

Marknaden för underhåll av järnvägsfordon



© Transportstyrelsen

Väg- och järnvägsavdelningen
Enheten för verksamhetsutveckling och stöd

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSJ 2017-2180

Författare Josefin Hallenberg, Michael Stridsberg

Månad År Maj 2017

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Föreliggande rapport utgör en del av Transportstyrelsens marknadsövervakning på järnvägsområdet. Rapporten beskriver hur marknaden för järnvägsnära tjänster med fokus på marknaden för underhåll av järnvägsfordon fungerar sett ur ett konkurrens- och marknadstillträdesperspektiv.

Tanken är att rapporten ska ge en bild av marknaden för underhåll av järnvägsfordon sett ur såväl de efterfrågande som de tillhandahållande aktörernas perspektiv. En förhoppning är även att bidra till en ökad förståelse för den svenska underhållsmarknaden på internationell nivå.

Iakttagelser i rapporten återförs till Transportstyrelsens tillsyn, internationella arbete och övriga marknadsövervakning. Ett stort tack riktas till alla som bidragit med sin kunskap och värdefulla synpunkter under arbetets gång. Ett särskilt tack riktas till de aktörer som ställt upp på intervjuer.

Borlänge maj 2017

Stina Eklund
chef sektion Omvärld

Innehåll

SAMMANFATTNING	9
Sammanfattning av resultat	9
Sammanfattning av slutsatser	10
SUMMARY	11
Summary of results	11
Summary of conclusions	12
1 INLEDNING	14
1.1 Syfte	15
1.2 Metod	15
1.3 Rapportens upplägg	15
JÄRNVÄGSNÄRA TJÄNSTER	17
2 GRUNDLÄGGANDE OM JÄRNVÄGSMARKNADEN OCH JÄRNVÄGSNÄRA TJÄNSTER	17
2.1 Den svenska järnvägsmarknaden – från monopol till öppen marknad..	17
2.2 Den svenska järnvägsmarknaden idag	19
2.3 Järnvägsnära tjänster - en förutsättning för järnvägstransporter	21
3 LAGSTIFTNING KRING JÄRNVÄGSNÄRA TJÄNSTER	23
3.1 Internationell lagstiftning	23
3.2 Nationell lagstiftning	24
4 MARKNADEN FÖR JÄRNVÄGSNÄRA TJÄNSTER I SVERIGE	26
4.1 Marknaden för tillhandahållande av anläggningar för järnvägsnära tjänster	27
4.2 Marknaden för tillhandahållande av järnvägsnära tjänster	28
4.3 Delmarknader på marknaden för järnvägsnära tjänster	29
4.2.1 Tågstationer och stationstjänster	29
4.2.2 Lastplatser, terminaler samt tillhörande tjänster	30
4.2.3 Uppställningstjänster	31
4.2.4 Växlings- och rangeringstjänster	31
UNDERHÅLL AV JÄRNVÄGSFORDON	33
5 GRUNDLÄGGANDE OM UNDERHÅLL AV JÄRNVÄGSFORDON	33
5.1 Olika typer av underhåll	34
5.2 Platser där underhåll av järnvägsfordon utförs	35
5.2.1 Underhållanläggningar	35
5.2.2 Uppställningsplatser	37

5.3	Krav på underhållsansvarig enhet	37
6	MARKNADEN FÖR UNDERHÅLL AV JÄRNVÄGSFORDON.....	39
6.1	En mångfald av sätt att organisera fordonsunderhåll	40
6.1.1	Flera aktörer inblandade i underhållsupphandlingen	40
6.1.2	En aktör med flera roller	41
6.1.3	Järnvägsföretag som både tillhandahåller och efterfrågar på underhållsmarknaden	42
6.1.4	Tjänsteleverantör som äger anläggning för underhållstjänster	42
7	ATT ORGANISERA UNDERHÅLL AV JÄRNVÄGSFORDON – EXEMPEL .	43
7.1	Likheter och olikheter ifråga om behov av underhåll	43
7.2	SJ AB – Vikten av att säkra underhållskompetens och kapacitet i en underhållsanläggning.....	44
7.3	MTR- Utmaningen att säkra depåkapacitet för nya järnvägsföretag	47
7.4	Värmlandstrafik – Närhet som avgörande faktor	47
7.5	Green Cargo – både eget och upphandlat underhåll	49
7.6	Hector Rail - Skiftande underhållsbehov kräver olika lösningar	49
7.7	Tillgången på underhållstjänster för järnvägsfordon.....	51
7.7.1	Tillgången på underhåll varierar i olika delar av Sverige	51
7.7.2	Brist på hjulsvarvning får negativa konsekvenser för järnvägsföretag och spår	52
7.7.3	En utmaning att säkra underhåll för nyetablerade järnvägsföretag.....	52
8	ATT ERBJUDA UNDERHÅLL AV JÄRNVÄGSFORDON – EXEMPEL	53
8.1	Erbjuda anläggningar.....	54
8.1.1	Jernhusen – en betydande ägare av underhållsanläggningar	54
8.1.2	Allt fler aktörer äger underhållsanläggningar	56
8.1.3	Underhållsanläggningar – utvecklingen framåt	57
8.2	Erbjuda tjänster.....	58
8.2.1	Swemaint.....	64
8.2.2	Euromaint	65
8.2.3	BS-verkstäder	66
8.2.4	Samarbete och konkurrens på underhållsmarknaden	67
9	SLUTSATSER	70
9.1	Nödvändigt fordonsunderhåll finns tillgängligt	70
9.2	Bristande tillgång i storstadsområden	71
9.3	Traditionella marknadskrafter styr aktörernas agerande	72
9.4	En effektiv marknad via konkurrens – och samarbete.....	73
10	FÖRSLAG TILL FORTSATT ARBETE.....	75

Sammanfattning

Järnvägsföretag och andra sökande behöver ha tillgång till en rad olika järnvägsnära tjänster för att kunna erbjuda transporttjänster. Dessa tjänster inbegriper bland annat uppställning, stationstjänster och underhållstjänster och erbjuds på marknaden för järnvägsnära tjänster. I takt med en ökad konkurrens inom järnvägsområdet blir frågan om tillgång till järnvägsnära tjänster allt viktigare och det finns därmed ett behov av att bättre förstå hur den svenska marknaden för järnvägsnära tjänster fungerar.

I denna rapport ligger fokus på den järnvägsnära tjänsten underhåll av järnvägsfordon. Syftet är att beskriva hur den svenska marknaden för underhåll av järnvägsfordon fungerar och om den är välfungerande sett ur ett konkurrens- och marknadstillträdesperspektiv. Underhållsmarknaden har studerats utifrån två infallsvinklar. Dels utifrån de aktörer som efterfrågar underhållstjänster (järnvägsföretag och andra sökande) och dels utifrån de aktörer som erbjuder underhållstjänster (tjänsteleverantörer).

