SVENSKT NÄRINGSLIV

Billigare tågbiljetter och lägre kostnader för underhåll

Konkurrens i järnvägssektorn

OKTOBER 2025

Författare: Johan Nyström, Nyfou

Innehåll

Förord 2

Sammanfattning 3

1. Inledning 4

2. Bakgrund till dagens järnvägsmarknad 5
2.1 Avreglering av järnvägsunderhållet 6

3. Positiv utveckling av tågtrafik och underhåll 8
3.1 SJs exponering för konkurrens har sänkt priserna 8
3.2 Järnvägsunderhållet kostar 11 procent mindre med bibehållen kvalitet 9

4. De verkliga problemen på svensk järnväg 11
4.1 Fel orsakade av tågen 12
4.2 Det eftersatta underhållet 13

5. Slutsats 15

Referenser 16

Förord

Standarden på den svenska transportinfrastrukturen har under flera decennier försämrats. Ett alltför litet fokus på vidmakthållande, till förmån för nya projekt, har skapat en ohållbar situation. Trafikverket bedömer att det kommer att krävas investeringar om 127 miljarder kronor för att infrastrukturen ska nå acceptabel standard. Den allra största andelen, dryga 90 miljarder, behövs för att återupprätta statusen på järnväg.

Transportsystemet och den svenska infrastrukturen står dessutom inför fler utmaningar än bara en växande underhållsskuld. Bristande kostnadskontroll, effektivitetsutmaningar och långsam introduktion av ny teknik är några av dem.

Konkurrensutsättning har länge varit ett sätt att öka effektivitet, innovationskraft och driva ner kostnader på olika marknader. Sverige har flertalet exempel, inte minst på transportområdet, där alltifrån taximarknad till flygmarknad förändrats till det bättre efter att privata aktörer välkomnats. Konkurrensutsättningen i sig är dock ingen garant för ett bättre resultat – precis som med all annan förändring behöver den genomföras på rätt sätt för att lyckas. Det är viktigt att resultatet utvärderas och följs upp, för att eventuella brister ska kunna korrigeras.

En marknad vars konkurrensutsättning länge varit föremål för diskussion är den svenska järnvägssektorns. Precis som sig bör har beslutet att konkurrensutsätta såväl underhållsarbetet av infrastrukturen som tågtrafiken utvärderats av statliga utredningar och akademi. Slutsatserna är att konkurrensutsättningen varit gynnsam för sektorn. Både genom prissänkningar och minskade kostnader.

Trots det cirkulerar de politiska diskussionerna alltför ofta tillbaka till de privata aktörernas roll på marknaden. Järnvägens standard har, utan tvekan, försämrats över tid. Ansvaret bör dock läggas där det hör hemma – hos de politiker, av olika färg, som prioriterat ned anslag till underhåll och vidmakthållande av den svenska järnvägen.

Kostnaden för bristerna faller på trafikanter och näringslivet, men det är också i näringslivet som lösningarna på problemen finns. Nya tekniska lösningar kommer att behövas för att underhålls-skulden ska kunna återtas i ett högre tempo än beräknat och det är hos företagen som den nödvändiga innovationskraften finns. Att förändra systemet riskerar både leda till ett kompetenstapp och en övergångsperiod som försenar nödvändigt underhållsarbete ytterligare. Det finns det inte tid för.

Denna rapport ger en genomgång av besluten bakom att konkurrensutsätta marknaden och vilka effekter det genererat. Informationen är på intet sätt ny, men förtjänar att återigen lyftas fram i debatten. Rapporten är framtagen under 2025 på Svenskt Näringslivs uppdrag av transportforskaren Johan Nyström, Nyström Forskning och Utredning AB (Nyfou). Slutsatserna är författarens egna.

Madeleine Svenberg
Expert infrastruktur och klimatpolicy

Sammanfattning

Konkurrens i järnvägssektorn har lett till att biljettpriserna minskat med 12 procent och underhållskostnaderna med 11 procent. Trots detta står järnvägen inför stora utmaningar. Järnvägstrafiken hade stora problem sommaren 2025 och punktligheten är sämre än någonsin. Roten till problemen ligger i att operatörerna på järnvägen inte fullt ut betalar kostnaderna för de förseningar de orsakar. Kvalitetsavgifterna, som ska ge Trafikverket och järnvägsföretagen (de som kör tågen) incitament att minimera driftstörningar, bör inkludera alla förseningar och registreras bättre. Därutöver orsakar det eftersatta underhållet en stor del av förseningarna. Under en längre tid har underhållet av järnvägen fått stå tillbaka, då regeringar oavsett politisk färg prioriterat investeringar. Resultatet är ett järnvägssystem som förfallit snabbare än vad de avsatta resurserna för underhåll kunnat motverka. Prognoser för både person- och godstrafiken pekar uppåt. Ett återreglerat järnvägsunderhåll och mindre konkurrens i trafiken riskerar dock att rasera en sådan tillväxt. Istället för att återreglera bör politiker fokusera på att effektivisera kvalitetsavgifterna och återta det eftersatta underhållet på järnvägen.

