprustning och investeringar blir allt större. På flera kortare sträckor behöver rälsen bytas ut. Kostnaderna är större än vad Tranz Rail har möjlighet att betala. Till sist återstår bara en lösning. Staten får rycka ut och betalar notan för de bristande investeringarna.

Tranz Rail och regeringen förhandlar om hur förlusterna ska delas upp. Tranz Rail blir allt mer pressat och föreslår att staten ska köpa tillbaka järnvägen. Under sommaren 2003 sker en överenskommelse. Regeringen köper tillbaka järnvägsbanan och skjuter dessutom till ett stort nytt kapital. Därutöver sker en uppspjälkning. Företaget Toll Holdings köper rätten att driva järnvägstrafik och startar den verksamheten under namnet Toll NZ. För att få loss mer kapital säljer Toll NZ den fraktverksamhet man bedriver utanför järnvägen. Vidare får det tidigare nämnda statligt ägda företaget New Zealand Railways Corporation ta över ansvaret för järnvägsunderhållet, en verksamhet som kommer att bedrivas under namnet Ontrack. För att upplägget ska fungera behövs en överenskommelse mellan trafikbolaget Toll NZ och underhållsföretaget Ontrack om betalningar mellan de två företagen. Under fyra år pågår dessa förhandlingar, utan att någon uppgörelse nås. Resultatet blir att Nya Zeelands regering beslutar att köpa tillbaka alla delar av verksamheten, men prislappen är nu betydligt högre än vad staten tidigare fick betalt för att sälja ut verksamheten.

#### 8.1. Kiwi får ansvaret för driften

Det nya statliga företaget Kiwirail får till sist ansvaret för driften av järnvägen. Initialt är både Kiwirail och Ontrack dotterbolag till New Zealand Rail Corporation, men 2008 slås de båda dotterbolagen samman och de anställda vid Ontrack förs över till Kiwirail.

#### Summering

Resultatet av privatiseringarna av järnvägen och järnvägsunderhållet i Nya Zeeland blev att för lite pengar satsades på investeringar och förnyelse. Istället för att spara pengar blev staten tvungen att satsa mer pengar på järnvägsunderhållet. Till sist blev staten tvungen att återta kontrollen av både drift och underhåll.



## 9. Tyskland

### - i en industrination måste staten ta ansvaret för järnvägsunderhållet

Deutsche Bahn är ett aktiebolag som till 100 procent ägs av staten. Det står för drygt 85 procent av tågdriften i Tyskland, medan dotterbolaget DB Netz AG ansvarar för infrastrukturen. DB Netz AG utför underhåll och besiktigar, men köper också upp visst underhåll från entreprenörer. Fram till 2003 var DB Netz AG en del av Deutsche Bahn, men då blev det ett eget bolag. Till skillnad från svenska Trafikverket är staten inte enbart beställare av underhållet utan både utförare och beställare.

DB Netz Ag får statligt stöd men tar också ut avgifter av Deutsche Bahn och regionala tågoperatörer för att leverera funktionsdugliga tåglinjer. Särskilt inom godstrafiken har det förekommit flera konflikter mellan det statligt ägda DB Netz Ag och andra tågoperatörer. Däribland har DB Cargo hävdat att DB Netz Ags banavgifter är alltför höga.

DB Netz Ags huvudkontor är beläget i Frankfurt, därutöver har företaget sex regionala kontor. Sammantaget är DB Netz Ag ett av världens största företag inom järnvägsunderhåll. DB Netz Ag är skyldigt att underhålla hela järnvägsnätet, även de delar där tågdriften inte sköts av Deutsche Bahn. Att DB Netz Ag inte diskriminerar andra järnvägsföretag övervakas av den tyska myndigheten Bundesnetzagentur.

#### 9.1. Ökad politisk dragkamp

Under senare år har den politiska dragkampen kring den tyska järnvägen ökat. När det gäller järnvägsunderhållet har både liberala FDP och De gröna krävt att dotterbolaget DB Netz Ag ska skiljas från moderbolaget Deutsche Bahn. FDP och De gröna har bland annat hänvisat till den tyska Monopolkommissionen som uttalat sig för att separera drift, nät och underhåll. De två partierna menar också att en konkurrensutsättning skulle leda till en ökad effektivitet.

Socialdemokraterna, vänsterpartiet Die Linke och stora delar av fackföreningsrörelsen har varit de starkaste motståndarna till att släppa banden mellan Deutsche Bahn och DB Netz Ag. Även kristdemokraterna inom CDU har varit skeptiska till att minska den statliga kontrollen. CDU har även föreslagit att regeringen borde öka kontrollen över Deutsche Bahn genom att göra om bolaget till ett så kallat "företag med begränsat ansvar" istället för att vara ett aktiebolag. Det förslaget har dock inte gått igenom.

En central part i striden om järnvägen är järnvägs- och transportfacket EVG som menar att en uppsplittring mellan drift och underhåll skulle leda till att det samlade ansvaret för järnvägen underminerades. I sin argumentation pekar EVG på att en uppstyckning av ansvaret för järnvägen lett till förödande konsekvenser i en rad andra länder, vilket ofta resulterar i att staten fått återta ansvaret, som i Frankrike och Storbritannien. EVG hänvisar också till Schweiz och Japan som goda exempel, där staten har ett övergripande ansvar för järnvägsunderhållet.

Martin Burkert, ordförande i fackförbundet EVG, menar också att en radikal marknadsivering av järnvägsunderhållet skulle riskera att stoppa upp nödvändigt underhåll:

"Vi behöver inte en omstruktureringsprocess. Då skulle arbetet stå stilla. Vi har inte den tiden. Politikerna måste ta ett omedelbart ansvar för att stärka järnvägsunderhållet, men det kräver att de själva tar ansvar för verksam-

heten. Att stycka upp ansvaret för järnväg och järnvägsunderhåll är att överträda en röd linje.”

Den politiska striden om järnvägsunderhållet utmynnade 2021 i en kompromiss. DB Netz Ag förblir ett dotterbolag inom Deutsche Bahn, men blir mer självstyrande. Däribland får DB Netz Ag själva förvalta sin egen vinst, men alla pengar ska gå tillbaka till järnvägsunderhållet. Ett annat uttalat politiskt mål är att stärka och utvidga järnvägsunderhållet, vilket bland annat innebär ytterligare anslag. Alla är överens om att det behövs stora investeringar i underhållet av järnvägen.

Sammanfattningsvis har Tyskland behållit en stark offentlig kontroll av järnvägsunderhållet. DB Netz Ag är även fortsättningsvis ett dotterbolag till Deutsche Bahn. Det har inte heller skett en uppdelning av beställar- och utförarrollen av järnvägsunderhållet. DB Netz Ag har fortfarande det samlade ansvaret. Till det paradoxala hör dock att den tyska staten stramat åt kontrollen över det egna landets järnväg, samtidigt som Arriva, som bland annat bedriver tågtrafik i Sverige, är ett av Deutsche Bahns dotterbolag. Den tyska staten vill med andra ord behålla kontrollen inom landet men låter den egna statens företag ta över tågtrafik i omvärlden.

I Schweiz reser man mest med tåg i Europa. En schweizare reser nästan dubbelt så många kilometer med tåg per år jämfört med en svensk. Internationella jämförelser har också gång på gång visat att det schweiziska tågssystemet håller hög kvalitet och intar en topposition när det gäller punktlighet. Landet har också en hög turtäthet och de flesta någorlunda stora orter kan nås med tåg.







## 10. Schweiz

### - där staten aldrig släppt kontroll och tågen kommer i tid

Det statligt ägda Swiss Federal Railways (SBB) är det största järnvägsföretaget i landet och ansvarar för huvuddelen av järnvägstrafiken. Personaltätheten inom järnvägen är hög, det är en förklaring till den goda servicen. En annan intressant sak är att Schweiz inte satsat på höghastighetståg. Istället har strategin varit att hålla ner restiderna genom att försöka minimera väntetiden i samband med tågbyten. Det är också ett av skälen till att punktligheten är avgörande. Om ett tåg blir försenat rubbas hela systemet.

Det finns emellertid starka privata inslag i det schweiziska järnvägssystemet, 40 procent av nätet är privata banor, ofta i anslutning till stambanorna. Men det som är utmärkande för systemet är att det inte skett någon uppsplittring av beställare och utförare när det gäller underhållet. Varje involverat järnvägsföretag har ett samlat ansvar för spår, stationer, underhåll etc. Det gör att de också besitter en unik kunskap om tillståndet inom anläggningen. En viktig faktor är också att SBB är den i särklass största aktören. Det innebär att företaget har ett övergripande ansvar för en stor del av järnvägen. Inom SBB finns följaktligen en del som sköter teknik och spår, SBB Infrastructure, som jobbar i nära samverkan med den resterande delen av företaget. Systemet är med andra ord snarlikt hur det såg ut i Sverige innan avregleringen. Detta betyder dock inte att allt underhåll utförs i järnvägsbolagens regi. Inte minst köps ofta stora investeringar upp. Många företag är involverade i den verksamheten, däribland det inhemska företaget Sersa Group.

Uppdelat på olika former av underhåll så sköts besiktning helt och hållet i egen regi av det företag som ansvarar för driften. Avhjälpan underhåll, förebyggande underhåll, reinvesteringar och nyinvesteringar sker både i egen regi där SBB är den avgörande aktören och genom upphandlingar. Men, återigen, det som utmärker systemet är att det företag som driver verksamheten också har ett övergripande ansvar för underhållet.

En annan orsak till kvaliteten i det schweiziska järnvägssystemet är att staten satsar mycket pengar på järnvägen. Detta sker bland annat genom en specifik järnvägsfond, som får pengar direkt från statsbudgeten men som också finansieras genom en särskild skatt på lastbilstransporter. Det uttalade syftet är att stimulera transporter på järnväg istället för på vägarna.

#### 10.1. Trafikutskottet på resa

Under 2019 gjorde riksdagens trafikutskott en studieresa till Schweiz för att studera järnvägen. Initiativtagare till resan var Vänsterpartiets riksdagsledamot Jens Holm:

”Det statliga järnvägsföretaget SBB tog emot. Vi träffade också företrädare för infrastrukturdepartementet. En till slutsats är att det blir betydligt enklare att sköta planeringen när staten tar ett övergripande ansvar i vid bemärkelse för drift, underhåll och investeringar.”

Jens Holm menar att det utifrån hur Schweiz fungerar går att dra slutsatser om det svenska järnvägsunderhållet:

”Vi borde vänta på kuttingen. I Sverige har underhållet konkurrensutsatts och privatiserats. I Schweiz tar det statliga SBB och de regionala järnvägsföretagen ett övergripande ansvar för både drift och underhåll. Sedan kan de köpa in olika tjänster från den privata marknaden. Så borde det se ut

även i Sverige. Trafikverket borde ta ett övergripande ansvar för järnvägsunderhållet, men kunna köpa in tjänster där det behövs.”