EU:s regelverk om tillhandahållande av järnvägsnära tjänster utökades genom tillkomsten av det så kallade SERA-direktivet. Ett av motiven bakom SERA-direktivet är att säkerställa att järnvägsföretag och andra sökande får tillgång till järnvägsnära tjänster på ett icke-diskriminerande sätt. I SERA-direktivet är utgångspunkten att den som äger och förvaltar en anläggning för järnvägsnära tjänster också är den som tillhandahåller tjänster i anläggningen. Detta speglar till stor del hur produktionen av järnvägsnära tjänster är organiserad i många medlemsstater inom EU.

Sammanfattning av resultat

Den svenska marknaden för järnvägsnära tjänster, däribland underhållstjänster, har en mer komplex struktur än motsvarande marknader i de flesta andra länder inom EU. På den svenska underhållsmarknaden är det ofta olika aktörer som ansvarar för och tillhandahåller de olika delarna i en tjänsteanläggning: spåren, byggnader eller anläggningar vid sidan om spåret respektive utförandet av tjänsterna. Det finns flera, såväl stora som små, aktörer på marknaden vilka är kommersiella och konkurrensutsatta. Järnvägsföretagen och andra sökande upphandlar fordonsunderhåll från flera olika tjänsteleverantörer, ofta i flera led. Den svenska underhållsmarknaden kännetecknas av att det är aktiva parter på såväl den tillhandahållande som den efterfrågande sidan av marknaden och traditionella marknadskrafter styr till stor del aktörernas agerande. De sökande organiserar sitt fordonsunderhåll på en mängd olika sätt, utifrån sina skiftande behov och arbetar aktivt för att säkra det underhåll de behöver. Tjänsteleverantörerna utformar olika underhållserbjudanden och arbetar aktivt för att möta kundernas varierande underhållsbehov.

Sammanfattning av slutsatser

Den svenska marknaden för underhåll av järnvägsfordon utvecklas i en positiv riktning. De sökande upplever att de på det stora hela har tillgång till det underhåll de behöver för att kunna erbjuda transporttjänster. Tillgången på fordonsunderhåll varierar i olika delar av landet vilket resulterar i att de sökande ibland måste köra sina fordon längre sträckor, utanför ordinarie rutt, för att komma fram till en anläggning som erbjuder det underhåll som de behöver. Dessa tomkörningar får negativa konsekvenser för såväl de enskilda företagen, i form av ökade kostnader, som för järnvägssektorn i stort, i form av en onödig belastning på anläggningen.

Det kan vara svårt att få kapacitet i underhållsanläggningar i storstäderna. Detta drabbar i synnerhet de aktörer som bedriver eller önskar bedriva interregional trafik med start- eller slutpunkt i dessa städer. Det påverkar även de aktörer som bedriver regional kollektivtrafik inom storstadsområdena. Jernhusen upplevs ha en alltför dominerande ställning på de lokala underhållsmarknaderna i Stockholm och Göteborg. I de fall då anläggningarna hyrs ut till järnvägsföretag, som endast utför underhåll för egen räkning, finns risken att utbudet av tillgängliga underhållsanläggningar begränsas.

På den svenska underhållsmarknaden kännetecknas relationen mellan aktörerna av ömsom konkurrens, ömsom samarbete. Flera tjänsteleverantörer är etablerade på den svenska underhållsmarknaden vilket för flera av de sökande innebär att de kan välja den tjänsteleverantör som bäst möter deras krav. Tjänsteleverantörerna själva upplever en tilltagande konkurrens vilket leder till ökade krav på tjänsteleverantörerna att utveckla sin verksamhet. Att aktörerna på den svenska underhållsmarknaden samarbetar grundar sig i att det är flera aktörer som är inblandade i produktionen av tjänster, kund-leverantörs-relationer uppstår. På underhållsmarknaden finns exempel på såväl tjänsteleverantörer som järnvägsföretag vilka erbjuder kapacitet i underhållsanläggningar, som de äger eller hyr, till andra tjänsteleverantörer och järnvägsföretag. Aktörerna bedriver verksamhet sida vid sida och det finns mycket som tyder på att detta upplägg skapar ett mervärde för de sökande. Då aktörer upplåter outnyttjad kapacitet till andra aktörer leder det till ett högre kapacitetsutnyttjande. Detta gynnar såväl den aktör som hyr ut som den aktör som får tillgång till anläggningen. I slutändan gynnar ett effektivt kapacitetsutnyttjande hela järnvägssektorn.

Summary

Railway undertakings and other applicants need access to a number of different rail-related services in order to provide transport services. These services include for example access to storage sidings, depot services and maintenance services, and are offered commercially on the market for rail-related services. As competition increases in the railway sector, the question of access to rail-related services becomes more important. Consequently, there is a need to better understand the workings of the Swedish commercial market for rail-related services.

This report focuses on one of the rail-related services: railway vehicle maintenance. Its purpose is therefore to describe the workings of this commercial market and to investigate whether this market is well-functioning in terms of competition and market access. The market has been examined from two perspectives: that of operators requiring maintenance services (railway undertakings and other applicants), and that of operators offering maintenance services (service providers).

The EU regulatory framework on the provision of rail-related services was extended by the SERA Directive (Single European Railway Area, Dir. 2012/34 EU). One of the purposes of this directive is to ensure that railway undertakings have access to rail-related services in a non-discriminatory manner.

The SERA Directive was written assuming that the owner and manager of a facility for rail-related services is also the service provider at that facility. This reflects to a large extent how the provision of rail-related services are organised in many member states of the EU.

Summary of results

The Swedish commercial market for rail-related services (including maintenance services) has a more complex structure than the corresponding markets in most other EU countries. In the Swedish maintenance market there are often several operators involved in providing various services at a service facility. Different operators are responsible for giving access to tracks in service facilities, for giving access to buildings and facilities, and for supplying services.

There are several operators in the market, of differing size and complexity, which operate in a commercial environment. The applicants can procure maintenance services from a variety of providers, often involving layers of additional subcontractors.

The Swedish maintenance market has active parties on both the supply and demand side. The parties' actions are to a large extent determined by

traditional market forces. The applicants organise their vehicle maintenance in a variety of ways on the basis of their various needs, and work actively to secure the maintenance that they require. The service providers offer various maintenance solutions and work actively to meet the different maintenance needs of their clients.

Summary of conclusions

The Swedish railway vehicle maintenance market is developing in a positive direction. The applicants experience that, in general, they have the necessary access to maintenance services they need in order to offer transport services. The supply of vehicle maintenance services varies throughout Sweden. This results in some applicants having to transport their vehicles long distances beyond their ordinary scope in order to reach a relevant service facility. Trains travelling beyond their ordinary scope therefore have negative implications for individual undertakings (causing increased costs), as well as for the railway sector in general (causing unnecessary strain on the facility).