1. Inledning

Situationen på den svenska järnvägen är motsägelsefull. Å ena sidan finns en tydlig politisk och samhällelig vilja att öka användningen av järnvägen, både för persontransporter och godstrafik. Efterfrågan på tågbiljetter är hög. Därutöver strävar näringslivet efter att i allt större utsträckning flytta gods till järnväg, då det utgör ett konkurrenskraftigt alternativ för långväga transporter. Statistiken visar att tågtrafiken ökat och alla prognoser pekar mot fortsatt tillväxt under kommande decennier.

Å andra sidan brottas den svenska järnvägen med allvarliga problem. Tekniska, organisatoriska och finansiella utmaningar påverkar systemets funktion och leder i slutänden till att tågen försenas. Punktligheten har aldrig varit sämre än nu. Järnvägstrafiken har strulat under sommaren 2025 med stillastående tåg och frustrerade resenärer. År 2024 anlände 87 procent av tågen i tid, vilket är den lägsta siffran sedan 2013, då Trafikanalys började publicera statistik om järnvägens punktlighet enligt dagens metodik (Trafikanalys, 2025).

Om inget görs för att åtgärda problemen med dålig punktlighet kommer resenärernas tålamod och efterfrågan att vika. Hittills har dessvärre alltför mycket tid och kraft lagts på fel saker.

Många vill göra gällande att konkurrensen i järnvägssektorn – avregleringen av SJs monopol och konkurrensutsättningen av järnvägsunderhållet – bär skulden för dagens situation. Detta är ett lättkommunicerat budskap, men likväl felaktigt. Problembilden är betydligt mer komplex och kräver en djupare analys.

Frågeställningen i föreliggande studie är att identifiera de verkliga orsakerna till problemen på den svenska järnvägen. Det ger ett underlag för att rikta reformer rätt och avfärda felaktiga förklaringsvariabler.

Studien inleds med en beskrivning av järnvägsmarknadens utveckling sedan år 1988. Därefter påvisas, med empiriska utvärderingar, hur konkurrens i järnvägssektorn har gett resultat. Avslutningsvis åskådliggörs de underliggande problemen på järnvägen och hur de bör bemötas.

2. Bakgrund till dagens järnvägsmarknad

Introduktionen av konkurrens i den svenska järnvägssektorn var pådriven från EU. År 1991 lanserades EU-direktiv (91/440/EEG) om vertikal separering av järnvägsmarknaden. Sverige hade dock föregått den kommande lagstiftningen genom att år 1988 dela upp ansvaret för trafiken och infrastrukturen. SJ fortsatte ansvara för trafiken medan den nya myndigheten Banverket bildades med ansvar för infrastrukturen.

Marknadsöppningen för trafik, tillika brytningen med SJs monopol, skedde i olika steg för olika segment från 1990 och framåt. Först ut var den regionala trafiken, där Jönköpings län år 1990 upphandlade trafik på sträckan Nässjö–Jönköping av det privata bolaget BK Tåg (SOU 2008:92). Därmed var SJs monopol brutet. En stor del av den regionala tågtrafiken upphandlas av regionerna även i dag.

Marknaden för godstrafik öppnade år 1996 (Prop. 1995/96:92). Det innebar att företag kunde ansöka om tåglägen och erbjuda tjänsten godstransporter i konkurrens med SJ på en öppen marknad. Tidiga att utmana SJs godstrafik efter 1996 var Malmtrafik i Kiruna AB (MTAB), BK Tåg, Inlandsgods, Shortline Väst och TÅGAB (SOU 2003:104; Gustafsson och Nyström, 2019). År 2001 avknoppades godstransportdelen från SJ och Green Cargo bildades. Avregleringens utvärdering visar att den har bidragit positivt till utvecklingen av godstransporter (Vierth, 2012).

Samtidigt är bristen på konkurrens fortfarande ett problem på marknaden för godstransporter. Green Cargo hade år 2023 en marknadsandel på 57 procent mätt i tonkm, exklusive LKABs trafik på malmbanan (Green Cargo, 2024 och Trafikanalys, 2024). Den vänstra kolumnen i tabell 1 återger de 16 företag som har licens att utföra godstransporter på svensk järnväg år 2023.

Fram till 2010 hade SJ trafikeringsrätten och monopol på interregional persontrafik. Den bröts med propositionen 2008/09:176 och i praktiken kunde företag ansöka om tåglägen i kapacitetstilldelningen för den tågplan som började gälla i december 2011. Först ut var Veolia (i dag ägt av Transdev) som etablerade trafik på sträckan Malmö–Stockholm (Fröidh och Nelldal, 2015). Sedan dess har SJs verksamhet varit konkurrensutsatt, även om den statliga aktören fortfarande är marknadsledande. Den högra kolumnen i tabell 1 visar företag som har licens att utföra persontrafik, inklusive upphandlad regional trafik, på svensk järnväg år 2023.

Tabell 1. Tågoperatörer i Sverige år 2023.