Enligt Jens Holm var alla i trafikutskottet väldigt imponerade av hur järnvägen och underhållet fungerade i Schweiz:

”Men de som försvarar privatiseringen i Sverige klagade på att det schweiziska systemet var dyrt och tyckte att vi inte borde satsa lika mycket pengar. Men ska vi klara klimatomställningen måste vi vara beredda att satsa. Målet är att utsläppen från inrikes transporter, flyget inte inräknat, ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010. Ska vi klara det måste den spårbundna trafiken byggas ut. En stor framgång i Schweiz är också att de tar ut skatt på lastbilstransporter för att finansiera järnvägen. Samma sak borde vi göra i Sverige.”

# 11. ”Nu är det hög tid att återreglera”

Bengt Jäderholm

Bengt Jäderholm har tidigare varit ställföreträdande generaldirektör och ekonomidirektör i Vägverket samt administrativ direktör i Banverket. På uppdrag av Seko Infranord har han gjort en utredning om vad som har skett med det svenska järnvägsunderhållet och hur det bör förändras. Syftet med utredningen var att försöka påverka utredningen ”Framtidens järnvägsunderhåll” (SOU 2020:18).

---

*Hur gick det till när järnvägsunderhållet lades ut på entreprenad?*

Förändringen ägde rum 2010, då Banverket Produktion bolagiserades och blev Infranord AB. Den dåvarande regeringen, som genomförde förändringen, menade att en fullständig konkurrensutsättning, som bolagiseringen medförde, skulle pressa kostnaderna och skapa ett mer effektivt underhåll. Tilltron till att marknaden skulle lösa alla problem var stor. Istället har det blivit tvärtom. Kostnaderna har stigit utan att effekterna av underhållet har blivit bättre. Slutsatsen är given. Marknaden kan fungera och fungerar bra i många sammanhang, men knappast när det gäller underhållet av järnvägen.

*Vilka erfarenheter tyder på att fri konkurrensutsättning och marknad är en lämplig form för att sköta järnvägsunderhållet?*

Vi har fått en uppdelning mellan å ena sidan en statlig förvaltning av järnvägen och å andra sidan entreprenörer som står för underhållet. Men dessa två aktörer har olika mål. Trafikverket ska värna de transportpolitiska målen och har den samhälleliga uppgiften att förvalta statens järnvägsinfrastruktur, medan entreprenörerna ska sträva efter en vinst för företaget. Entreprenörerna tjänar mest pengar om de får rycka ut ofta och reparera akuta fel. De kan med andra ord till och med tjäna på att det löpande underhållet blir eftersatt.

Förvaltaren som beställer underhållet har svårt att bedöma kostnaderna och mängden av olika åtgärder som bör sättas in eftersom det avhjälpande underhållet är i mångt och mycket händelsestyrt. Det gör det svårt att kontrollera och styra kostnaderna. Genom bolagiseringen har också förvaltarens specifika och aktuella kunskaper om anläggningen gradvis minskat och därmed förmågan att bedöma behovet av specifika åtgärder. Detta skapar en informationsmässig obalans mellan aktörerna. Dessutom är det en ganska liten krets entreprenörer som håller på med avhjälpande och löpande underhåll av järnvägen. I stora delar av landet finns inte sällan bara en aktör vid upphandling av baskontrakt. Det sätter marknaden ur spel.

*Ett mål med konkurrensutsättningen är att pressa kostnaderna. Vad är din kommentar till det?*

Det har knappast realiserats, men kanske ännu viktigare är att pengarna används till fel saker. Till följd av upphandlingar ökar transaktionskostnaderna. Det betyder att allt mer pengar används för att upphandla, teckna

kontrakt, följa upp och kontrollera själva upphandlingarna och en minskad andel till underhållet. Ännu dyrare blir det när det uppstår tvister kring om kontrakten uppfyllts. Då försvinner ännu mer skattepengar, men inte för att betala dem som jobbar med underhåll utan för att finansiera juriststöd i tvister kring upphandlingar. De initiala vinster som gjordes i samband med konkurrensutsättningen har med råge gått förlorade.

*Varför vore det bättre om underhållet sköttes av staten i egen regi?*

När underhållsentreprenörerna ställer krav på att det är beställaren som ska göra investeringarna i dyr järnvägsspecifik utrustning för underhållsinsatser och utbildning och när de ställer krav på långa avtalstider, då talar både praktiken och den ekonomiska teorin för att detta underhåll bör utföras i egen regi. Marknaden klarar inte effektivt sin uppgift. Den konkurrensutsatta processindustrin, som också ska fungera dygnet runt och året runt, svarar exempelvis själv för det löpande underhållet av sina kapitalintensiva anläggningar. Själva förvaltningen och därmed driften och det löpande underhållet av anläggningen är nämligen kärnan i verksamheten. Däremot är det lämpligt att upphandla projektstyrt underhåll som är tydligt avgränsat i tid och rum. Den projektstyrda verksamheten är lättare att hantera för både beställaren och entreprenören. Då är det också möjligt att kontrollera kostnaderna och resultatet.

*Du menar vidare att Riksrevisionens revision av upphandlingar av basunderhållet på vägarna under åren 2017 och 2018 ger stöd för dina åsikter. Förklara!*

Det är svårt att göra beställningar av händelsestyrd verksamhet. Granskningen visar att det genomsnittliga kontraktet för vägunderhållning ökade i kostnader med 41 procent. Samtidigt är avvikelserna i kostnader större för övrig drift och underhåll än för vinterunderhåll. Det gick emot det förväntade resultatet eftersom Trafikverket lyfte fram vinterunderhållet i form av snöröjning och halkbekämpning som den svåraste delen att uppskatta i förväg. Motsvarande utredning av järnvägsunderhållet gav en ännu större diskrepans mellan kontrakterade kostnader och faktiskt utfall redan efter ett år.

*Hur skulle du i några meningar beskriva konsekvenserna av privatiseringen av underhållet?*

Trots att kostnaderna för underhållet ökat från 2,8 miljarder kronor till 6 miljarder kronor mellan 2002 och 2014 har punktlighet och olyckor i samband med spårarbete varit oförändrade. Det gäller även om man tar hänsyn till trafikökningen.

*Och vad bör göras nu? Hur ser ditt förslag ut?*

Staten behöver ta tillbaka underhållet av järnvägen i egen regi, men avgränsat och projektstyrt underhåll kan även i fortsättningen handlas upp. Det skulle innebära en rejäl upprustning av det statliga underhållet. Den samlade kompetensen skulle öka och det skulle också underlätta en långsiktig planering av underhåll och investeringar.

Bengt Jäderholm föreslår bland annat följande:

- Tillgångar hos Infranord AB förs över till Trafikverket mot skälig ersättning. Personal som arbetat med järnvägsunderhåll erbjuds jobb hos Trafikverket. Infranord AB kan därefter likvideras.
- Trafikverket fullföljer sina åtaganden gentemot aktörer med vilka man tecknat baskontrakt.
- Trafikverket tar produktionsansvaret för avhjälpande och löpande underhåll av järnvägen, däremot kan projektstyrt underhåll handlas upp.
- Trafikverkets egen underhållsorganisation konkurrerar inte med företag på marknaden.
- Ingen detaljerad beställar-/utförarmodell för styrning i Trafikverket, istället knyts tillsyn och underhåll av järnvägen till målen om driftsäkerhet och trafiksäkerhet.
- Huvuduppgiften ska vara avhjälpande och löpande underhåll.
- Trafikverket bör vidare kunna åta sig underhållsåtgärder.

Den 31 mars 2020 presenterades den statliga utredningen ”Framtidens järnvägsunderhåll” (SOU 2020:18). Den leddes av LO:s tidigare avtalssekreterare Erland Olauson. Utredningens förslag är modesta jämfört med Bengt Jäderholms förslag och långt ifrån Stefan Löfvens tidigare vallöfte om att allt järnvägsunderhåll bör förstatligas.





## 12. "Sverige har ett av Europas mest avreglerade järnvägsunderhåll"

Jörgen Lundström

Jörgen Lundström var ordförande i Seko Infranord fram till 2019 då Håkan Englund tog över. Hans ordförandeperiod präglades av tuffa politiska debatter om järnvägsunderhållet. Vid flera tillfällen var Jörgen Lundström synlig i media och kritiserade omläggningen av underhållet. Idag är Jörgen Lundström pensionär.

---

*Fram till att du lämnade uppdraget som ordförande för Seko Infranord 2019 var du en hård kritiker av privatiseringen. Utveckla din kritik!*

Det finns inte längre något fungerande samhällsuppdrag för järnvägsunderhållet. Det enda incitamentet för de involverade entreprenörerna är att tjäna pengar. Med ett fokus på priset blir konsekvensen att bara det som beställs utförs och aldrig något mer. Regeln som gäller är att göra det som står i kontraktet och inget annat. Ändrings- och tilläggsarbeten (så kallade ÄTA) är gräddet på moset och ingår inte i baskontraktet. Sådana arbeten är ofta akuta och inte priskänsliga. Riksrevisionen har också konstaterat att betalningarna till entreprenörerna ofta blir högre än vad som står i kontraktet, det beror just på olika ändrings- och tilläggsarbeten. Ett återställande efter en urspårning eller annat haveri kan alltså ge en stor vinst för den som får jobbet. Samtidigt har uppdelningen mellan beställare och utförare av järnvägsunderhållet lett till att kompetensen skingrats och att ingen har den samlade överblicken. Trafikverket har nu under mer än ett decennium varit en beställarorganisation för järnvägsunderhållet. Verket har kommit allt längre bort från den praktiska verksamheten. Idag finns nästan all kunskap om hur järnvägssystemet fungerar hos entreprenörerna. Det har därför blivit allt svårare för Trafikverket att bedöma vilket underhåll som behövs och hur mycket man ska ta betalt för det underhåll som läggs ut.

*Du beskriver hur entreprenörerna blir obenägna att utföra underhåll som ligger vid sidan av kontraktet ...*

Ja, men när en entreprenör som bedriver verksamhet förlorar den i en ny upphandling gäller det motsatta. Då ska det göras en övertagandebedömning. Då försöker alltid den nya entreprenören att hitta så många fel som möjligt som de menar ska betalas av den tidigare entreprenören. Inte sällan slutar det med tvister som hamnar i domstol. Men det är inte bara då som tvister förekommer. Faktura- och kontraktstvister förekommer vid upphandlingar, under pågående kontrakt och vid avslut av kontrakt, och parterna tvingas i flera fall till domstol. Ett kontrakt fungerar bara om bägge parter har samma uppfattning om innehållet och har förmåga att följa kontraktet.

*Vad skulle du säga är det främsta argumentet för att järnvägsunderhållet borde återgå till staten?*

Det fanns många argument som konkurrerade om den positionen, men ett av de viktigaste var hur organisationen för järnvägsunderhållet ändrade karaktär. Allt fler jobbar med att administrera konkurrensutsättning, kontraktskrivande och överklagande och allt färre jobbar med det faktiska underhållet. Under perioden från 1998 till 2016 halverades antalet tekniker. Det är ett tydligt bevis på att något är fel.

*Du har också hävdad att systemet skapar snedvridna incitament när det gäller vilken typ av järnvägsunderhåll som entreprenörerna vill satsa på. Förklara!*

Systemet gör det lönsamt att negligera det långsiktiga underhållet. För entreprenörerna är det mer lönsamt att satsa på det akuta och avhjälpande underhållet. Det är bättre betalt och det blir mer akut underhåll om det långsiktiga underhållet försummas. Resultatet blir fler fel och fler förseningar, och tågförseningar kostar samhället enorma summor. Det handlar både om att människor inte kommer i tid till sina arbeten och att gods-transporter blir försenade.