In larger cities it may prove difficult to obtain capacity in maintenance facilities. This affects in particular the operators who run, or wish to run, interregional transport services with points of origin or points of destination in those cities. It also affects the operators who run regional public transport services in and around the larger cities.

In the Swedish market a significant part of the maintenance facilities are owned and managed by the state enterprise Jernhusen. Multiple operators experience that Jernhusen has too dominant a position in the local markets in both Stockholm and Gothenburg. In the case where the facilities are hired out to applicants for their own maintenance operations, there is a risk that the access to the maintenance facilities will be restricted.

The relationship between the operators in the market is identified as both competition as well as cooperation. Several service providers are well-established, which means that applicants have the possibility to choose the service provider that is most suitable for their needs.

Increased competition has been experienced by the service providers, resulting in pressure to improve their businesses. Cooperation between the operators in the marketplace is due to the fact that several operators are involved in provisioning services, leading to closer customer-supplier relationships.

Some service providers and railway undertakings offer capacity in maintenance facilities (self-owned or rented) to other service providers and railway undertakings. The operators carry out their business activities side

by side, and there are strong indications that this way of working creates a surplus value for the applicants.

When operators offer surplus capacity to other operators, this increases utilisation, benefiting both parties. The net result is a more efficient utilisation for the whole railway sector.

1 Inledning

Transportstyrelsens uppdrag om marknadsövervakning innebär att vi ska följa och analysera utvecklingen på transportmarknaderna. Detta uppdrag innebär bland annat att Transportstyrelsen ska bevaka hur konkurrensförhållandena ser ut, om konkurrensen är effektiv och hur villkoren för företagen på järnvägsmarknaden ser ut. Marknaden för järnvägsnära tjänster utpekas särskilt i Transportstyrelsens instruktion. Vi ska ”övervaka att marknaderna för järnvägstjänster, inklusive marknaderna för järnvägstransporter, fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv”.¹

Järnvägsmarknaden har genomgått stora förändringar under de senaste åren. Marknaden för järnvägstransporter har sedan 1988 genomgått en stegvis avreglering från en sluten monopolmarknad till en öppen marknad. Den omstrukturerad verksamhet som tidigare bedrevs inom olika enheter inom dåvarande SJ² har medfört att marknaden för järnvägsnära tjänster öppnats för konkurrens³. På den svenska järnvägsmarknaden finns idag, förutom infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, även tjänsteleverantörer vilka erbjuder olika järnvägsnära tjänster till järnvägsföretag och andra sökande. Begreppet sökande⁴ innefattar dels järnvägsföretag som själva utför transporten och dels järnvägsföretag eller andra fysiska eller juridiska personer, exempelvis behöriga kollektivtrafikmyndigheter, som ansöker om kapacitet för en transport men låter ett järnvägsföretag utföra den.

För ett järnvägsföretag eller annan sökande som bedriver eller önskar bedriva järnvägstrafik är det nödvändigt att järnvägsnära tjänster, så som exempelvis växling, uppställning, underhållstjänster med mera, finns tillgängliga i anslutning till de platser som trafikerats och i den omfattning de sökande efterfrågar. Det är också viktigt att dessa tjänster erbjuds de sökande på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt till rimliga priser för att de sökande ska kunna erbjuda järnvägstransporter och i syfte att skapa en fungerande marknad.

I takt med en ökad konkurrens inom järnvägsområdet blir frågan om tillgång till järnvägsnära tjänster än viktigare. Det finns idag ett behov av att bättre förstå hur marknaden för järnvägsnära tjänster fungerar sett ur såväl järnvägsföretagens och andra sökandes perspektiv som ur tjänsteleverantörernas perspektiv. I detta uppdrag ligger fokus på den järnvägsnära tjänsten underhåll av järnvägsfordon.

¹ Förordning (2008:1 300) med instruktion för Transportstyrelsen 8 §.

² SJ avser Statens Järnvägar, SJ AB avser det statligt ägda järnvägsföretag som kör persontrafik.

³ SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten.

⁴ Sökande är den term som sedan 2015 används i järnvägslagen som samlingsnamn på alla som har rätt att ansöka om infrastrukturkapacitet. Begreppet sökande infördes genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, det s.k. SERA-direktivet: Single European Railway Area.

1.1 Syfte

Syftet med uppdraget är att beskriva hur marknaden för underhåll av järnvägsfordon fungerar och undersöka om marknaden är välfungerande sett ur ett konkurrens- och marknadstillträdesperspektiv. Målet är att ge en ökad förståelse för hur marknaden för järnvägsnära tjänster med fokus på underhållsmarknaden fungerar. En förhoppning är även att bidra till förståelse för den svenska marknaden på internationell nivå.

1.2 Metod

Inom ramen för detta uppdrag studeras marknaden för underhåll av järnvägsfordon utifrån två perspektiv:

- de aktörer som efterfrågar underhållstjänster (järnvägsföretag och andra sökande)
- de aktörer som erbjuder underhållstjänster (tjänsteleverantörer).

Intervjuer har genomförts med dessa aktörer för att få en bild av hur marknaden för underhåll av järnvägsfordon fungerar.

Målet med intervjuerna har varit att klargöra vilka behov olika typer av järnvägsföretag har av underhåll, hur de går tillväga då de organiserar och upphandlar underhåll samt hur de upplever tillgången till underhåll. Målet med intervjuerna har även varit att klargöra vilka underhållstjänster tjänsteleverantörerna erbjuder, hur de når ut med sina erbjudanden till järnvägsföretag och andra sökande och slutligen hur såväl tjänsteleverantörer som järnvägsföretag och andra sökande upplever att marknaden för underhåll av järnvägsfordon fungerar.

1.3 Rapportens upplägg

Rapporten är uppdelad i två delar.

I den första delen ligger fokus på en grundläggande beskrivning av de järnvägsnära tjänsterna.

- I kapitel 2 presenteras den svenska järnvägsmarknadens utveckling fram tills idag samt en beskrivning av de järnvägsnära tjänsterna och deras betydelse i järnvägssystemet.
- I kapitel 3 presenteras internationell och nationell lagstiftning kring järnvägsnära tjänster.
- I kapitel 4 presenteras den svenska marknaden för järnvägsnära tjänster.

I den andra delen av rapporten ligger fokus på den järnvägsnära tjänsten underhåll av järnvägsfordon.