Godstrafik	Persontrafik
BLS Rail AB	A-Train AB
Cargo Net AS	Hector Rail AB
CFLCargo AB	Inlandståget AB
DB Cargo Scandinavia A/S	MTR Express AB
Green Cargo AB	MTR Pendeltågen AB
Grenland Rail AB	SJ AB
Hector Rail AB	SJ Götalandståg AB
Hitachi Energy	Transdev Sverige AB
Inlandståget AB	Transdev Uppland AB
LKAB Malmtrafik AB	Tågåkeriet i Bergslagen AB
Nordiska tåg AB	VR Sverige AB
Railcare Logistik AB	Vy Tåg AB
Real Rail	
Tågfrakt AB	
Tågåkeriet i Bergslagen AB	
TX Logistik AB	

Källa: Trafikanalys (2024)

2.1 Avreglering av järnvägsunderhållet

Efter separeringen av infrastruktur och trafik år 1988 genomförde Banverket underhåll av järnvägen i egen regi. År 1998 separerades den förvaltande och den producerande enheten inom Banverket i varsin beställar- och utförardel. Den utförande delen samlades i Banverket Produktion, som utgjorde en enhet inom Banverket. Tanken med en uppdelning mellan beställare och utförare var att effektivisera verksamheten (SOU 2020:18).

Snart ville dock S-regeringen och kommunikationsministern Björn Rosengren ta detta vidare. I regleringsbrevet för Banverket år 2000 fick de i uppdrag utreda möjligheterna att konkurrensutsätta den utförande underhållsverksamheten (Näringsdepartementet, 1999). Utredningen föreslog att gå vidare med idén och hösten 2000 tog Banverkets styrelsebeslut om att underhållsverksamheten skulle upphandlas (SOU 2009:20). Banverket Produktion skulle då i konkurrens med privata entreprenörer lämna anbud till Banverket i konkurrens för underhållskontrakten.

Det första driftskontraktet upphandlades år 2002 och vanns av det privata svenska företaget Swedish Rail Systems (SRS) (SOU 2015:42).[1] Därefter konkurrensutsattes de kvarvarande 33 kontrakten successivt över en tolvårsperiod.[2] Basunderhållskontrakten löper ofta på fem år med option på två års förlängning för ett geografiskt område.

[1] SRS köptes senare upp av brittiska Carillion.

[2] År 2024 har Trafikverket 32 upphandlade baskontrakt för underhåll på järnvägen.

År 2024 hade statligt ägda Infranord[3], Strukton, BDX, NRC och Infrakraft kontrakt med Trafikverket för järnvägsunderhåll.

Den successiva konkurrensutsättningen har beskrivits som en framgångsfaktor i etablerandet av den svenska marknaden för järnvägsunderhåll. Det medförde att både beställare och entreprenörer kunde lära sig marknaden, i kontrast till Storbritannien där både järnvägstrafiken och dess infrastruktur avreglerades i mycket snabb takt år 1994 och problem uppstod. Även Finland och Nederländernas konkurrensutsättningar av järnvägsunderhållet har skett successivt (Nilsson och Nyström, 2014).

[3] Infranord är ett statligt ägt aktiebolag. Det bildades år 2010 som en bolagisering av Banverket Produktion.

3. Positiv utveckling av tågtrafik och underhåll

Introduktionen av konkurrens i den svenska järnvägssektorn har utvärderats empiriskt och uppvisat positiva effekter.

3.1 SJs exponering för konkurrens har sänkt priserna

När ett monopol bryts är det att förvänta sig att priserna går ned. Å andra sidan finns det praktiska utmaningar och ett kunskapsunderläge för de nya företagen mot SJ som skött trafiken sedan år 1856 (Söör, 2018). Ytterligare en dimension är att hitta de företagsekonomiskt lönsamma sträckorna som kan drivas kommersiellt.

Den första sträckan där SJ utmanades var av Veolia (sedermera Transdev) på Stockholm–Malmö hösten år 2010. Utvärderingen av Veolias inträde påvisar att antalet avgångar ökade, då SJ satt in fler tåg på sträckan. Veolia konkurrerade med lägre priser och på helheten blev det en större diversifiering av priser från budgetalternativ till första klass samt fler avgångar mellan Malmö–Stockholm (Fröidh och Nelldal, 2015). I dag trafikerar både SJ och Snälltåget (som ägs av Transdev) sträckan.

En annan populär sträcka för persontrafik är Stockholm–Göteborg. Först ut att konkurrera med SJ var Skandinaviska Jernbanor med Blå Tåget. De trafikerade sträckan mellan 2011 och 2018. Tjänsten som erbjöds var mer av en exklusiv upplevelse på ett fint tåg än pendling (Fröidh och Nelldal, 2015). År 2015 inträdde MTR på marknaden och utmanade SJ. Utvärderingen visar att priserna på sträckan sjönk. SJs priser gick ned med 12,6 procent jämfört med prisnivån innan (Vigren, 2017). År 2024 köptes MTR av finska VR. Mellan 2021 och 2024 trafikerade även Flixtrain sträckan men numera är det bara SJ och VR.

Utöver förbindelser mellan storstäderna finns ytterligare ett antal kommersiella linjer i konkurrens med SJ. Tågab kör persontrafik på Stockholm – Karlstad – Göteborg, Karlstad – Alvesta samt Mora/Falun. VY trafikerar också sträckan Stockholm – Karlstad.

Marknadsöppningen medförde att de lägsta priserna för interregional trafik sjönk på sträckor där nya aktörer etablerat sig. Samtidigt ökade skillnaderna mellan högsta och lägsta priserna, med ett mer diversifierat utbud. Även antalet avgångar ökade

(Fröidh et al. 2024). Konkurrensen på spåren har lett till att SJ blivit mer effektivt, men det finns fortfarande en betydande samhällsekonomisk potential att realisera om konkurrensen stimuleras ytterligare (Söör, 2018).