*Vad betyder det är för säkerheten?*

Det såg vi tydligt i Storbritannien. Där skedde en rad olyckor och det slutade med en rejäl krasch i Hatfield. Där såg vi att misslyckandet fick politiska konsekvenser. I Sverige har vi som tur är inte haft några sådana stora olyckor. Däremot har bristerna i järnvägsunderhållet lett till många tågförseningar och det är inte förvånande att problemen blir större när ingen har överblick och det blir färre tekniker. Nu krävs ett ökat mod hos politiker, att våga lägga om kursen. Det räcker inte med att bara anslå mer pengar till järnvägsunderhållet. Själva organisationen av järnvägsunderhållet måste också ändras.

*Under 2018 genomförde Seko en medlemsundersökning av järnvägsanställdas uppfattning om vad som skett med underhållet. Vad visade den?*

Drygt hälften, 55 procent, menade att bristerna i infrastrukturen hade ökat under de senaste två-tre åren. Två tredjedelar menade att det förebyggande underhållet inte skedde i tillräcklig omfattning och drygt hälften menade att det förebyggande underhållet hade börjat utföras mer sällan under de senaste två-tre åren.

*Du befann dig i stridens mittpunkt när järnvägsunderhållet styckades upp, privatiserades och blev konkurrensutsatt. Vilka politiska krafter var pådrivande i förändringen?*

De borgerliga partierna har varit mest pådrivande, men nästan alla har fingrarna i syltburken. Socialdemokraterna har flera gånger lovat att förstatliga järnvägsunderhållet. Det gjorde Stefan Löfven i valrörelsen 2014, men hittills har inget hänt. Men ska en enskild politiker pekas ut är det utan tvekan Kristdemokraternas Mats Odell, som bland annat var kommunikationsminister 1991–1994. Han var den som hårdare än någon annan förespråkade en privatisering och konkurrensutsättning av järnvägsunderhållet. Odell fick förstås också understöd av Moderaterna och inte minst av moderaten Catharina Elmsäter-Svärd, som 2010 blev infrastrukturminister och tog över stafettpippen. Sedan har förstås stora företag och

deras organisationer tryckt på i bakgrunden. Det handlar inte minst om Sveriges Byggindustrier, numera Byggföretagen. Sedan 2017 är för övrigt Catharina Elmsäter-Svärd vd där, knappast en slump. Det är inte märkligt att företagen tryckt på. Järnvägsunderhållet med reinvesteringar med mera kostar omkring 40 miljarder kronor per år. Det är många som vill lägga vantarna på de pengarna.

*Vilka motiv hade Odell och andra som drev igenom förändringen?*

Ibland nämndes att det skulle bli billigare och att effektiviteten skulle öka, men främst handlade det om en ideologisk förblindning. Det fanns en blind tro på att allting automatiskt blev bättre om marknaden fick ta över. Det banade väg för en rad förändringar i samhället, däribland av järnvägen och järnvägsunderhållet. När det gäller järnvägen är det också en form av kvasi-marknad. Ytterst är det ändå staten som har ansvaret. Hela samhället blir lidande om järnvägen inte fungerar. Men så var det få som tänkte. Istället dominerade en nästan religiös tro på marknadens välsignelse. Resultatet blev att vi fick ett av Europas mest avreglerade järnvägsunderhåll.

**Fakta: Nedgång av antalet tekniker.**

Jörgen Lundström deltog i förhandlingarna om uppsägningar av tekniker. Han har därför exakta siffror som också styrks av yrkesuppgifter bland medlemmar. En mindre felkälla finns i all statistik. Vissa mindre underleverantörer redovisar att de har noll anställda och hyr ofta in personal. Dessa hamnar utanför statistiken. Vidare bör det noteras att järnvägstrafiken ökat i takt med att antalet tekniker minskat. Persontrafiken har mer än fördubblats under de senaste 25 åren och godstrafiken har ökat med 20 procent under samma period (uppgifter från Trafikverket och SOU 2020: 2020:18).

**Antal järnvägstekniker:**

1998: 7 257 (se bland annat Lundström, Järnvägsunderhåll),  
Seko Infranord, 2019)  
2008: 5 816 (samma som ovan)  
2020: cirka 3 800 (enligt SOU 2020: 2020:18)

## 13. ”De som beställer underhållet av järnvägen borde ta intryck av kärnkrafts- och pappers- och stålindustrin”

Gunnar Hallert

Gunnar Hallert har arbetat på Banverket, varit vd för Citypendeln och arbetat med järnväg i Tanzania, Zambia, Kosovo och Trinidad. Till en början var han positiv till en avreglering av den svenska järnvägen, men idag anser han att utvecklingen gått för långt. Han har skrivit ett antal debattartiklar om att Trafikverket måste ta ett större ansvar, bland annat genom att ta tillbaka tillståndskontrollen av järnvägen i egen regi, liksom den akuta felavhjälpningen och det löpande underhållet. Flera av dessa artiklar har han skrivit tillsammans med Sven Bårström, tidigare tf gd för Banverket.

---

*En av dina huvudpöänger är att överblicken över järnvägsunderhållet gått förlorad. Förklara!*

Idag är det avhjälpande och förebyggande underhållet helt i händerna på entreprenörerna. De utför även besiktningar, vilket innebär att Trafikverket avhänder sig kunskap och överblick. Denna kunskapsbrist har bekräftats av två stora statliga utredningar, man har inte koll på anläggningen. En sak är att man köper in delar av underhållet såsom reinvesteringar och en del planerat underhåll, men att släppa akut felavhjälpning och det löpande underhållet gör att det blir omöjligt att ta ett samlat ansvar. Det är bara att blicka ut över världen. I länder som Japan och Schweiz går tågen i tid, där har man inte heller separerat underhåll och drift. Frågan som bör ställas: Vad är kärnan i infrastrukturhållarens verksamhet? Mitt svar är givet: Att tågen ska komma fram i tid och att underhållsverksamheten ska vara säker och trygg. Besiktning, avhjälpande och löpande underhåll är kärnverksamhet som inte bör köpas på stan och som måste få gå före allt annat. Däremot kan man köpa en stor del av det planerbara underhållet.

*En annan av dina poänger är att jämföra järnvägen med annan verksamhet ...*

Järnvägen ska fungera 24 timmar om dygnet alla dagar i veckan. Samma sak gäller för kärnkraften och för pappers- och massaindustrin. Både kärnkraften och storindustrin har felavhjälpning i egen regi, men inte järnvägen. Däremot köper man planerbart underhåll på marknaden. De som tror att det går att nå högre effektivitet genom att lägga ut det avhjälpande underhållet på entreprenad bör ställa sig frågan varför inte kärnkraftsindustrin och storindustrin gjort samma sak. Akut felavhjälpning är en del av kärnverksamheten som inte bör köpas på stan och som måste få gå före allt annat.

*Varför går inte detta att reglera i avtal?*

Akut felavhjälpning är inte planerbar. Att skriva avtal för denna verksamhet är därför inte helt lätt. Står det i avtalet att entreprenören ska vara på

plats senast efter 30 minuter vid ett akut fel, ja då kan entreprenören vara där med personal i gula västar. Då har de uppfyllt avtalet, men det är inte säkert att de har rätt utrustning eller personal med rätt kompetens för att omedelbart börja åtgärda felet. Följden blir att tågen blir stående innan rätt kompetens är på plats.

*Sedan sker ett återkommande byte av entreprenörer.*

Ja, och ett särskilt känsligt läge uppstår när en entreprenör är på väg ut efter fem eller sju år. Då kan intresset för att upprätta ett fungerande underhåll vara lågt. Dessutom är det inte säkert att personalen går över till den nya entreprenören och då får man kanske problem med kompetensen att hantera felen och anläggningen.

*Vad säger detta om marknadens förmåga att styra?*

Jag tycker att man bör ha en mer pragmatisk syn. För att skapa effektivitet i samhället bör olika verksamheter vara organiserade på olika sätt. Marknaden är bra på vissa saker, men inte på allt och definitivt inte på det avhjälpande järnvägsunderhållet.

# 14. "Entreprenörerna överklagar redan innan anbudstiden har gått ut"

Håkan Englund

Håkan Englund är ordförande i företagsfacket vid Seko Infranord och är facklig företrädare i Infranords styrelse.

---

*Ett centralt argument i debatten handlar om kostnader. De som förespråkar en fortsatt privatisering och konkurrensutsättning menar att underhållet blivit billigare. Kritiker, som du själv, hävdar tvärtom att underhållet blivit dyrare. Hur kommenterar du detta?*

Jämförelserna kan vara av olika slag, det är också komplext material med många möjligheter att konstruera undersökningar för att få det resultat man själv vill ha. En sak är emellertid säker. Efter privatiseringen och konkurrensutsättningen har kostnaderna för järnvägsunderhållet skjutit i höjden. Jämförelserna är som sagt inte helt enkla att göra. Tågverksamheten har ökat, en del annan statlig verksamhet har slukats av Trafikverket, underhållet har styckats upp och vi har haft en viss inflation. Sammantaget är en grov uppskattning att statens kostnader för underhållet har fördubblats, men vi har långt ifrån fått en fördubbling av utfört underhåll. Sedan handlar det inte bara om att kostnaderna har stigit, utan också om hur pengarna används. Allt större summor används för att administrera budgivning etc. medan antalet järnvägstekniker har dragits ner.

*Ett av dina återkommande argument handlar om att konkurrensutsättningen skapat ökade kostnader, men också att den skapat incitament som snedvrider arbetet. Beskriv det mer utförligt.*

För entreprenörerna idag finns en överordnad ledstjärna: att tjäna så mycket pengar som möjligt. Men det målet kommer i konflikt med Trafikverkets mål som är att få ut så mycket underhåll som möjligt för pengarna. Ett tydligt exempel på denna konflikt är att det aldrig går att skriva i ett kontrakt vad det får kosta eller hur lång tid det tar att avhjälpa ett fel. Vad som däremot går reglera är att inställetiden för den ansvariga entreprenören när ett fel uppstår. Detta incitament har lett till att entreprenörerna är snabba på att få en person på plats vid ett fel. Men den som ska åtgärda felet är ofta ensam och saknar ofta utrustning eller kompetens för att åtgärda felet. Att åtgärda felet tar därför snarare längre tid än innan avregleringen. Egentligen är detta inget märkligt. Entreprenörerna har blivit bra på det som de måste uppfylla enligt avtal och sämre på sådant som inte går att reglera i avtal. Motsatsförhållandet är att Trafikverket önskar en driftsäker anläggning, det vill säga få tåg förseningar, medan entreprenören tjänar mer pengar om det är fler fel, det vill säga en lägre driftsäkerhet och fler tåg förseningar.