- I kapitel 5 beskrivs betydelsen av att underhålla järnvägsfordon och olika begrepp med anknytning till ämnet klargörs.
- I kapitel 6 ges en övergripande beskrivning av den svenska marknaden för underhåll av järnvägsfordon.
- I kapitel 7 ligger fokus på de aktörer som efterfrågar underhåll av järnvägsfordon. I detta kapitel presenteras hur de järnvägsföretag och den organisatör av trafik som intervjuats inom ramen för denna studie, utifrån sina olika behov, organiserar sitt fordonsunderhåll. I kapitlet beskrivs även hur dessa aktörer anser att marknaden för underhåll av järnvägsfordon fungerar och hur de upplever tillgången på underhållstjänster.
- I kapitel 8 ligger fokus på de aktörer som erbjuder anläggningar för underhåll av järnvägsfordon och de tjänsteleverantörer som utför underhåll av järnvägsfordon. I kapitlet presenteras hur de tjänsteleverantörer som intervjuats arbetar då de erbjuder underhåll, hur de når ut med sina erbjudanden och slutligen hur de upplever att marknaden för underhåll av järnvägsfordon fungerar.

Rapporten avslutas med slutsatser vilka presenteras i kapitel 9 och förslag till fortsatt arbete som presenteras i kapitel 10.

Järnvägsnära tjänster

2 Grundläggande om järnvägsmarknaden och järnvägsnära tjänster

I detta kapitel presenteras en kortfattad beskrivning av den svenska järnvägsmarknadens utveckling fram till idag samt en beskrivning av de järnvägsnära tjänsterna och deras betydelse i järnvägssystemet.

2.1 Den svenska järnvägsmarknaden – från monopol till öppen marknad

Den svenska marknaden för järnvägstransporter har genomgått en stegvis avreglering från ett slutet monopol till en öppen marknad. Syftet med marknadsöppningen har varit att stimulera utvecklingen av järnvägstrafik så att trafikutbudet förbättras och bättre tillgodoser resenärers och godsköparens behov och önskemål. Tanken har varit att detta ska leda till att fler väljer tåget. Avregleringen kan bidra till en förbättring av trafikutbudet dels genom att nya operatörer etablerar ny trafik och dels genom att gamla statliga operatörer påverkas av konkurrenstrycket och blir mer effektiva och kundanpassade.⁵

1988 års transportpolitiska beslut brukar anses utgöra startpunkten för avregleringen av den svenska järnvägsmarknaden. Beslutet 1988 innebar att infrastruktur och trafikutförande separerades. Den tidigare banavdelningen inom SJ bröts ut och ombildades till Banverket med ansvar för att förvalta den statliga järnvägsinfrastrukturen.

I 1988 års beslut ingick även att trafikhuvudmännens ansvar för den lokala och regionala trafiken utökades till att från och med 1990 även gälla järnvägstrafik. Trafikhuvudmännen fick samtidigt möjlighet att upphandla järnvägstrafiken från andra operatörer än SJ och därmed bröts SJ:s monopol på tågtrafik.

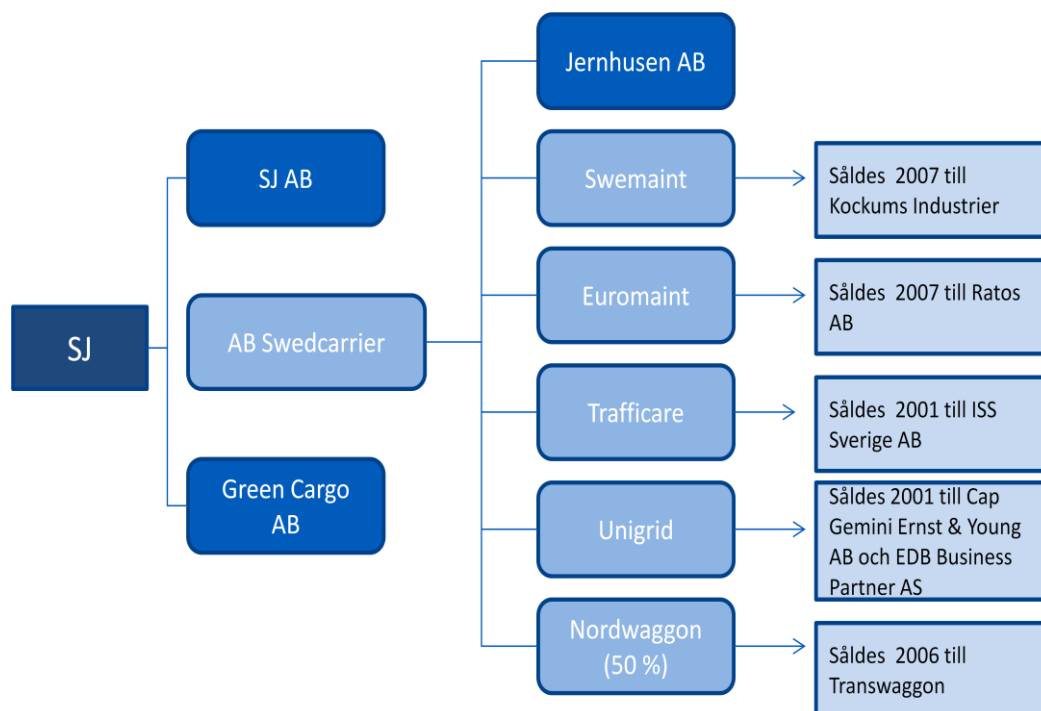
1996 öppnades marknaden för godstrafik på svensk järnväg och 2009 beslutades att den kommersiella persontrafiken på järnväg skulle avregleras fullt ut från den första oktober 2010.

Ett betydelsefullt steg i svensk järnvägshistoria togs då Riksdagen godkände regeringens bolagiseringsproposition.⁶ Den innebar att huvuddelen av den egendom och den verksamhet som tidigare förvaltats av affärsverket SJ vid årsskiftet 2000-2001 skulle överföras till flera, av staten helägda, aktiebolag.

⁵ Ds 2014:21 Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

⁶ Prop. 1999/2000:78 Ändrad verksamhetsform för SJ m.m.

Figur 1: Bolagiseringen av SJ



Källa: Prop. 1999/2000:78 Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. och respektive företags hemsida.

Vid bolagiseringen 2001 bildades aktiebolagen SJ AB med ansvar för persontrafiken, Green Cargo AB med ansvar för godstrafiken samt AB Swedcarrier. Swedcarrier var ett holdingbolag för företagen Jernhusen AB, Swemaint AB, Euromaint AB, Trafficare AB, Unigrig AB och Nordwaggon.

Jernhusen AB tog över den verksamhet som tidigare bedrivits inom SJ Fastigheter. Jernhusen äger och förvaltar fastigheter i järnvägssystemet såsom järnvägsstationer, terminaler och service- och underhållsdepåer. Euromaint AB (tidigare SJ Maskindivision/SJ Teknik) och Swemaint AB erbjuder underhållstjänster för järnvägsfordon. Trafficare AB (tidigare SJ Terminalproduktion), Unigrig AB (tidigare SJ Data) samt Nordwaggon är andra delar som efterhand sålts av.