3.2 Järnvägsunderhållet kostar 11 procent mindre med bibehållen kvalitet

Konkurrensutsättningar leder ofta till en initial prispress (Andersson et al. 2019) men det är svårt att empiriskt kontrollera för kvalitetsutvecklingen. Svårigheten ligger i att följa både pris och kvalitet samtidigt som förutsättningarna före och efter reformen konstanthålls. Ett relevant exempel är konkurrensutsättning av vägunderhållet, där kostnaderna sjönk med 22–27 procent (Arnek, 2002) men den statistiska analysen saknar en formell kontroll av levererad kvalitet.

Den successiva konkurrensutsättningen av den svenska järnvägsunderhållet medförde att data kunde samlas före och efter konkurrensutsättningen på kontaktsnivå. Detta paneldataset kompletterat med kvalitetsvariabler och trafikutveckling gav goda förutsättningar att utvärdera reformen med upphandlat underhåll. Så gjordes också i en vetenskaplig studie, där den statistiska analysen fastställde att konkurrensutsättningen minskade kostnaderna för underhåll av järnvägen med 11 procent givet en bibehållen kvalitet (Odolinski och Smith, 2016). I data kan också utläsas att c-felen[4] minskade under den analyserade perioden, vilket indikerar att kvaliteten steg.

År 2024 uppgick Trafikverkets inköp av entreprenadupphandlingar gällande underhåll till 10,9 mdkr (Trafikverket, 2025a). Det inkluderar reinvesteringar under 200 miljoner, nationella underhållskontrakt och baskontrakten. Resultaten från Odolinski och Smith (2016) innebär att utan konkurrensutsättningen skulle samma underhåll kosta 1,3 mdkr ytterligare, vilket exempelvis motsvarar kostnaden för ca 300 växelbyten.[5] År 2024 byttes 59 spårväxlar (Trafikverket, 2025b) och antalet som bedöms passerat sin tekniska livslängd år 2025 är 1 860 st (Trafikverket, 2024c).

Trots denna rigorösa utvärdering finns röster som vill återreglera järnvägsunderhållet. Diskussionen initierades av SEKO som år 2011 beskyllde konkurrensutsättningen för att ha skapat problemen på järnvägen under vintern 2009/10 (Riksdagen, 2011). Utredningen som tillsattes för att klargöra orsakerna, konstaterade att problemen var stora nederbördsmängder, kombinerat med kyla och fukt samt brister i samordning, koordinering samt ett underliggande eftersatt underhållsbehov i infrastrukturen. Vidare konstaterades att problemen inte låg i konkurrensutsättningen; ”*Ingen aktör inom järnvägen har under utredningsarbetet påstått att marknadsöppningen har orsakat vinterns störningar*” (SOU 2010:69).

Därefter har tre offentliga utredningar (SOU 2013:83, SOU 2015:42, SOU 2015:110), två Trafikverksrapporter (Trafikverket, 2015a och 2017) samt den vetenskapliga studien (Odolinski och Smith, 2016) konstaterat att konkurrensutsättningen har tjänat skattebetalarna väl.

[4] C-fel utgör akuta fel som ska åtgärdas skyndsamt.

[5] Givet en kostnadsuppskattning på 4 miljoner per spårväxelbyte (Nilsson et al. 2023).

Det räckte dock inte för att begrava diskussionen. Ytterligare en offentlig utredning (SOU 2020:18) tillsattes med uppdraget om att utreda hur ett återförstatligande skulle genomföras.[6] Utredningen omnämner Odolinski och Smith (2016) resultat i två meningar. I den korta passusen påpekas korrekt att resultatet inte tar hänsyn till ökade transaktionskostnader för upphandling, vilket också benämns av Wingborg (2022) och Järderholm (2014).[7]

Transaktionskostnader för upphandlingar består främst av personalkostnader. En enkel överslagsberäkning visar att det skulle behövts anställts 1 100 upphandlare som arbetade med järnvägsunderhåll för att överstiga besparingen från konkurrensutsättningen.[8] År 2020 hade Trafikverket 152 inköpare som skötte upphandlingarna för hela verksamheten (Trafikverket, 2020a), vilket motsvarar 180 personer år 2024.[9] År 2024 utgjorde järnvägsunderhållet 16 procent av Trafikverkets inköpsvolym (Trafikverket, 2025a). Om inköparna fördelas proportionerligt över verksamheten, är det 29 anställda som jobbar med upphandling av järnvägsunderhåll. Således är det orimligt att upphandlingskostnaderna för järnvägsunderhållet skulle överstiga besparingen. En av de offentliga utredningarna drar samma slutsats och uppskattar nettobesparingen från konkurrensutsättningen till 9 procent om hänsyn tas till transaktionskostnaderna (SOU 2015:42).

De empiriskt genomförda utvärderingarna av järnvägsunderhållet slår fast att reformen med konkurrensutsättningen varit fördelaktig. Invändningar baserade på teoretiska resonemang (Jäderholm, 2014) och sex intervjuer (Wingborg, 2022) förändrar inte det. Problemen på järnvägen ligger på andra delar.