*Du menar att detta även påverkar säkerheten. Förklara.*

Ett annat exempel handlar om elsäkerheten och arbetsmiljön vid felavhjälpning. Låt oss exempelvis anta att en kontaktledning ramlar ner. Du arbetar för

den ansvarige entreprenören och har beredskap. Du blir väckt mitt i natten och åker till platsen men entreprenören har enbart en person i beredskap. Du får inte utföra ensamarbete enligt arbetsmiljölagen eller elsäkerhetsregler. Eventuellt kan det finnas en kollega men med fel kompetens. Om du alternativt ska du vänta på att företaget får tag på en kollega som inte är i tjänst tar felavhjälpningen lång tid. Men företagets cynism är även att personalens lojalitet till att tågen ska gå alternativt säkerheten för tredje man gör att flertalet påbörjar felavhjälpningen ensamma eller med en kollega som saknar kompetens trots att det strider mot arbetsmiljölagen och elsäkerhetslagen. Eftersom det är frågan om direktplanerade arbeten så faller beslutet tillbaka på den enskilda anställda. Oavsett vad du gör kan arbetsgivaren hänvisa till den anställdas bedömning trots att arbetsgivaren valt att planera verksamheten så att felavhjälpning inte kan utföras, utan enbart att man uppfyller inställetiden vid fel.

*Ett annat tema som du ofta tar upp är att överklaganden blivit en affärsidé. Kan du utveckla det?*

Det går att tjäna stora pengar på att stämma staten. Låt mig förklara. Anta att bolaget A har ett kontrakt med Trafikverket. Men nu ska uppdraget upphandlas på nytt och utöver A så lägger också bolagen B och C anbud. Trafikverket beslutar därefter att ge bolaget B uppdraget. Då överklagas beslutet omedelbart av både A och C, vilka hävdar att Trafikverket räknat fel. Ärendet kommer upp i rätten, men det drar ut på tiden och uppdraget måste utföras. Då tvingas Trafikverket att dra tillbaka det överklagade beslutet om tilldelning och återigen anlita bolag A. Det är ju det enda bolag som Trafikverket har kontrakt med. Nu befinner sig emellertid bolag A i en förhandlingsmässig drömposition. Företagsledningen kommer att gnugga händerna. Det är det enda bolag som kan utföra jobbet, men priset är ännu inte överenskommet. I detta läge går det att tjäna stora pengar. Inte sällan slutar det med att bolaget får jobba för löpande räkning. Samtliga involverade entreprenörer känner till detta. Det har blivit en systematisk strategi för att hamna i bolaget A:s situation. Alla entreprenörer överklagar numera besluten hej vilt. Det senaste är att det sker överklaganden redan innan anbudstiden har gått ut. Det går nämligen att hävda att förfrågningsunderlagen inte är korrekta. Trafikunderhållet har förvandlats från teknikernas drömyrke till en julafton för jurister. Både hos Trafikverket och hos entreprenörerna har också de juridiska avdelningarna svällt enormt. Till exempel hos Infranord AB har man gått från en bolagsjurist till tre eftersom jurister är mycket lönsamma för ett bolag som sysslar med drift och underhåll av järnväg.

*Dessa överklaganden leder ofta till att upphandlingarna måste tas om. Vad får det för konsekvenser?*

Processen dödas gång på gång. Vilket betyder nya kostnader att ta fram nya förfrågningsunderlag, nya kostnader för värderingar av nya anbud, dvs. ett totalt slöseri med skattepengar där inte en krona hamnar ute i spåren.

*Du menar också att det blivit fler tillfälligt anställda, grupper som ofta kallas för allmän visstid (AVS) alternativt projektanställda, inom järnvägsunderhållet. Beskriv utvecklingen!*

Det är tre stora entreprenörer som dominerar inom järnvägsunderhållet: Infranord, Strukton och NRC Group. De som är anställda av dessa tre företag är för det mesta tillsvidareanställda. Däremot är tendensen att det

blivit allt vanligare att dessa företag hyr in bemanningsanställda och lägger ut arbeten på underleverantörer. I de grupperna är nästan alla tillfälligt anställda. Ett sätt att beskriva utvecklingen är att vi har en kärna av tekniker med fasta anställningar som minskar, men en allt större svans med otrygga tillfälliga anställningar som växer.

*Vad får utvecklingen med fler otrygga anställningar för konsekvenser för järnvägsunderhållet?*

En konkret konsekvens är att det blir svårare att behålla kompetent personal. Många av de företag som idag lägger anbud på underhåll har i utgångsläget inte tillräckligt med personal för att kunna utföra det. Vinner de anbudet måste de nyanställa. För järnvägstekniker innebär systemet att trots en tillsvidareanställning så är det i verkligheten en "kontraktsanställning" enligt längden på drift- och underhållskontraktet. Förlorar företaget som har kontraktet anbudet så säger man upp sin personal. Den uppsagde kan då söka om samma arbete på samma järnvägssträcka men med sämre anställningsvillkor eftersom företaget som vann kontraktet gjorde det till ett lägre pris. Det är ganska självklart att många tröttnar på att arbeta på det sättet. Blir du istället erbjuden ett fast jobb som exempelvis gruvarbetare är det många som tar det istället. Redan idag råder brist på järnvägstekniker och det är en hög medelålder i yrket. De många otrygga jobben bidrar till att göra jobbet oattraktivt. Bryts inte den trenden är risken stor för att det blir en allvarlig brist på tekniker. En annan faktor som kan förstärka den trenden är att vi idag saknar fungerande yrkesutbildningar för järnvägstekniker.

#### **Fakta: Utredningen**

"Kompetensanalys järnväg i Sverige", framtagen av Sveriges Byggindustrier, Trafikverket och Infranord 2018, gör samma analys som Håkan Englund. De bedömer att det kommer att bli en allt större brist på personer som arbetar inom järnvägsunderhållet. Så här står det i utredningen. "Entreprenadföretagen inom järnvägsbyggnad signalerar brist på arbetskraft. Samtidigt som Trafikverket har regeringens uppdrag att väsentligt öka omfattningen av underhåll och investeringar i järnvägsanläggningen. Utredningen bedömer att åtminstone 1700 nyckelpersoner kommer att saknas inom några år. Nuvarande personalstyrka är ungefär 3600 personer". Längre fram i utredningen förklaras vilka yrkeskategorier som det kommer att råda brist på, det handlar om "bantekniker, spårsvetsare, el-, signal- och teletekniker".



# 15. "För att klara klimatmålen krävs ett samlat ansvar för järnvägsunderhållet"

Karin Svensson Smith

Karin Svensson Smith var riksdagsledamot 1998–2010 och 2014–2018. I riksdagen var hon ordförande i trafikutskottet 2014–2018 och Miljöpartiets trafik- och infrastrukturpolitiska talesperson. Sedan 2018 är hon kommunpolitiker och kommunalråd i opposition för Miljöpartiet i Lunds kommun.



*Du menar att järnvägsunderhållet hänger samman med klimatfrågan. Hur då?*

Ska vi klara klimatet måste politiken läggas om. Då krävs att vi drar ner på både biltrafiken och flyget. Det betyder att en stor del av det nuvarande resandet måste ersättas av tågtrafik och då är det nödvändigt att förbättra järnvägsunderhållet. En del av de långväga lastbilstransporterna behöver flyttas över till tåg eller fartyg och detta ställer krav på en väl fungerande järnväg. Att det är nödvändigt handlar inte bara om oss utan om människors villkor i många länder. Med en fortsatt uppvärmning kommer exempelvis många människor i Bangladesh att förlora sina hem på grund av översvämningar. Att vi agerar nu är med andra ord ett uttryck för global solidaritet, något som är viktigt både för arbetarrörelsen och för den gröna rörelsen.

*Kan inte en övergång till elbilar vara en lösning?*

Det förslaget står för tillfället i fokus i den politiska debatten, men det kan knappast vara huvudlösningen. En övergång till elbilar ställer enorma krav på batteritillverkning och vi vet hur förhållandena är i de länder där dessa metaller bryts. Dessutom finns det inte metaller så att det räcker för att klara en global övergång till elbilar. Nej, huvudspåret måste vara att satsa på järnväg. Sedan måste förstas järnvägen kompliceras med andra kommunikationer för att kunna ta sig till och från järnvägsstationerna, där finns plats för bussar, elhyrbilar, hyrcyklar etc. Om klimatomställningen ska bygga på dem som har råd att köpa elbilar och som bor i eget hus och tänker investera i solceller, då blir inriktningen felaktig. Människor med låga inkomster bör lyftas fram. Att åka kollektivt och bo i flerfamiljshus lämnar mindre klimatavtryck.

*Och vad krävs för att fler ska använda järnvägen?*

För det första behöver staten ta över ansvaret för järnvägsunderhållet. Konkret betyder det att Trafikverket tar hand om underhållet. Sedan behövs ett samlat system för att beställa biljetter. Ska vi få fler att resa med tåg måste det bli enklare att beställa biljetter. Hittills har lågprisflyget haft enklare system och det har missgynnat järnvägen. Vad som behövs är en app som gör det lätt att beställa biljetter på mobilen. Här ligger Sverige efter länder som Norge och Frankrike. Sedan ser jag gärna att det går att köpa ett års-

kort som gäller för alla kollektiva kommunikationer. Med den nuvarande digitala tekniken vore det enkelt att även involvera privata aktörer och se till att de får ekonomisk ersättning. I ett inledande skede behöver nog också tågtrafiken vara offentligt subventionerad. När den växer i skala kommer den bli mer självbärande.

## 16. "För oss har det mest inneburit ett ständigt byte av jackor"

Mika Franssila

Mika Franssila är klubbordförande på Sekos Hagalundsklubb och sitter med i Sekos förhandlingsorganisation gentemot Euromaint.

---

*Vad gör medlemmarna i klubben?*

De arbetar främst med underhåll av X2000-tåg och personvagnar. Euro-maint har underhåll av tåg och spårmaskiner på totalt 16 orter. Jag jobbar i Hagalund och mest med underhåll av X2000. Totalt är ett tusental personer anställda inom hela företaget. Här i Hagalund har Seko knappt 150 medlemmar.

*Berätta historien om hur Euromaint blev en aktör inom järnvägsunderhållet i Sverige.*

En gång i tiden sköttes underhållet av tåg och vagnar av SJ och av SJ:s dotterbolag SJ Maskin. Men i början av 2000-talet fanns en stark tilltro till att allt skulle bli bättre om verksamheterna blev privatiserade och konkurrensutsatta. Året därpå, 2001, inleddes omstöpningarna. Från början bildades Euromaint, eller Trainmaint som det hette från början, som en division inom SJ, men det bolagiserades och har sedan sålts i flera omgångar. Under 2007 såldes Euromaint till investmentbolaget Ratos, som 2016 sålde verksamheten vidare till riskkapitalbolaget Orlando Nordic, som under 2019 sålde företaget vidare till den spanska fordonstillverkaren CAF.

*Vad har privatiseringarna och ägarbytena betytt för arbetet i verkstäderna?*

Det finns många olika typer av svar på frågan. I en bemärkelse fortsätter samma arbete hela tiden. Som reparatör ändras inte arbetets innehåll särskilt dramatiskt. Vi har specialbyggda verkstäder för att klara underhållet och de som jobbar här har specifik kompetens. Oavsett vem som har drivit verksamheten har med andra ord lokalerna varit desamma och personalen densamma. Däremot har vi fått byta jackor med loggor flera gånger.