Mellan åren 2001-2007 såldes fem av dessa företag till privata aktörer (se figur 1). Sedan 2007 är det således endast SJ AB, Green Cargo AB samt Jernhusen AB som är statligt ägda. 2009 upphörde Swedcarrier som en juridisk person genom en omvänd fusion med dotterbolaget Jernhusen.

Marknadsöppning inom järnvägstransporter förordas av EU som betonar att nationella järnvägsmonopol ska brytas upp till förmån för konkurrens.⁷ I de olika medlemstaterna har emellertid marknadsöppningen fortgått i varierande takt. Öppnandet av järnvägsmarknaden i Sverige har till stor del varit en föregångare i EU:s modell.

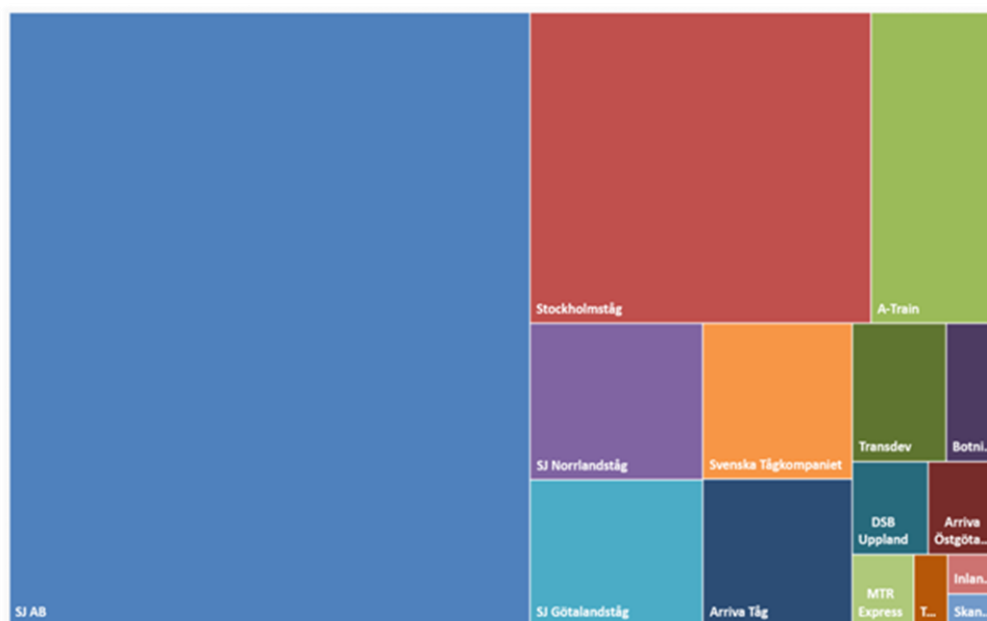
2.2 Den svenska järnvägsmarknaden idag

I takt med den svenska järnvägsmarknadens stegvisa om- och avreglering har antalet aktörer på den svenska järnvägsmarknaden ökat och består idag av ett förhållandevis stort antal aktörer.

Järnvägsföretag är de aktörer ”som med stöd av licens eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik”⁸. Idag erbjuder flera såväl privat- som offentligägda järnvägsföretag transporttjänster till godstransportköpare och resenärer på den svenska järnvägsmarknaden.

Under 2015 bedrev 15 aktörer persontrafik på järnväg i Sverige.⁹ Dessa järnvägsföretag presenteras i figur 2. En stor andel av dessa järnvägsföretag är verksamma inom den regionala kollektivtrafiken.

Figur 2: Marknadsandelar per järnvägsföretag baserat på omsättning 2015, persontrafik.¹⁰



Källa: Respektive företags årsredovisning.

⁷ Rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar.

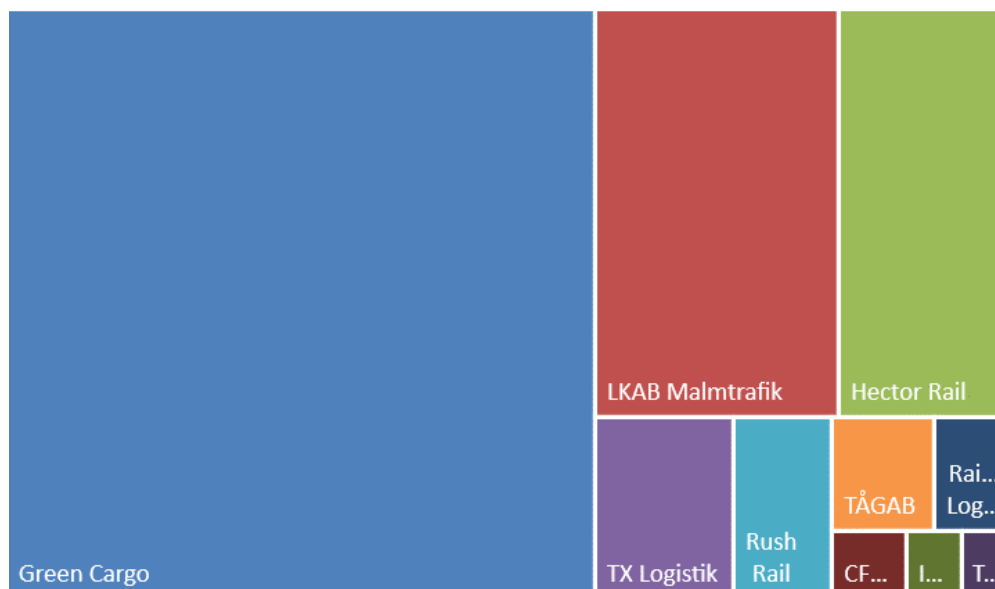
⁸ Järnvägslagen (2004:519) 1 kap 4 §.

⁹ Transportstyrelsen 2017, Transportmarknaden i siffror 2016.

¹⁰ I figuren presenteras de aktörer som bedrev persontrafik på järnvägen 2015. Botni = Botniatåg, T= TÅGAB, Inlan= Inlandståget, Skan = Skandinaviska Jernbanor

Under 2015 bedrev tolv företag godstrafik på järnvägsnätet¹¹. Dessa järnvägsföretag presenteras i figur 3. I figuren redovisas endast företag med licens i Sverige.

Figur 3: Marknadsandelar per järnvägsföretag baserat på omsättning 2015, godstrafik.¹²



Källa: Respektive företags årsredovisning.

Infrastrukturförvaltare är de aktörer ”som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver de anläggningar som hör till infrastrukturen”¹³. Järnvägsinfrastruktur definieras i järnvägslagen som ”spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande”¹⁴. I Sverige finns ungefär 400 infrastrukturförvaltare. Trafikverket är den överlägset största infrastrukturförvaltaren. Flera av infrastrukturförvaltarna är små aktörer som förvaltar mindre spåranläggningar som endast används för eget bruk.