[6] Till utredare tillsattes den tidigare LO-medarbetaren, Erland Olauson. I SEKO-tidningen uppger han att han tog uppdraget av lojalitet med den socialdemokratiskt ledda regeringen, då ingen annan ville göra jobbet (SEKO tidningen, 2020).

[7] Järderholm (2014) och Wingborg (2022) diskuterar dock inte transaktionskostnaderna med att återreglera underhållet till egen regi som Trafikverket uppskattar till 1,3–1,9 miljarder (SOU 2020:18).

[8] Beräknat utifrån att basunderhållet omsatte 10,9 mdkr år 2024 (Trafikverket, 2025a), vilket innebär en besparing på 560 miljoner per år och att en upphandlare antas tjäna 50 000 per månad med en totalkostnad på ca 1,2 miljoner per år.

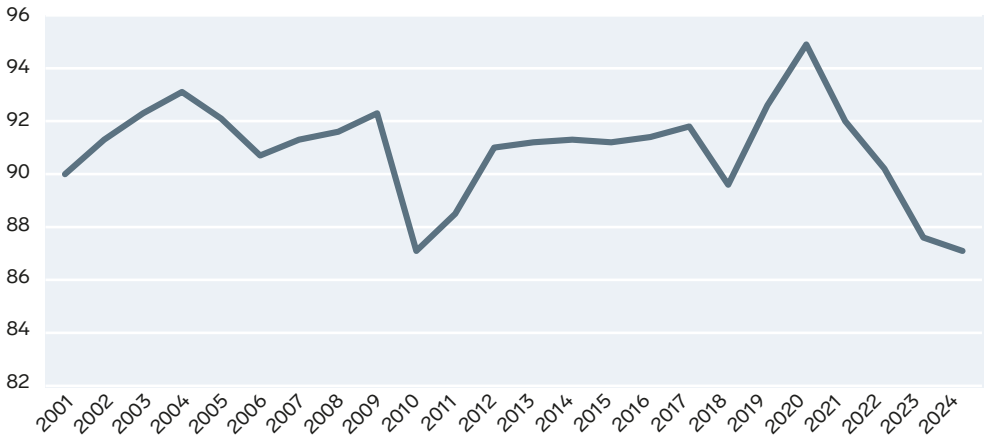
[9] Antaget att inköparna växer lika mycket som totalt antal anställda på Trafikverket, det vill säga 18 procent mellan 2020 och 2024 (Trafikverket, 2021 och 2025b)

4. De verkliga problemen på svensk järnväg

De empiriska studierna ovan påvisar att konkurrens i järnvägssektorn har tjänat både skattebetalare och resenärer väl. Trots detta har Sverige problem på järnvägen. Problemen kan sammanfattas i den dåliga punktligheten. År 2024 anlände 87 procent av tågen i tid, vilket är den sämsta punktligheten som uppmätts (Trafikanalys, 2025).[10]

Definitionen av punktlighet på den svenska järnvägen är att ett tåg når sin slutstation högst 5 minuter efter tidtabellen (Trafikanalys, 2025). Måttet benämns Rätt Tid 5 (RT). Över tid har förseningarna sett ut på följande sätt för persontågen, se figur 1.

Figur 1. Andel persontåg ankomna högst 5 minuter efter tidtabell 2013–2024.



Källa: Trafikanalys (2025)

Alla försenade tåg får en orsakskod som anger anledningen till förseningen. Orsakskoderna delas in i infrastrukturfel, tågfel samt yttre faktorer som dåligt väder eller obehöriga i spår. Därutöver kodas följdorsaker som uppkommer när ett tåg drabbas av ett annat tågs försening samt störningar på grund av av driftledningen. I genomsnitt orsakade järnvägsföretagen[11] 31 procent av förseningarna på järnvägen mellan 2013–2023, se tabell 2.

[10] Statistiken innefattar alla tåg, det vill säga kortdistanståg (pendeltåg och flygtåg), medeldistanståg (regiontåg) och långdistanståg (fjärr- och snabbtåg). Sämst var punktligheten för långdistanstågen på 70 procent.

[11] Det vill säga, operatörerna, de företag som kör tågen. Till exempel SJ, Green Cargo eller VR.

Tabell 2. Genomsnittliga fördelningen mellan förseningsorsaker i procent.

	2013–2023	Jan–sept. 2024
Järnvägsföretag	31,2	29,6
Olyckor/tillbud och yttre faktorer	26,4	26,1
Infrastruktur	20,6	21,2
Följdorsak	15,5	15,3
Driftledning	6,2	7,8

Källa: Trafikverket 2024a, 2024b

Exempel på orsakade fel av järnvägsföretagen är att tågen kommer från depå för sent men även personalproblem, brist på vagnar eller lok samt om tågen skapat problem på infrastrukturen genom exempelvis nedrivna kontaktledningar. De yttre faktorer som utgör 26 procent ligger till stor del utanför både Trafikverkets och operatörerna möjlighet att påverka. Exempel på yttre faktorer är naturhändelser och djur, människor på spåret eller förseningar som uppkommit utomlands. Förseningar orsakade av infrastrukturen stod för 20 procent av förseningarna mellan åren 2013–2023. De utgörs av problem med spår och spårväxlar men även signal- och elanläggningar.