*Och sedan är också kontrakten tidsbundna?*

Ja, det finns dubbla skäl till att personal som arbetar med järnvägsunderhåll ofta får byta jackor. Dels att den befintliga arbetsgivaren köps upp av ett nytt företag. Dels att det företag som man jobbar för förlorar sitt kontrakt vid en ny upphandling. Sedan är det vanligt att beslut om kontrakt överklagas och att det blir juridiska processer som drar ut på tiden. Det innebär ofta att när besluten väl är fattade så blir kontraktperioderna kortare än vad som var tänkt från början. Det ser vi nu bland annat med Krösatågen där ett planerat nioårigt avtal förvandlades till ett fyraårigt. Sammantaget är trenden att avtalen blir kortare och kortare. Det skapar en oro bland de anställda.

*Har konkurrensutsättningen inneburit att villkoren för de anställda pressats tillbaka?*

Vi har en stark facklig organisering och det är inte lätt att hitta annan personal. Det betyder att villkoren i avtalen inte försämrats, med undantag av att möjligheten att gå i pension från 60 års ålder rök på ett tidigt stadium. Sedan ser vi hur nya ägare försöker spara pengar genom att köpa billigare handskar och verktyg, men möjligheten att pressa kostnaderna när det gäller underhållet av tåg och vagnar är små.

*Hur ser framtiden ut?*

Åtminstone en sak är säker, vi kommer att få byta jackor igen.

**Fakta:**

Spanska CAF som äger Euromaint är en aktiv påtryckare i europeisk politik. Däribland donerade CAF 50 000 pund till det konservativa partiet inför det brittiska valet 2019.



## 17. Offentliga utredningar

Två offentliga utredningar har under de senaste åren undersökt järnvägen och däribland järnvägsunderhållet. Den första av dessa utredningar leddes av Gunnar Alexandersson. Den presenterade först två delbetänkanden ”En enkel till framtiden” (SOU 2013:83) och ”Koll på anläggningen” (SOU 2015:42). Därefter presenterades ett slutbetänkande med konkreta förslag ”En annan tågordning – bortom järnvägsknuten” (SOU 2015:110). Den andra offentliga utredningen leddes av Erland Olauson och tog fram betänkandet ”Framtidens järnvägsunderhåll” (SOU 2020:18).

Båda dessa utredningar var modesta när det gäller förslag om hur järnvägsunderhållet bör se ut i framtiden. I det här sammanhanget lämnar vi dessa förslag åt sidan. Däremot finns många relevanta resonemang i de båda utredningarnas analyser och problembeskrivningar. När det gäller den första utredningen koncentrerar vi oss här på de två delbetänkandena.

### 17.1. ”En enkel till framtiden” (SOU 2013:83)

Här följer en översikt över vad de tre betänkandena säger om järnvägsunderhållet. Först ”En enkel till framtiden” (SOU 2013:83).

Alexandersson konstaterar att ”Sverige jämfört med de flesta andra länder gått långt i uppdelningen av järnvägens funktioner på olika aktörer”. Detta gäller både drift och underhåll.

Alexandersson beskriver vilka krafter som drev på den historiska förändringen av järnvägsunderhållet:

”Den borgerliga regeringen beslutade i början av 1990-talet att all produktion vid Banverket (och Vägverket) skulle avskiljas och privatiseras. Den 1995 tillträdande socialdemokratiska regeringen drog dock genast tillbaka detta beslut. De järnvägsspecifika produktionsområdena kom sedan att till största delen utövas i egen regi fram till dess att de senaste borgerliga regeringarna steg för steg har genomfört bolagisering av olika verksamhetsgrenar inom produktionen. Hit ska då även räknas projekteringsverksamhet och annan verksamhet som ligger nära produktionsplaneringen i förvaltningen.”

Alexandersson konstaterar vidare att det så kallade samlade sektorsansvaret för järnvägsunderhållet har försvunnit:

”Från 1997 fram till dess Trafikverket bildades hade Banverket också ett s.k. samlat sektorsansvar för hela järnvägssystemet av liknande innebörd som Vägverket hade fått redan tidigare under 90-talet. Ansvaret innebar att verka för att de transportpolitiska målen skulle uppnås. Inom ramen för ansvaret skulle verket vara samlande, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga parter inom sektorn. Sektorsansvaret utövades i stort sett utan föreskriftsrätt eller andra mandat. Denna typ av sektorsansvar i kombination med ansvaret för infrastrukturförvaltning var unik för Sverige.”

En viktig slutsats i utredningen är att EU-rätten inte ställer krav på att järnvägsunderhållet ska konkurrensutsättas:

”Underhållet av infrastrukturen på statens spåranslagningar har bolagiserats och utförs idag i sin helhet på entreprenad. EU-rätten utgör inte något hinder för en förändring i detta avseende, vilket innebär att ett återförande av hela eller delar av utförandet av underhållet till Trafikverket är möjligt.

En förändring av strukturen på Jernhusens organisation genom ändrat ansvar för funktioner som ryms inom Jernhusens nuvarande verksamhet torde inte heller möta något hinder i förhållande till EU-rätten.”

Alexandersson konstaterar dessutom att en effekt av konkurrensutsättningen av järnvägsunderhållet är att det förebyggande underhållet har minskat:

”Som tidigare nämnts kan underhållsåtgärder vara av olika typer: förebyggande underhåll, avhjälpande underhåll samt reinvesteringar som återställer en anläggning till ursprungligt tillstånd, exempelvis kontaktledningsbyten och spårbyten. Enligt fackliga företrädare, spårentreprenörer och personer som arbetar direkt med spårarbeten har det förebyggande underhållet minskat, medan det avhjälpande ökat, vilket betraktas som problematiskt när trafiken samtidigt har ökat.”

Men att det förebyggande underhållet minskat betyder inte, enligt utredningen, att det går att dra slutsatsen att det avhjälpande underhållet har ökat. Tvärtom är det osäkert hur det avhjälpande underhållet har utvecklats:

”Även om det bokförda avhjälpande underhållet ökat snabbare än det förebyggande sedan 2008 kan man enligt Trafikverket inte säkert säga att det avhjälpande underhållet ökat, eftersom ca 30 procent av allt underhållsarbete inte särredovisas, beroende på att det upphandlas utifrån järnvägens funktion.”

Alexanderssons förklaring till detta är att det inte alltid är lönsamt för entreprenörerna att utföra förebyggande underhåll:

”Trafikverket tillämpar i sina underhållskontrakt i regel femåriga avtal (med möjlighet till två års förlängning), vilket spårentreprenörer menar är för kort tid. Om entreprenören har ett femårigt avtal finns en risk att denne gör det som behövs för att behålla kontraktet under denna tid men inte mer. Det lönar sig helt enkelt inte att göra förebyggande underhåll under kontraktstiden. Det ger en risk för suboptimering ur ett anläggningsperspektiv.”

Ett annat problem som utredningen lyfter är att entreprenörer inte alltid har incitament att skaffa erforderlig utrustning:

”För att utföra visst underhåll, t.ex. byta räls, krävs tillgång till specialmaskiner. Dessa maskiner är dyra, köps normalt in för användning i 25 år och behöver nyttjas under ett visst antal timmar för att förränta sig. Om efterfrågan från Trafikverket är ojämn eller om det föreligger stor osäkerhet kring volym och tidsåtgång finns en risk för att entreprenörerna inte har möjlighet att hålla med utrustning, eller att underhålla och byta delar på denna. En del nya entreprenörer som inte har råd att köpa in specialmaskiner väljer istället att använda enklare och billigare utrustning, som t.ex. spårgående traktorer istället för lyftmotorvagnar. Ibland är det tillräckligt för uppgiften, men inte alltid. Specialmaskiner är säkrare ur arbetsmiljöhänseende än andra maskiner och arbetet kan utföras snabbare med dessa än med andra maskiner. Vid upphandling behövs en förståelse för detta.”

En rad sammantagna problem kan enligt utredningen leda till en försämrad säkerhet:

”Bristande kunskap om järnvägsanläggningarna kan få förödande konsekvenser ur säkerhetskänslighet. Säkerhetsfarliga fel behöver både kunna upptäckas snabbt och åtgärdas fort. Ur säkerhetskänslighet är det också mycket viktigt att information om hur arbete i spåren ska utföras når alla som deltar i arbetet. Med många underentreprenörer ska kraven föras vidare i flera led och säkerhetskraven får inte tappas bort under vägen. Trafikverket bär som infrastrukturförvaltare det yttersta ansvaret för säkerheten på anläggningen. Det innebär att Trafikverket i sina upphandlingar måste ange vilka krav som gäller för säkerhetsarbete och försäkra sig om att entreprenören och eventuella underentreprenörer följer kraven. Det är även av stor vikt att avvikelser i säkerhetskänslighet rapporteras och följs upp.”

I utredningen beskrivs också konkreta olyckor som skett.

”Det har förekommit ett antal tillbud och olyckor i samband med spårarbete på senare år. Ett exempel är tillbudet den 9 juni 2011 mellan Göttingen och Nyhem på Norra Stambanan där vid möte båda godstågen fick körsignal i signalsystemet. Tack vare att lokförarna upptäckte att det var något som inte stämde kunde en kollision undvikas. Utredningen visade att den nye entreprenören utfört en felkoppling av anläggningen som ledde till att linjeblockeringen, skyddssystemet som ska förhindra att två tåg i motstående riktning möts, inte fungerade. Statistik över denna och andra typer av olyckor har redovisats i kapitel 6. Statens Haverikommission har påbörjat en temautredning angående olyckor och tillbud vid arbete i spårmiljö. Den är föranledd av ett antal händelser under senare år.”

Ännu ett problem är att konkurrensutsättningen kan motverka en samlad uppbyggnad av kunskap om tillståndet i järnvägssystemet:

”Marknaden för spårunderhållstjänster är uppenbart bräcklig, med leverantörer som är hårt pressade av kraven från Trafikverket och där säsongsvariationer och anslagsförändringar kan resultera i plötsliga uppsägningar, särskilt när banarbeten ställs in med kort varsel. Det gynnar inte en stabil kunskapsuppbyggnad i företagen och en förmåga att investera i t.ex. nödvändiga maskiner. Risk föreligger också att entreprenörer tvingas säga upp kontrakt i förtid. /.../ En av orsakerna till situationen på marknaden för spårunderhållstjänster är att Trafikverket har en så dominerande roll som köpare. Även om upphandling i konkurrens i sådana situationer alltjämt kan leda till effektivisering som följd av specialisering, fattas möjligheten för entreprenörer att utveckla och föra över den typ av kunskap och erfarenhet som kommer av att arbeta med flera olika kunder. I ett fåtal fall kan entreprenörerna hämta kunskap också från andra kontrakt, t.ex. med SL och utländska infrastrukturförvaltare, men det skulle förmodligen krävas mer av detta för att få en långsiktigt gynnsam utveckling. /.../ Inte minst menar utredaren att det finns en stor risk för att Trafikverkets kunskap om den egna anläggningen blir sämre.”