Tjänsteleverantörer är de aktörer som ansvarar för förvaltningen av en anläggning för tjänster eller för tillhandahållandet av tjänster till järnvägsföretag och andra sökande. Tjänsteleverantörerna, och de tjänster som de erbjuder, beskrivs närmare i kommande avsnitt

¹¹ Transportmarknaden i siffror 2016, Transportstyrelsen, järnvägen 2015.

¹² I figuren presenteras de aktörer som bedrev godstrafik på järnvägen 2015.

Rai...Log...= Railcare Logistik, CF=CFL Cargo, I= Inlandståget, T = Tågfrakt

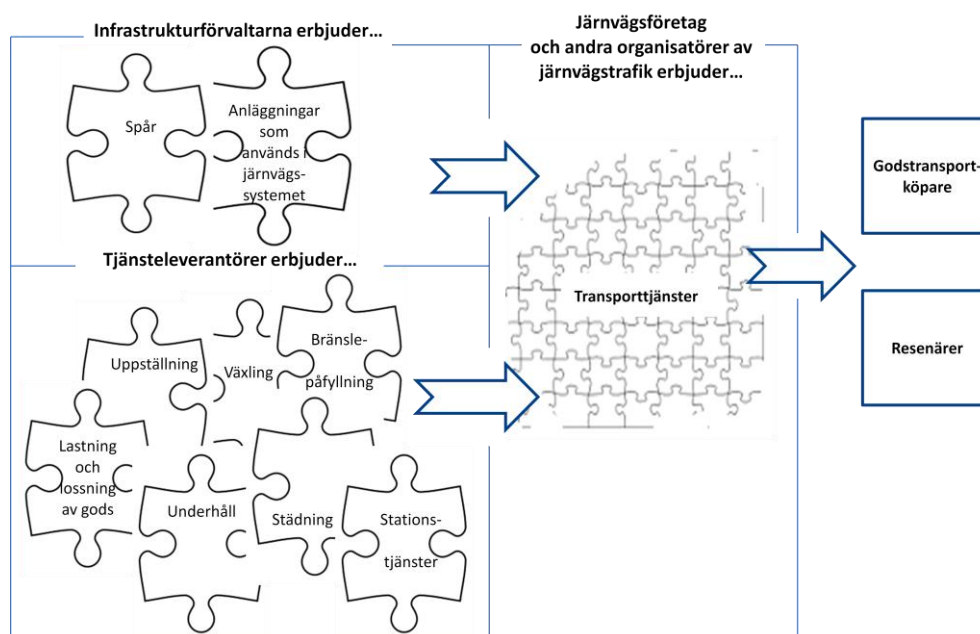
¹³ Järnvägslagen (2004:519) 1kap 4 §.

¹⁴ Järnvägslagen (2004:519) 1kap 4 §.

2.3 Järnvägsnära tjänster - en förutsättning för järnvägstransporter

För att järnvägsföretag ska kunna erbjuda transporttjänster krävs att de, utöver järnvägsfordon och spår att köra på, har tillgång till för transportens utförande nödvändiga tjänster.¹⁵ Dessa tjänster benämns ofta järnvägsnära tjänster. De järnvägsnära tjänsterna spänner över ett brett spektrum och inbegriper bland annat uppställning, rangering, lastning och lossning av gods, underhåll, bränslepåfyllning, städning och stationstjänster.¹⁶ De järnvägsnära tjänsterna utgör alla pusselbitar som bidrar till att skapa den transporttjänst som järnvägsföretagen erbjuder till sina kunder.

Figur 4: De järnvägsnära tjänsternas betydelse för järnvägstransporter.



De järnvägsnära tjänsterna är uppdelade i grundläggande tjänster, tilläggstjänster samt extratjänster.

De grundläggande tjänsterna¹⁷ är de järnvägsnära tjänster som anses vara viktigast för att järnvägsföretag och andra sökande ska kunna bedriva trafik.¹⁸ I denna rapport ligger fokus på dessa tjänster.

¹⁵ Prop. 2014/15:120 Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

¹⁶ Proposition 2014/15:120 Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

¹⁷ Järnvägslag (2004:519) 6 kap 23§.

¹⁸ Propositionen 2014/15:120 Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

De grundläggande tjänsterna avser:

1. tillträde till stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, även för förmedling av reseinformation och lokaler lämpliga för biljettförsäljning,
2. tjänster i godsterminaler,
3. tjänster på rangerbangårdar och andra tjänster för tågbildning och växling,
4. uppställning på sidospår,
5. tjänster i underhållsanläggningar, dock inte tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar,
6. tjänster i andra tekniska anläggningar än som avses i 5 samt tjänster i anläggningar för rengöring och tvätt,
7. järnvägstjänster i hamnanläggningar,
8. tjänster för olycksundsättning, och
9. tjänster i bränsledepåer

Tilläggstjänsterna¹⁹ avser exempelvis tillhandahållande av drivmotorström, uppvärmning före avgång av persontåg och kontroll av farligt gods.

Extratjänsterna²⁰ avser exempelvis telekommunikationstjänster, teknisk kontroll av rullande materiel och biljettförsäljning på stationer.

Fram till den tidpunkt då SJ bolagiserades var de järnvägsnära tjänsterna och utförandet av dessa i stor utsträckning en del av SJ:s egen verksamhet. Järnvägsnära tjänster såsom fordonsunderhåll, uppställning, växling och rangering, städning med mera utfördes av olika avdelningar inom SJ. Frågan om tillgången till de järnvägsnära tjänsterna blev aktuell först i och med avregleringen av den svenska järnvägssektorn då fler järnvägsföretag trädde in på den svenska järnvägsmarknaden och efterfrågade järnvägsnära tjänster. I takt med att järnvägsmarknaden växer ökar konkurrensen mellan aktörerna och frågan om tillgången till järnvägsnära tjänster blir allt viktigare.

¹⁹ Järnvägslag (2004:519) 6 kap 23c §.

²⁰ Järnvägslag (2004:519) 6 kap 23c §.

3 Lagstiftning kring järnvägsnära tjänster

3.1 Internationell lagstiftning

Inom EU har fyra järnvägspaket utarbetats med syftet att reformera Europas järnvägar och öka konkurrenskraften genom en gradvis liberalisering av sektorn.