Kritik har dock uppkommit gällande reliabiliteten i kodning av orsakerna till förseningarna. Det är trafikledarna som sköter registreringen, vilket görs parallellt med den operativa driften. I stressade situationer med förseningar ligger fokus på drift och säkerhet. Då görs orsakskodningen i efterhand och felaktigheter har upptäckts (Riksrevisionen, 2022). Trafikverket uttrycker det som att infrastrukturfel, tågfel och yttre faktorer utgör en tredjedel vardera (Maiorana, 2025). De två förstnämnda kan påverkas för att minska förseningarna.

4.1 Fel orsakade av tågen

För järnvägsföretagen finns ett inneboende incitament att motverka förseningar. Gällande persontågen skapas en stor frustration vid förseningar som försämrar förtroendet bland kunderna. Detsamma gäller godstransporterna, där företagen måste kunna lita på att deras varor kommer fram i tid.

Trots detta bär inte det enskilda järnvägsföretaget hela den samhällsekonomiska kostnaden när förseningar uppstår. Det kan handla om följdeffekter från förseningar på andra tåg i systemet men även kostnader för att reparera exempelvis nedrivna kontaktledningar. Med andra ord uppstår en negativ externalitet.

För att motverka störningar i järnvägssystemet finns kvalitetsavgifter som järnvägsföretagen men även Trafikverket betalar när förseningar tillskrivs dem genom orsakskoderna. Kvalitetsavgifterna ska ge incitament för både järnvägsföretagen men även Trafikverket att vidta åtgärder för att minimera driftstörningar och för att förbättra järnvägsnätets prestanda. De infördes år 2012 på en låg nivå (Nilsson, 2016) men har höjts över tid (Trafikverket, 2024d). År 2024 uppgick Trafikverkets totala kvalitetsavgifter till 419 miljoner och järnvägsföretagen betalade 291 miljoner kronor

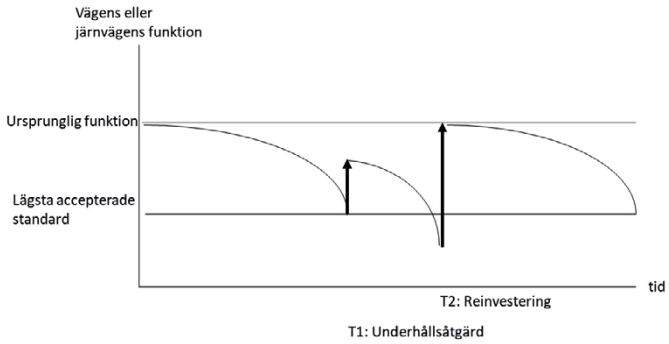
(Trafikverket, 2025c). Till skillnad från järnvägsföretagen betalar Trafikverket för sina följdförseningar, vilket förklarar skillnaden trots att järnvägsföretagens andel av förseningarna var större (se tabell 2).[12]

Järnvägsföretagen inte betalar för sina följdförseningar, vilket innebär att hela externaliteten inte internaliseras.[13] Å andra sidan har de i en konkurrensutsatt situation starka incitament att motverka förseningar i den egna trafiken. I linje med Riksrevision (2022) kan dock orsakskodningen i kvalitetsavgifterna höjas och följdeffekterna inkluderas för bättre styrande effekt.

4.2 Det eftersatta underhållet

Ett infrastruktursystem bryts ned olika snabbt beroende av väder, trafik samt kvalitet på ursprunglig byggnation. Underhållsåtgärder bör vidtas kontinuerligt i en utstakad underhållsplan för att motverka nedbrytningen och förlänga livslängden på infrastrukturanläggningen, se T1 i figur 2.

Figur 2. Infrastrukturens nedbrytning och motverkande åtgärder.



Beträffande järnvägen innefattar underhållsåtgärderna till exempel att spårrikta, fylla på med ballast, byta räls, slipers eller växel mm. Utan systematiskt underhåll förfaller infrastruktursystem under en acceptabel nivå och då uppstår ett eftersatt underhåll. Det skapar akuta fel som ger förseningar.

Trafikverket definierar eftersatt underhåll som byggkostnaden för att lyfta infrastrukturens funktion över den lägsta accepterade standarden. Miniminivån på standarden är teknisk livslängd gällande olika delar i järnvägsanläggningen (Trafikverket, 2024c).[14]

[12] I sammanhanget kan även regressrätten nämnas, där järnvägsföretagen har rätt till ersättning för kostnader som infrastrukturförvaltaren orsakat deras kunder. Systemet har dock visat sig vara administrativt tungt och en stor del av godstransportoperatörernas kostnader omfattas inte (Riksrevisionen, 2022).

[13] En icke-internaliserad externalitet betyder att en tredje part påverkas, men det ekonomiska ansvaret tas inte av den som orsakar effekten.

[14] Det eftersatta underhållet är inte uttryckt som samhällsekonomisk kostnad med längre restider, mindre komfort och dyrare akuta åtgärder. Det vore egentligen mer rättvisande.