## 17.2. ”Koll på anläggningen” (SOU 2015:42)

Även i Alexanderssons betänkande ”Koll på anläggningen” (SOU 2015:42) återfinns flera intressanta analyser av järnvägsunderhållet. Däribland menar Alexandersson att urvalet av anbud avgörs av pris, vilket innebär att det inte tas hänsyn till andra viktiga faktorer:

”I upphandlingarna av järnvägsunderhåll ligger fokus på lägsta pris som utvärderingskriterium, så länge övriga villkor anses uppfyllda. Det gör det



svårare att ta hänsyn till eventuella skillnader i olika entreprenörers upp-  
lägg vad gäller behov av tid i spår för en åtgärd. I syfte att skapa konkur-  
rensneutralitet mellan potentiella anbudsgivare ställer Trafikverket sällan  
krav på viss maskinell utrustning, även om detta skulle medge ett snabbare  
genomförande av arbetet och därmed mindre trafikpåverkan.”

Alexandersson ser problem med den ensidiga fokuseringen på pris, vilket  
riskerar att leda till att anbudet med lägsta pris alltid vinner oavsett den  
kvalitet i underhållet som kan erbjudas:

”Samtidigt är dagens fokus på lägsta pris något som uppfattas som negativt  
och väcker kritik. Det anses leda till en större risk att entreprenörer väljs  
som lämnat alltför låga anbud och sedermera får svårt att fullfölja kontrak-  
ten. Vidare blir det svårare att ta hänsyn till eventuella skillnader i olika  
entreprenörers upplägg vad gäller behov av tid i spår för en åtgärd.”

Även i denna utredning understryks att Trafikverket saknar kunskap om  
tillståndet i järnvägssystemet. Orsaken är att Trafikverket endast beställer  
underhåll och inte är utförare. En konsekvens blir att det är svårt för Tra-  
fikverket att planera sitt uppdrag:

”De brister som finns i aggregerad kunskap om anläggningens tillstånd  
samt i rutiner och arbetssätt medför enligt min bedömning att Trafikverket  
i dag har stora svårigheter med att planera underhållsåtgärderna på ett  
tillfredsställande sätt. Det är också tydligt att det är svårt att göra priorite-  
ringar mellan olika åtgärder.”

Detta innebär att det är osäkert om Trafikverket lever upp till sitt uppdrag:

”Utan tillräcklig kunskap om anläggningen är det osäkert om Trafikverket  
använder resurserna till underhåll på ett optimalt sätt. Det finns då risk att  
myndigheten har svårt att leva upp till kraven på en effektiv resursanvänd-  
ning enligt 3 § myndighetsförordningen (2007:515) och 3 § 1 kap budget-  
lagen (2011:203).”

Alexandersson menar att införandet av beställar-utförarmodellen inled-  
ningsvis pressade ner kostnaderna för järnvägsunderhållet. Däremot sak-  
nas belägg för att dessa förändringar skulle vara långsiktiga.

”Under 2000-talet har det sedan skett kraftiga ökningar. De särskilt låga  
nivåerna 1998–1999 kan sannolikt förklaras av att införandet av beställar-  
och utförarmodellen i Banverket initialt både resulterade i effektivitetsvin-  
ster och i en osäkerhet om roller som gjorde att själva beställningarna av en  
del åtgärder minskade.”

Alexandersson medger slutligen att det saknas underlag för att hävda att  
järnvägsunderhållet blir mer effektivt om ansvaret förs över till externa  
entreprenörer.

”Det går inte att generellt säga vilket av alternativen egen regi eller använ-  
dande av externa entreprenörer för utförande av järnvägsunderhåll som  
alltid är det mest effektiva och ändamålsenliga. Hänsyn behöver tas till  
olika förutsättningar i tid och rum.”

### 17.3. "Framtidens järnvägsunderhåll" (SOU 2020:18)

Utredningen "Framtidens järnvägsunderhåll" (SOU 2020:18) konstaterar inledningsvis att trafiken på järnvägen ökat. Det har i sin tur skapat ett ökat tryck på järnvägsunderhållet. Effekten har blivit en ökad press:

"Tiden räcker ofta inte till för att utföra långsiktigt underhåll, utan alltför ofta utförs kortsiktiga åtgärder som innebär att samma fel återkommer. Förutom att situationen inte möjliggör ett adekvat underhåll blir arbets-situationen för de tekniker som ska utföra arbetena bristfällig ur arbets-miljösynpunkt och i värsta fall direkt farlig. Tågoperatörerna, resenärer och köpare av godstransporter med flera anser inte heller att situationen är tillfredsställande."

Detta påverkar i sin tur villkoren för det uppstyckade järnvägsunderhållet:

"I nuläget möjliggör tider för basunderhåll allt för ofta endast kortsikti-ga åtgärder. Tider avsatta för banarbeten nyttjas dessutom inte alltid, på grund av att de inte är anpassade till de åtgärder som ska utföras. Därtill ökar kostnaderna för underhållet eftersom arbeten i stor utsträckning mås-te utföras under korta arbetspass samt under nätter och helger. Situationen innebär pressade arbetsförhållanden och omfattande väntetider."

I likhet med Alexandersson (SOU 2013:83) menar även Olauson (SOU 2020:18) att det nuvarande systemet för järnvägsunderhåll inte skapar tillräckligt incitament för ett fungerande förebyggande underhåll:

"Dessutom är inte drivkrafterna i de kontrakt som Trafikverket tillämpar sådana att de i tillräcklig omfattning stimulerar förebyggande underhåll samt utveckling och innovation vad avser arbetsmetoder och teknik."

Olauson konstaterar vidare att de stora förhoppningar som knutits till kon-kurrensutsättningen och privatiseringen av järnvägsunderhållet inte blivit verklighet:

"Konkurrensutsättningen av järnvägsunderhållet har inte lett till den effek-tivisering och innovation i underhållsverksamheten som var förhoppning-en."

"Jag anser inte att det går att säga att konkurrensutsättningen i sig medfört produktivetsförbättringar som inte skulle ha uppkommit om underhållet bedrivits i egen regi hos Trafikverket."

Olauson delar även Alexanderssons uppfattning att Trafikverkets ensidiga roll som beställare leder till att myndighetens kunskaper om järnvägssyste-met undermineras:

"Jag ifrågasätter också Trafikverkets ensidiga inriktning att inte utföra någon operativ verksamhet i egen regi. Jag menar att det krävs verksamhet i egen regi för att kunna vara en professionell beställare. Den låga produk-tivitet utveckling som skett i branschen menar jag delvis beror på avsakna-den av sådan verksamhet vid Trafikverket."

Just denna brist på kunskap och överblick betraktar Olauson som ett avgö-rande problem:

”Min bedömning är att det krävs mer och behovsanpassad kunskap om anläggningens status och dess utveckling för att stärka underhållsprocessen i alla dess delar. Det gäller oavsett om järnvägsunderhållet handlas upp i konkurrens eller utförs i Trafikverkets regi. Min bedömning är att det är den enskilt viktigaste frågan för ett bättre underhåll.”

## 18. Riksrevisionens granskningar av järnvägsunderhållet

Riksrevisionen har gjort en rad granskningar av järnvägsunderhållet. Här följer en överblick över de senaste årens granskningar och den kritik som Riksrevisionen fört fram under perioden 2010–2021.

### **Underhåll av järnväg (RiR 2010:16)**

Riksrevisionens bedömning är att regeringen och Banverket saknar tillräckliga och tillförlitliga underlag för att effektivt styra underhållet av järnvägarna. Underhållsresurserna riskerar därför att användas fel. Det finns bland annat brister i Banverkets uppgifter om järnvägarnas tillstånd. Bristerna påverkar verkets förutsättningar att planera underhållet.

### **Förvaltningen av samhällsekonomiska metoder inom infrastrukturområdet (RiR 2010:27)**

Investeringar i infrastruktur, såsom nya vägar och järnvägar, medför stora kostnader och konsekvenser. Granskningen visar att dagens förvaltning har flera brister, vilket medför en osäkerhet kring analysernas kvalitet.

### **Botniabanan och järnvägen längs Norrlandskusten – hur har det blivit och vad har det kostat? (RiR 2011:22)**

Riksrevisionen har granskat satsningen på Botniabanan. Riksrevisionens slutsats är att underlaget inför beslutet om Botniabanan innehöll stora fel, exempelvis om vilka restider som skulle bli möjliga att nå. De sammanlagda kostnaderna för att uppnå Botniabanans ändamål uppgår till cirka 26 miljarder kronor och är 140 procent högre än vad som angavs inför beslutet om att bygga banan.

### **Trafikverkens produktivitet – Hur mycket infrastruktur får man för pengarna? (RiR 2011:7)**

Riksrevisionen har granskat trafikverkens redovisning av produktivitet 1991–2009. De två trafikverken Vägverket och Banverket uppgick 2010 i det nybildade Trafikverket. Även regeringens roll har granskats. Riksrevisionens övergripande slutsats är att regeringen och trafikverken inte har tillgodosett rimliga krav på mätning och redovisning av produktiviteten.

### **Kostnadskontroll i stora järnvägsinvesteringar? (RiR 2011:6)**

Riksrevisionen har granskat kostnadskontrollen i stora järnvägsinvesteringar. Riksrevisionen konstaterar att flera av de brister som påtalats i tidigare granskningar kvarstod under Banverkets sista år. Däribland saknas fortfarande ett fungerande system för uppföljning av regeringens och Banverkets övergripande ekonomiska planering.

### **Statens satsningar på transportinfrastruktur – valuta för pengarna? (RiR 2012:21)**

Riksrevisionen har genomfört en serie granskningar under rubriken Infrastruktur på nya villkor. I denna avslutande granskningsrapport ges en samlad och fördjupad bild av de effektivitetsbrister som iakttagits samt en analys av orsakerna till problemen. Slutsatsen är att regeringen inte agerar i enlighet med fastlagda principer. Detta innebär en stor risk för att satsningar blir ineffektiva och alltför kostsamma.

### **Trafikverkets upphandling av vägar och järnvägar – leder den till hög produktivitet? (RiR 2012:14)**

Trafikverket upphandlar varor och tjänster för cirka 40 miljarder kronor varje år och är därmed en av de största beställarna i offentlig sektor. Riksrevisionens granskning ger inte stöd för att Trafikverkets upphandlingsstrategi, som bland annat förordar ökad volym, är ändamålsenlig. Mätningen tyder på att det inte har blivit mer väg och järnväg för pengarna med totalentreprenader, det vill säga entreprenörer som ansvarar för alla delar i ett projekt. Trafikverket har inte heller lyckats åstadkomma tillfredsställande konkurrens.

### **Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen? (RiR 2012:7)**

Riksrevisionen har granskat om styrningen mot klimat- och transportpolitiska mål är transparent och om rapporteringen till riksdagen är rättvisande. Granskningen visar att regeringen inte har tydliggjort sambandet mellan lönsamhet, trafikökningar och ökade koldioxidutsläpp.

### **Tågförseningar – orsaker, ansvar och åtgärder (RiR 2013:18)**

Riksrevisionen menar att regeringen inte har gett myndigheter och övriga aktörer de förutsättningar och incitament som krävs för att förebygga tågförseningar.