- Det första järnvägspaketet antogs av EU 2001 och det innebar en ökad liberalisering av den internationella godstrafiken .
- Det andra järnvägspaketet antogs 2004 och syftade till att gå vidare med den marknadsöppning som påbörjades i och med det första järnvägspaketet.
- Det tredje järnvägspaketet antogs 2007 och syftade bland annat till att öppna upp marknaden för internationell persontrafik.
- Det fjärde järnvägspaketet, som beslutades av kommissionen 2016, innehåller sex rättsakter som berör stora delar av EU:s regleringar och direktiv på järnvägssidan. I och med det fjärde järnvägspaketet tas ytterligare steg mot ett gemensamt europeiskt järnvägsområde utan tekniska, administrativa och rättsliga hinder mellan länderna.²¹

Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt järnvägsområde, det s.k. SERA-direktivet (Single European Railway Area), ingår i det fjärde järnvägspaketet. Grunden för SERA-direktivet lades redan i det första järnvägspaketet. Tanken bakom SERA-direktivets tillkomst var att förenkla, förtydliga och modernisera den reglering på järnvägsområdet som tillkom genom antagandet av det första järnvägspaketets rättsakter. Regleringen i SERA-direktivet är huvudsakligen en marknadsreglering som syftar till att öppna järnvägsmarknaden och bättre integrera järnvägen som en del av den inre marknaden. Tanken är att järnvägssektorn ska bli mer effektiv och konkurrenskraftig.²²

EU-rättens bestämmelser om tjänster till järnvägsföretag har genomgått förändringar genom tillkomsten av SERA-direktivet. Motivet bakom dessa förändringar är att de tidigare bestämmelserna inte i tillräcklig utsträckning ansågs ha åstadkommit önskad effekt d.v.s. att säkerställa att järnvägsföretagen och andra sökande får tillgång till järnvägsnära tjänster på ett icke-diskriminerande sätt. Genom SERA-direktivet utökades således regelverket om tillhandahållande av järnvägsnära tjänster.

SERA-direktivets bestämmelser om tjänster bygger till stor del på att tjänsteleverantörer ges viss skyldighet att ge alla järnvägsföretag och andra

²¹ Förstudie om Transportstyrelsens införlivande av det fjärde järnvägspaketet TSG 2016-1355.

²² Proposition 2014/15:120 Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

sökande tillträde till olika anläggningar för tjänster samt till sådana tjänster som tillhandahålls i anläggningarna på ett icke-diskriminerande sätt. Bestämmelserna i SERA-direktivet är till stor del utformade för att tillämpas på aktörer som förvaltar anläggningar för järnvägsnära tjänster och också svarar för de aktiviteter som genomförs i, vid eller med dem och tillhandahålls till järnvägsföretag och andra sökande i form av tjänster. Detta speglar hur produktionen av järnvägsnära tjänster är organiserad i de flesta medlemsstater inom EU där ofta det dominerande statligt ägda järnvägsföretaget direkt eller indirekt kontrollerar såväl tjänsteanläggningarna som aktiviteterna i dem.²³

3.2 Nationell lagstiftning

Den svenska lagstiftning som rör järnvägsnära tjänster återfinns i järnvägslagen. I proposition 2014/15:120 Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde förklaras hur SERA-direktivet skulle genomföras i Sverige. Propositionen innehåller förslag till flera lagändringar och utökning av järnvägslagen rörande järnvägsnära tjänster. Den 1 juli 2015 trädde föreslagna lagändringar i kraft.

Begreppet tjänsteleverantör infördes i järnvägslagen och tjänsteleverantörerna fick därmed en tydlig plats i järnvägslagens marknadsdel vid sidan av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. En tjänsteleverantör definieras i järnvägslagen som varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för förvaltningen av en anläggning för tjänster eller för tillhandahållandet av grundläggande tjänster eller tilläggs- och extratjänster.²⁴

Begreppet anläggning för tjänster infördes i järnvägslagen och definieras som mark, spår, installationer, byggnader och utrustning som iordningställt för att det ska gå att utföra eller tillhandahålla grundläggande tjänster samt tilläggs- och extratjänster.

Järnvägslagen utökades även med en rad krav på tjänsteleverantörerna:

- En tjänsteleverantör ska på ett icke-diskriminerande sätt ge järnvägsföretag och andra sökande tillträde till anläggningar för grundläggande tjänster och tillgång till de grundläggande tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar.²⁵ En tjänsteleverantör som tillhandahåller grundläggande tjänster ska så långt som möjligt tillmötesgå samtliga ansökningar om tillgång till tjänsten. En ansökan ska dessutom besvaras inom en rimlig tidsfrist. Om en

²³ Propositionen 2014/15:120 Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

²⁴ Järnvägslag (2004:519) 1 kap 4 §.

²⁵ Järnvägslag (2004:519) 6 kap 23 §.

tjänsteleverantör ger avslag på en ansökan om tillgång till tjänsten ska beslutet om avslag, om möjligt, innehålla en upplysning om ett alternativ som innebär att den sökande ändå kan bedriva trafik på samma linjer under ekonomiskt godtagbara förhållanden.²⁶

- Avgiften för de grundläggande tjänster som tjänsteleverantörerna erbjuder får inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst.²⁷
- Om en tjänsteleverantör som tillhandahåller grundläggande tjänster står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag med dominerande ställning på den svenska järnvägstransportmarknaden ställs särskilda krav på tjänsteleverantören. Tjänsteleverantören och företaget ifråga ska då ha separata räkenskaper för tjänstetillhandahållandet respektive transporttjänsterna. Dessutom ska verksamheten organiseras på ett sådant sätt att beslutsfattandet i den tjänstetillhandahållande delen av verksamheten är oberoende i förhållande till det dominerande företaget.²⁸
- Om en anläggning för tjänst inte har varit i bruk under minst två år och ett järnvägsföretag eller annan sökande önskar tillträde till anläggning ska ägaren ge sökande möjlighet att helt eller delvis hyra anläggningen.²⁹

I syfte att försäkra ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande tillträde för järnvägsföretag och andra sökande till anläggningar för järnvägsnära tjänster och de anläggningar i vilka dessa erbjuds ska beslut om tillträde kunna prövas av tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen). Det är tillsynsmyndighetens uppgift att vid behov, det vill säga om den sökande anses ha rätt i sitt klagomål, se till att den sökande blir tilldelad lämplig del av kapaciteten i den aktuella anläggningen.³⁰

En fråga som lyftes av remissinstanserna då de nya reglerna presenterades var vilka aktörer som räknas som tjänsteleverantörer och därmed omfattas av de krav som ställs på en tjänsteleverantör. Frågan rörde bland annat om ett järnvägsföretag som utför tjänster för egen räkning även är skyldiga att tillhandahålla dessa tjänster till andra järnvägsföretag och sökande på ett icke-diskriminerande sätt. I proposition 2014/15:120 framhåller regeringen att ” en språklig tolkning av begreppet tillhandahållande leder till att det bör vara möjligt att hävda att det ska röra sig om tillhandahållande åt andra än

²⁶ Järnvägslag (2004:519) 6 kap 23a §.

²⁷ Järnvägslag (2004:519) 7 kap 8 §.

²⁸ Järnvägslag (2004:519) 4 kap 2 a §.

²⁹ Järnvägslag (2004:519) 6 kap 23 b §.

³⁰ Järnvägslag (2004:519) 8 kap 9 §.

sig själv, dvs. att olika företags s.k. interntjänster inte omfattas av direktivets reglering”. Om ett järnvägsföretag däremot erbjuder järnvägsnära tjänster till något annat järnvägsföretag eller annan sökande är de enligt järnvägslagen en tjänsteleverantör och omfattas således av de krav som ställs på tjänsteleverantörerna.