Siffror på det eftersatta underhållet började redovisas i Kapacitetsutredningen år 2012 (Trafikverket, 2012). Det kan ha funnits ett eftersatt underhåll tidigare men det var inte kvantifierat. Därefter har Trafikverket redovisat det eftersatta underhållet i inriktningsunderlagen. Inriktningsunderlagen anger vid varje given punkt det ackumulerade eftersatta underhållet, det vill säga den totala byggkostnaden för att lyfta infrastrukturen till en acceptabel standard.

Uttryckt i 2025 års priser kan konstateras att det eftersatta underhållet har vuxit sedan 2012, enligt tabell 3.

Tabell 3. Utveckling av det ackumulerade eftersatta underhållet för järnvägen (mdkr) i 2025 års priser*.

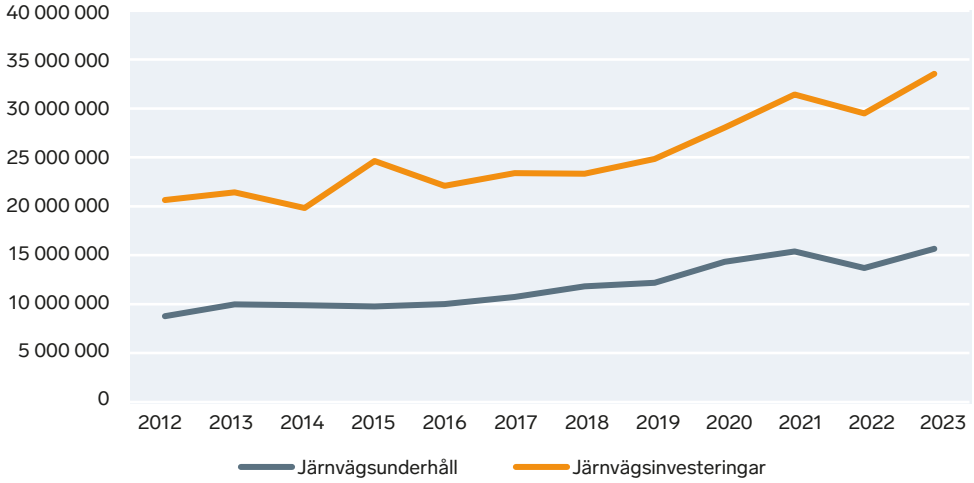
	2012	2015	2020	2026**
Järnväg	12	48	56	94

Källa: Trafikverket 2012, 2015b, 2020b, 2024e

* Uppräknade med KPI.
** I senaste Inriktningsplaneringen uppskattades det eftersatta underhållet som ett ingående värde till nästa plan.

En förklaring till varför underhållsskulden uppstått, är att regeringar lagt för lite pengar på underhåll. Utvärderingen ovan visar produktiviteten i utförandet har ökat med 11 procent sedan konkurrensutsättning (Odolinski och Smith, 2016). Däremot har politiska prioriteringar av nyinvesteringar gått före underhåll, se figur 3.

Figur 3. Investeringar och underhåll på järnvägen i mnkr (2025-års priser*).



Siffrorna är hämtade från utfall i stadsbudgeten. Riksdagens infrastrukturproposition fördelar ekonomiskt utrymme till anslagen järnvägsunderhåll och investeringar, men det är de årliga statsbudgetarna som de facto anslår medel till underhåll.

* Uppräknade med KPI

Anslagen till järnvägsunderhåll har ökat under perioden men nedbrytningstakten har skett snabbare än medelstilldelningen och det eftersatta underhållet har vuxit. Notera också att både socialdemokratiskt ledda och borgliga regeringar har lett landet under perioder när det eftersatta underhållet byggts upp.

5. Slutsats

För att möta en växande efterfrågan på järnvägsburen person- och godstrafik, behöver den rekordlåga punktligheten åtgärdas. Förklaringar till att färre tåg kommer i tid ligger i en politisk nedprioritering av järnvägsunderhåll och ineffektivt utformade kvalitetsavgifter.

Under decennier har politiker av olika färg prioriterat investeringar i ny infrastruktur framför att underhålla den befintliga. Den svenska järnvägen har därmed tillåtits brytas ned i en högre takt än underhållsarbete skett, med ett eftersatt underhåll och försenade tåg som följd. Att prioritera finansiering av underhåll i den befintliga infrastrukturen är således en nyckel för att komma till rätta med den låga punktligheten.

En annan åtgärd är att säkerställa incitament för upprätthållande av punktligheten. De kvalitetsavgifter som järnvägsföretagen i dag måste betala vid förseningar täcker inte alla de kostnader som förseningarna orsakar. Därmed internaliseras inte de negativa externaliteterna, vilket innebär att det inte skapas tillräckliga ekonomiska incitament för järnvägsföretagen att upprätthålla punktligheten. Kvalitetsavgifterna bör inkludera alla förseningar men även stärka effektiviteten i orsakskodningen för bättre styrande effekt.

Utsagor om att återreglera järnvägstrafiken och järnvägsunderhållet löser inte problemen med punktlighet. Faktum är att det snarare försvårar och fördyrar. Tre offentliga utredningar, två Trafikverksrapporter och en vetenskaplig studie konstaterar att konkurrensutsättningen av järnvägsunderhållet har tjänat skattebetalarna väl. Kostnaderna har sänkts med 11 procent och en förbättrad kvalitet. Det motsvarar en kostnad för 300 byten av spårväxlar som gått över sin tekniska livslängd. Därutöver har biljettpriserna sänkts när SJs monopol bröts. På sträckan Stockholm–Göteborg handlar det om en prissänkning på 12 procent.