### **Väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige – saknas ett EU-perspektiv? (RiR 2017:27)**

EU har en gemensam planering för infrastruktur. Syftet är att senast år 2030 ha skapat effektiva och högkvalitativa transportkorridorer, eller stornät, inom hela EU. Riksrevisionens granskning visar att EU-målen inte har prioriterats tillräckligt i den svenska infrastrukturplaneringen.

### **Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur – tillämpas den på avsett sätt? (RiR 2018:30)**

Staten investerar årligen 25 miljarder kronor i ny transportinfrastruktur. För att säkerställa att det är de mest kostnadseffektiva investeringarna som genomförs ska beslut om investeringar föregås av en trafikslagsövergripande och förutsättningslös prövning som kallas fyrstegsprincipen. Den innebär att alternativa åtgärder ska prövas stegvis innan dyrare investeringar i ny transportinfrastruktur övervägs. Riksrevisionens slutsats är att det trafikslagsövergripande perspektivet inte har fått fullt genomslag inom Trafikverket.

### **Nytt signalsystem för järnvägen – effektiviteten i införandet av ERTMS (RiR 2018:21)**

Riksrevisionen har granskat regeringens och Trafikverkets planering och införande av det EU-gemensamma signalsystemet för järnvägen, ERTMS (European Rail Traffic Management System). Riksrevisionen bedömer att Trafikverkets uppskattning av kostnaden för att införa ERTMS på det svenska järnvägsnätet i huvudsak är välgrundad. Däremot har kostnaden för att utveckla den svenska tillämpningen av ERTMS-systemet nästan tredubblats mellan 2010 och 2018.

### **Att tänka efter före – statens planering av höghastighetsjärnväg (RiR 2019:31)**

Riksrevisionen har granskat statens planering av den höghastighetsjärnväg som är tänkt att gå från Stockholm till Göteborg respektive Malmö, i båda fallen via Jönköping. Riksrevisionens övergripande slutsats är att planeringsprocessen hittills inte haft en förutsättningslös karaktär.

### **Drift och underhåll av järnvägar – omfattande kostnadsavvikelser (RiR 2020:17)**

Riksrevisionen har granskat Trafikverkets upphandling av drift och underhåll av järnvägar. Syftet har varit att undersöka om staten får så mycket järnvägsunderhåll som möjligt för pengarna. Granskningen indikerar att så inte är fallet. Bland annat sker det stora kostnadsökningar efter att avtalen har slutits – i genomsnitt 74 procent i de analyserade kontrakten. Detta är betydligt mer än vid andra typer av entreprenader som Trafikverket upphandlar.

### **Kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar (RiR 2021:22)**

Statens anslag för att utveckla transportinfrastrukturen uppgår till över 30 miljarder kronor per år och kommer att öka. Riksrevisionen har granskat om Trafikverkets kostnadskalkyler utgör tillförlitliga beslutsunderlag för att möjliggöra en effektiv prioritering av infrastrukturprojekt. Granskningen visar att det skett omfattande kostnadsökningar mellan de senaste nationella trafikslagsövergripande planerna för transportinfrastrukturen.

(Texten i detta avsnitt bygger på en promemoria framtagen av Bengt Jäderholm. I den behandlas ännu fler rapporter från Riksrevisionsverket.)

## 19. Slutsatser

Den här utredningen handlar om hur järnvägsunderhållet har påverkats av konkurrensutsättning, privatisering och uppstyckning. Underlag för undersökningen har varit tidigare utredningar, granskningar av Riksrevisionen samt intervjuer med en rad initierade personer. Det finns flera nyanser i de uppgifter och analyser som refereras, men flera saker är också tämligen entydiga. Några av de slutsatser som styrks av en stark evidens är följande:

- Sverige har idag ett av Europas mest privatiserade och uppstyckade järnvägsunderhåll. Förändringen har gått snabbt. För två årtionden sedan skötte staten nästan allt järnvägsunderhåll.
- Idag är den statliga myndigheten Trafikverket beställare av järnvägsunderhåll men bedriver inget eget underhåll. Istället är underhållet upphandlat.
- Flera uppgifter och vittnesmål styrker att Trafikverket tappat kunskap och överblick över järnvägssystemet. Detta gör det svårare att bedöma anläggningens tillstånd och att avgöra om kostnaderna för upphandlade avtal är rimliga.
- Det saknas belägg för att konkurrensutsättningen av järnvägsunderhållet lett till en ökad effektivitet eller att det blivit vanligare med innovationer inom underhållet.
- Det finns starka belägg för att konkurrensutsättningen lett till ökade transaktionskostnader, det vill säga ökade kostnader för anbudsförfaranden, överklaganden, domstolsprövningar etc.
- Däremot har antalet järnvägstekniker nästan halverats från 1998 till 2020. Under perioden har de minskat från 7 257 till cirka 3 800. Detta trots att järnvägstrafiken har ökat under samma period.
- Flera uppgifter och vittnesmål styrker att konkurrensutsättningen och upphandlingen har många negativa effekter. Hit hör bland annat följande: (a) Entreprenörerna prioriterar ofta avhjälpande underhåll på bekostnad av förebyggande. Löpande underhåll går inte att reglera på samma sätt som exempelvis byte av komponenter, därför måste det löpande underhållet ofta ske på löpande räkning. (b) Entreprenörer som förlorat en fortsatt upphandling blir obenägna att bedriva ett kostsamt underhåll under slutfasen av den avtalsperiod som ska avslutas. (c) Entreprenörer som vunnit kontrakt försöker ofta att vältra över kostnader på tidigare entreprenörer och detta leder ofta till konflikter. (d) Entreprenörer som förlorar anbud överklagar regelmässigt dessa beslut vilket ofta leder till tvister i domstol. I vissa fall har överklagandena till och med skett innan anbudstiden gått ut och gällt påstådda brister i anbudsunderlagen. (e) Entreprenörernas prissättning påverkar vilket underhåll som beställs. De lösningar och åtgärder som är billigast får ofta företräde. Det gör att det exempelvis kan vara svårt att introducera moderna och dyrare tågväxlar. Priserna leder med andra ord ofta till att underhållet blir ensidigt. Eller uttryckt på ett annat sätt: det existerar en målkonflikt mellan att tågen ska fram och möjligheterna för entreprenörerna att göra vinst.

- Enligt Håkan Englund, ordförande i Seko Infranord, har det blivit en affärsidé bland entreprenörerna att överklaga anbud och att stämna Trafikverket. I många fall leder det till att tidigare avtal måste förlängas. De som sitter på avtalen har då en mycket stark förhandlingsposition. Det är bestämt att de ska bedriva en verksamhet, men inte vad de ska få betalt. Den positionen skapar goda förutsättningar för stora vinster.
- Ett återkommande argument bland dem som försvarar uppstyckningen, privatiseringen och konkurrensutsättningen är att det leder till sänkta kostnader. Det finns också studier som visar på en initial prispress på grund av konkurrensutsättning. Det kan ha skett genom snabba besparingar. Hur kostnaderna har utvecklats på sikt är däremot en annan sak. Det finns många belägg för att transaktionskostnaderna ökat. Det skulle behövas ny forskning som granskar de samlade ekonomiska effekterna av uppstyckningen, privatiseringen och konkurrensutsättningen av järnvägsunderhållet.
- Ett tecken på att effektiviteten inte ökat inom järnvägsunderhållet är att omfattningen av uppskjutet underhåll som ännu inte åtgärdats är lika stor som tidigare.
- Erfarenheter från både Sverige och andra länder visar att brister i järnvägsunderhållet, och inte minst det förebyggande, försämrar säkerheten och leder till stora samhällskostnader på grund av återkommande förseningar.
- Analyser visar att länder där tågen nästan alltid går och anländer i tid inte har styckat upp järnvägsunderhållet i en beställar- och utförardel. Istället har det företag som driver tågverksamheten ett direkt ansvar för underhållet. Ett exempel på ett sådant land är Schweiz.
- Erfarenheter från andra länder visar att ett uppstyckat och konkurrensutsatt järnvägsunderhåll ofta leder till skenande kostnader och försämrad säkerhet. I Storbritannien rusade kostnaderna i höjden på grund av en kraftigt ökad byråkrati i samband med konkurrensutsättningen av järnvägsunderhållet. Många tvister uppstod och aktörerna fick anlita mängder med konsulter och jurister.
- Hos de tre största entreprenörerna inom järnvägsunderhållet – Infranord, Strukton och NRC Group – är de flesta som jobbar tillsvidareanställda, men andelen bemanningsanställda och anställda av underentreprenörer har ökat. Hos mindre entreprenörer är de flesta tillfälligt anställda. Sammantaget har fler jobb inom järnvägsunderhållet blivit otrygga och tillfälliga. Det har lett till att jobben blivit mindre attraktiva. Inom en snar framtid riskerar det att bli personalbrist. Risken för detta slås även fast i en nyligen gjord utredning av arbetsgivare i branschen.
- För kärnkraftsindustri och pappers- och massaindustri är det självklart att bedriva avhjälpande underhåll och besiktning i egen regi. Den globala konkurrensen tvingar dessa industrier att ständigt se över organisationen. Slutsatsen för dem är att det mest effektiva är att behålla kunskapen om anläggningarna och själva utföra underhållet. Samma sak borde gälla för järnvägssystemet.



- I två offentliga utredningar (SOU 2013:83 och 2020:18) riktas kritik av hur järnvägsunderhållet fungerar idag. Båda utredningarna pekar bland annat på att det nuvarande systemet inte skapar tillräckliga incitament för ett fungerande förebyggande innehåll och att Trafikverkets ensidiga roll som beställare lett till att myndighetens kunskaper om järnvägssystemet har urholkats.
- Riksrevisionen har riktat hård kritik mot hur järnvägsunderhållet är organiserat. Bland annat har myndigheten påtalat att Trafikverket saknar underlag för att styra järnvägsunderhållet, att det saknats tillräckliga incitament för att förebygga tågförseningar och att skillnaden mellan upphandlat pris och faktisk slutlig kostnad ofta är stor.
- Riksrevisionens rapport 2020:17 visar att staten inte får ut så mycket järnvägsunderhåll som är möjligt att få ut av de satsade pengarna. En orsak är att de avtal som sluts med entreprenörer genomgående blir dyrare än vad man kommit överens om. I genomsnitt har kontrakten fördyrats med 74 procent.
- EU ställer krav på konkurrensutsättningen av driften av järnväg, men inte på att underhållet ska konkurrensutsättas. Sverige skulle med andra ord kunna återta järnvägsunderhållet i statlig regi utan att det stred mot EU:s regelverk. I flera länder i Europa har också staten huvudansvaret för järnvägsunderhållet, däribland i Tyskland.
- Det är möjligt för staten att återta ansvaret helt eller delvis för järnvägsunderhållet. Det har skett i Storbritannien, Nya Zeeland och i Norge. Det skulle också vara möjligt i Sverige.
- Det är utmärkt om staten satsar mer pengar på järnvägsunderhåll, men ska pengarna användas effektivt krävs en förändring av underhållets organisation där staten genom Trafikverket får ett direkt operativt ansvar.