Den kontrafaktiska tolkningen är att situationen på den svenska järnvägen skulle varit ännu sämre utan konkurrens. Både biljettpriser och underhållskostnaderna skulle varit högre. Introduktionen av konkurrens i järnvägssektorn har tjänat svenska resenärer och skattebetalare väl.

Referenser

Andersson, Jordahl och Josephson (2019) Outsourcing public services: contractibility, cost, and quality. CESifo Economic Studies, 65(4), 349–372.

Arnek (2002) Empirical Essays on Procurement and Regulation, Doktorsavhandling vid Nationalekonomiska Institutionen, Uppsala universitet, 2002.

Fröidh, Andersson och Thulin (2024) Utbud och priser i persontrafik på järnväg 2024 Utveckling i Sverige 1990–2024

Fröidh och Nelldal (2015) The impact of market opening on the supply of inter-regional train services. Journal of Transport Geography, 46, 189–200.

Green Cargo (2024) Års- och hållbarhetsredovisning 2023

Gustafsson och Nyström (2019) Den svenska marknaden för godstransporter på järnväg En analys av dominerande ställning. VTI notat 5

Jäderholm (2014) Ny syn på järnvägsunderhållet

Maiorana (2025) 30 minuter. Svt

Nilsson (2016) Kvalitetsavgifter Problem och tänkbara lösningar

Nilsson och Nyström (2014) Mapping railways maintenance contracts – the case of Netherlands, Finland and UK. VTI notat 27A

Nilsson, Odolinski och Nyström (2023) Using a self-selection mechanism for tendering in the construction industry: A case study of railway renewal contracts. VTI Working Paper 2023:10.

Näringsdepartementet (1999) Regleringsbrev för budgetår 2000 avseende Banverket. Rskr. 1999/2000:85

Odolinski och Smith (2016) Assessing the cost impact of competitive tendering in rail infrastructure maintenance services: evidence from the Swedish reforms (1999–2011), Journal of Transport Economics and Policy.

Prop. 1995/96:92 Nya förutsättningar för järnvägstrafiken

Prop. 2008/09:176 Konkurrens på spåren

Riksdagen (2011) Offentlig utfrågning om vinterberedskapen inom järnvägstrafiken. 2010/11:RFR4

Riksrevisionen (2022) Kvalitetsavgifter och regressrätt – statens insatser för att motverka tågförseningar RiR 2022:27

SEKO tidningen (2020) Erland Olauson ser till att hålla politiken borta från fackets frågor.

SOU 2003:104 Järnväg för resenärer och gods

SOU 2008:92 Konkurrens på spåret

SOU 2009:20 Mer järnväg för pengarna

SOU 2010:69 Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen

SOU 2013:83 En enkel till framtiden? Delbetänkande av Utredningen om järnvägens organisation

SOU 2015:42 Koll på anläggningen, delbetänkande av Utredningen om järnvägens organisation.

SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten, slutbetänkande av Utredningen om järnvägens organisation.

SOU 2020:18 Framtidens järnvägsunderhåll

Söör (2018) Nya spår på gammal räls.

Trafikanalys (2024) Bantrafik 2023

Trafikanalys (2025) Punktlighet på järnväg 2024

Trafikverket (2012) Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050.

Trafikverket (2015a) Alternativ för framtida organisering av järnvägsunderhållet

Trafikverket (2015b) Underlagsrapport till Inriktningsunderlag 2018–2029 Vidmakthållande.

Trafikverket (2017) Järnvägsunderhållets organisering. Regeringsuppdrag N2016/03922/TIF

Trafikverket (2021) Årsredovisning 2020

Trafikverket (2020a) Trafikverkets arbete med strategiska offentliga inköp

Trafikverket (2020b) Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037.

Trafikverket (2024a) Punktlighet och störningar i järnvägstrafiken, 2013–2023 Underlagsrapport 1 till RU LI2023/03037

Trafikverket (2024b) Punktlighet och störningar i järnvägstrafiken 2024

Trafikverket (2024d) Vidmakthållande av transportinfrastrukturen

Underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026–2037

Trafikverket (2024d) Trafikverkets underhållsplan för åren 2024–2027

Trafikverket (2024e) Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen För perioden 2026–2037.

Trafikverket (2025a) Trafikverkets inköpsvolym 2024

Trafikverket (2025b) Årsredovisning 2024

Trafikverket (2025c) Utfall för kvalitetsavgifter merförseningar

Vigren (2017) Competition in Swedish passenger railway: entry in an open access market and its effect on prices. Economics of Transportation, 11–12, 49–59.

Vierth (2012) Uppföljning av avregleringen av godstrafiken på järnväg

Wingborg (2022) Privatiserat järnvägsunderhåll – en undersökning om erfarenheter och konsekvenser i Sverige och andra länder. SEKO

www.svensktnaringsliv.se
Storgatan 19, 114 82 Stockholm
Telefon 08-553 430 00

Tryck: Arkitektkopia AB, Bromma, 2025