# 20. Källor

## Centrala skriftiga källor

Aassi, Adil, Drift och Underhåll för högre effektivitet av järnvägar, KTH, 2012. <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:549646/FULLTEXT01.pdf>

Abbott, Malcolm & Cohen, Bruce, The privatization and de-privatization of rail industry assets in Australia and New Zealand, Utilites Policy, Volym 41, 2016. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0957178716300923>

Andersson, Per J, Ta tåget, Ordfront, 2019. Ej tillgänglig på nätet.

Bane Nor, Ny regering varslar offensiv jernbanepolitik, , 2021. <https://www.banenor.no/Nyheter/Nyhetsarkiv/2021/ny-regjering-varslar-offensiv-jernbanepolitik/>

Boysen, Hans E & Odolinski, Kristofer, Railway line capacity utilisation and its impact on maintenance costs, University of Leeds, 2018. [https://eprints.whiterose.ac.uk/172754/1/Manuscript\\_Railway%20line%20capacity%20utilisation%20and%20its%20impact%20on%20maintenance%20costs.pdf](https://eprints.whiterose.ac.uk/172754/1/Manuscript_Railway%20line%20capacity%20utilisation%20and%20its%20impact%20on%20maintenance%20costs.pdf)

Donnelly, Dylan, Great British Railways: Boris plots biggest rail shake up for 25 years with state control, 20/5, Express, 2021. <https://www.express.co.uk/news/uk/1438599/Great-British-Railways-news-boris-johnson-rail-services-update-state-control-funding-ont>

Eilertsen, Roar & Bjerke, Paul, Markedet overtar - Konsekvenser av jernbarnereformen, De Facto, Kunnskapssenter for fagorganiserte, 2020. <https://www.de-facto.no/wp-content/uploads/2021/06/Markedet-overtar--Konsekvenser-av-jernbarnereformen-27-08.pdf>

European Rail Infrastructure Managers, website, 2020. <https://eimrail.org>

Nicolai, Folkert, Biggest German political party wants to reform DB, RailTech.com, 16/1, 2020. <https://www.railtech.com/politics/2020/01/16/biggest-german-political-party-wants-to-reform-db/?gclid=accept>

Gjörup, Karl & Östman, Alexander, Järnvägsunderhåll i praktiken, Lunds universitet, 2013. <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=3912902&fileId=8961677>

Hayabusa, Sena tåg kostar pengar, I-Fokus-Politik, 29/1, 2018. <https://politik.ifokus.se/discussion/1441019/sena-tag-kostar-miljoner>

Höök, Peter, Norska regeringen återför norsk järnvägstrafik till staten, Järnvägsnyheter, 20/10, 2021. <https://www.jarnvagsnyheter.se/20211020/12602/norska-regeringen-ater-for-norsk-jarnvagstrafik-till-staten>

International Transport Forum, Efficiency in Railway Operations and Infrastructure Management, 2019. [https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/efficiency-railway-operations-in-frastructure\\_1.pdf](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/efficiency-railway-operations-in-frastructure_1.pdf)

Kadhammar, Peter, De svenska järnvägarna är en skam, Aftonbladet, 27/2, 2018. <https://www.aftonbladet.se/nyheter/kolumner/a/1kRQrl/de-svenska-jarnvagarna-ar-en-skam>

Kadhammar, Peter, Den svenska järnvägen är en läxa till liberala fanatiker, Aftonbladet, 15/1, 2014. <https://www.aftonbladet.se/nyheter/kolumner/a/Xw4Bbn/svenska-jarnvagen-ar-en-laxa-till-liberala-fanatiker>

Kamann, Matthias, Das Ampel-Problem mit der Deutsche Bahn, Welt 19/11. 2021. <https://www.welt.de/politik/deutschland/article235141546/Deutsche-Bahn-Grosse-Bahn-Reform-duerfte-unter-Ampel-ausbleiben.html>

Kleja, Monica, Så uselt styrs underhållet av de svenska järnvägarna, Ny Teknik, 25/3, 2015. <https://www.nyteknik.se/fordon/sa-uselt-styrs-underhallet-av-de-svenska-jarnvagarna-6394481>

Lundström, Jörgen, Järnvägsunderhåll, (ppp), Seko Infranord, 2019. Inte tillgängligt på nätet.

Nilsson, Jan-Eric & Odolinski, Kristofer, Billigare och bättre järnvägsunderhåll efter konkurrensutsättning, Ekonomistas, 5/9, 2014. <https://ekonomistas.se/2014/09/05/billigare-och-battere-jarnvagsunderhall-efter-konkurrensutsattning/>

Nordisk Ministerråd, Gemensam nordisk anläggningsmarknad, Tema nord 2004:551. <http://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:702768/FULLTEXT01.pdf>

Nyberg, Mikael, Det stora tågrånet, Karneval förlag, 2013. Ej tillgänglig på nätet.

Parkkila, Leena; Ailinpieti, Piia & Lehtosaari, Marko, Railway Operations, Maintenance and Repair Practices in Northern Finland, Lapland university, Rovaniemi, 2020. <https://arinka.eu/wp-content/uploads/2021/01/Railway-Operations-Maintenance-and-Repair-Practices-in-Northern-Finland.pdf>

Poelman, Hugo; Dijkstra, Lewis & Ackermans, Linde, Rail Transport Performance, Working Paper, EU, 2020. [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/work/032020\\_rail\\_transport\\_performance.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/work/032020_rail_transport_performance.pdf)

Riksrevisionen, (samtliga granskningar som refereras i rapporten). <https://www.riksrevisionen.se>

Seko, (Bengt Jäderholm), Allt eller inget i egen regi - granskning av motiven för olika organisationsformer inom järnvägsunderhållet, 2016. Inte tillgängligt på nätet.

Seko, (Bengt Jäderholm), Ny syn på järnvägsunderhållet, 2014. [https://www.seko.se/siteassets/migrerade-filer/pdf/rapporter/rapport\\_ny-syn-pa-jarnvagsunderhallet\\_webb1.pdf?id=8144](https://www.seko.se/siteassets/migrerade-filer/pdf/rapporter/rapport_ny-syn-pa-jarnvagsunderhallet_webb1.pdf?id=8144)

Seko, Riksdagspresentation, Järnvägsunderhåll, (ppp), 2013. Inte tillgängligt på nätet.

Seko, Yttrande över betänkande SOU 2020:18 Framtidens järnvägsunderhåll, 2020. <https://www.regeringen.se/48e731/contentassets/4ef323daa6ee4d78a36929839672646d/seko.pdf>

Statens offentliga utredningar, En annan tågordning - bortom järnvägsknuten (SOU 2015:110). <https://www.regeringen.se/4af5e9/contentassets/dec8cb0e4fab4a33af8b0609e04c30f5/en-annan-tagordning--bortom-jarnvagsknuten-sou-2015110>

Statens offentliga utredningar, En enkel till framtiden, SOU 2020:18. <https://www.regeringen.se/49bbab/contentassets/f2f5f4986cf345c78769053963eb8b3c/sou-201383-en-enkel-till-framtiden-delbetankande-av-utredningen-om-jarnvagens-organisation>

Statens offentliga utredningar, Framtidens järnvägsunderhåll, SOU 2013:83. <https://www.regeringen.se/496991/contentassets/5c9ce7d4fb9e40afb155b9ed249bb5f5/framtidens-jarnvagsunderhall-sou-202018>

Statens offentliga utredningar, "Koll på anläggningen", SOU 2015:42. <https://www.regeringen.se/49c837/contentassets/83aa300b13c946418a542c5159aabbf2/koll-pa-anlaggningen-sou-201542>

Sveriges Byggindustrier, Trafikverket & Infranord, Kompetensanalys järnväg i Sverige till 2025, 5/1, 2025. [https://www.seko.se/siteassets/pdf-seko.se/branschinformation-ej-avtal/vag-och-ban/kompetensanalys\\_jarnvag\\_i\\_sverige\\_till\\_2025\\_20180220.pdf](https://www.seko.se/siteassets/pdf-seko.se/branschinformation-ej-avtal/vag-och-ban/kompetensanalys_jarnvag_i_sverige_till_2025_20180220.pdf)

SvT, Minst sex döda i brittisk tågolycka 7/11, 2004. <https://www.svt.se/nyheter/utrikes/minst-sex-doda-i-brittisk-tagolycka-1>

Trafikverket, Basunderhåll järnväg, 2020. <https://www.trafikverket.se/contentassets/627e125800624b65a569194c64e-c0c93/basunderhall-jarnvag.pdf>

Trafikverket, Långsiktig underhållsplan avseende genomförande av järnvägsunderhåll, Regeringsuppdrag I202/02972/TP, 7/8, 2020. <https://www.trafikverket.se/contentassets/31e-c426440ab4562b4619765762b167a/rapport-langsigtig-underhallsplan-avseende-genomforande-av-jarnvagsunderhall.pdf>

Odolinski, Kristofer & Smith, Andrew, Assessing the cost impact of competitive tendering in rail infrastructure maintenance services: evidence from the Swedish reforms (1999-2011), Centre for Transport Studies, CTS Working Paper 2014:17. <https://www.transportportal.se/swopec/CTS2014-17.pdf>

Ottosson, Jan & Andersson-Skog, Lena, Stat, marknad och reglering i historiskt perspektiv, Konkurrensverket, Uppdragsforskningsrapport 2013:3. [https://www.konkurrensverket.se/globalassets/dokument/informationsmaterial/rapporter-och-broschyrer/uppdragsforskning/forsk-rapport\\_2013-3\\_stat-marknad-och-reglering-i-historiskt-perspektiv.pdf](https://www.konkurrensverket.se/globalassets/dokument/informationsmaterial/rapporter-och-broschyrer/uppdragsforskning/forsk-rapport_2013-3_stat-marknad-och-reglering-i-historiskt-perspektiv.pdf)

Williams, Robert; Greig, David & Wallis, Ian, Results of Railway Privatization in Australia and New Zealand, The World Bank Group, Transport Papers, 2005. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/17403/33909a10t-p070A1rail0concessions0web.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Winston Peters, Hon, New Zealand Rail - Piracy Through Privatisation, Scoop Media, 2021. <https://www.scoop.co.nz/stories/PA0107/S00263.htm>

## Muntliga källor

Burkert, Martin  
Brekkuhus Sæthre, Jane  
Englund, Håkan  
Franssila, Mika  
Gordon, Alex  
Hallert, Gunnar  
Hallikainen, Jarmi  
Jäderholm, Bengt  
Linder, Kalle  
Lundström, Jörgen  
Naderus, Johnny  
Nævrå, Arne  
Nyberg, Micke  
Pfann, Lisa  
Svensson Smith, Karin  
Thorsen, Grethe  
Wolmar, Christian

## Fotografer

Mason, Kai, Unsplash  
Berntsen, Nicolai, Unsplash  
Hill, Callum, Unsplash  
Bagno, Alexander, Unsplash  
Nord, Oscar, Unsplash  
Lerjen, Yann, Unsplash  
Pleino, Johannes, Unsplash  
Hjelm, Marcus, Unsplash  
APchanel, Adobe Stock

Rapporten är utgiven av Sekos företagsfack vid Infranord i mars 2022.

Text: Mats Wingborg

Form och layout: Micaela Gustavsson