4 Marknaden för järnvägsnära tjänster i Sverige

Avregleringen av den svenska järnvägen har, som beskrivits i kapitel 2, inneburit att nya järnvägsföretag har kunnat etablera sig på den svenska järnvägsmarknaden och antalet järnvägsföretag har ökat. I takt med järnvägsmarknadens stegvisa avreglering har även marknaden för järnvägsnära tjänster öppnats för konkurrens och stegvis växt fram.³¹ På marknaden för järnvägsnära tjänster erbjuder idag ett stort antal tjänsteleverantörer järnvägsnära tjänster till järnvägsföretag, och andra aktörer som exempelvis organisatörer av järnvägstrafik och järnvägsfordonsägare.

Tjänsteleverantör är den offentliga eller privata aktör som ansvarar för förvaltningen av en anläggning för tjänster eller för tillhandahållandet av järnvägsnäratjänster.³² Marknaden för järnvägsnära tjänster kan således sägas bestå av två delmarknader: marknaden för tillhandahållande av järnvägsnära tjänster och marknaden för tillhandahållande av anläggningar för järnvägsnära tjänster.³³ Viktigt att poängtera är att dessa marknader i hög grad överlappar varandra då flera aktörer erbjuder såväl järnvägsnära tjänster som anläggningar i vilka dessa tjänster kan utföras.

Figur 5: Marknaden för järnvägsnära tjänster i Sverige



³¹ SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten Alexandersson.

³² Järnvägslag (2004:519) 1 kap 4 §.

³³ Prop. 2014/15:120 Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

I detta kapitel presenteras en övergripande beskrivning av dessa två marknader, de grundläggande tjänster som erbjuds på respektive marknad samt en beskrivning av olika aktörer som erbjuder tjänsterna.

4.1 Marknaden för tillhandahållande av anläggningar för järnvägsnära tjänster

Anläggningar för järnvägsnära tjänster beskrivs i Proposition 2014/15:120 som järnvägsmark med tillhörande byggnader som exempelvis depå-, stations- och terminalbyggnader. I järnvägslagen definieras anläggning för tjänster som mark, spår, installationer, byggnader och utrustning som iordningställts för att det ska gå att utföra eller tillhandahålla de tjänster som enligt järnvägslagen beskrivs som grundläggande tjänster, tilläggstjänster och extra tjänster.³⁴ I praktiken handlar detta om anläggningar som exempelvis:

- stationer för passagerare inklusive byggnader och övriga faciliteter för reseinformation och lokaler för biljettförsäljning,
- godsterminaler,
- rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter, även växlingsanläggningar
- sidospår för uppställning
- underhållsanläggningar
- andra tekniska anläggningar, även anläggningar för rengöring och tvätt,
- bränsledepåer

I Sverige ägs och förvaltas anläggningar för järnvägsnära tjänster av såväl privata som statliga och kommunala aktörer.³⁵

Bland de aktörer som äger anläggningar för järnvägsnära tjänster återfinns fastighetsföretag, järnvägsföretag, tjänsteleverantörer, fordonsägare med flera. Fastighetsföretag äger bland annat depåer för service och underhåll av järnvägsfordon, terminalbyggnader och stationshus. Det statligt ägda bolaget Jernhusen äger en betydande andel av såväl stationshusen som depåerna. Jernhusen äger även flera stora kombiterminaler. Depåer för service- och underhåll av järnvägsfordon ägs förutom av Jernhusen även av tjänsteleverantörer, järnvägsföretag, kollektivtrafikmyndigheter och fordonsägare. Flera av kombiterminalerna ägs av olika kommuner.

³⁴ Järnvägslag (2004:519) 1 kap 4 §.

³⁵ Prop. 2014/15:120 Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

I Sverige förvaltas anläggningar för järnvägsnära tjänster antingen av den aktör som äger anläggningen eller av en fristående förvaltare. Bland de aktörer som förvaltar anläggningar för tjänster i Sverige återfinns statliga aktörer (exempelvis Trafikverket och Jernhusen), privatägda järnvägsföretag, tjänsteleverantörer och fordonsägare samt kollektivtrafikmyndigheter och kommuner. Trafikverket förvaltar exempelvis en betydande andel av de uppställningsspår som finns i järnvägssystemet samt alla rangerbangårdar som finns i Sverige.

4.2 Marknaden för tillhandahållande av järnvägsnära tjänster

De järnvägsnära tjänsterna utförs antingen av den aktör som äger eller förvaltar anläggningen för tjänster, av en fristående tjänsteleverantör som hyr in sig i anläggningen eller av en tjänsteleverantör som upphandlats i konkurrens av den aktör som förvaltar anläggningen.

Marknaden för tillhandahållande av järnvägsnära tjänster är på många vis komplex. Det är en blandad grupp av aktörer som utför tjänsterna, här återfinns såväl privata som kommunala och statliga aktörer. Här återfinns privata aktörer som utför tjänster som sanering, städning eller växling, kommunala aktörer som erbjuder exempelvis tjänsten uppställning och statligt ägda bolag som bland annat erbjuder olika tjänster på tågstationer.³⁶

Figur 6: Marknaden för tillhandahållande av järnvägsnära tjänster



³⁶ SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten.

I figur 6 ges en bild av marknaden för tillhandahållande av järnvägsnära tjänster. Det finns tjänsteleverantörer som bedriver all sin verksamhet på marknaden för tillhandahållande av järnvägsnära tjänster såväl som tjänsteleverantörer som delvis erbjuder tjänster på marknaden för tillhandahållande av järnvägsnära tjänster och delvis bedriver verksamhet på andra marknader. Det finns flera exempel på aktörer på marknaden som har dubbla roller, de såväl efterfrågar som tillhandahåller järnvägsnära tjänster, något som bidrar till marknadens komplexitet. Ett exempel på detta är järnvägsföretaget Green Cargo som efterfrågar järnvägsnära tjänster samtidigt som företaget i egenskap av tjänsteleverantör tillhandahåller tjänsten växling. TÅGAB (Tågakeriet i Bergslagen AB) är ett annat järnvägsföretag med dubbla roller. TÅGAB efterfrågar järnvägsnära tjänster på marknaden, men tillhandahåller även tjänsten underhåll av järnvägsfordon till andra järnvägsföretag.

Trafikverket har genomfört en förstudie med syftet att utreda vilka järnvägsnära tjänster som utförs på deras infrastruktur, vem som utför respektive köper tjänsterna samt var tjänsterna utförs. Resultatet visar att en blandad grupp av ca 80 olika tjänsteleverantörer säljer tjänster på Trafikverkets anläggningar.³⁷

4.3 Delmarknader på marknaden för järnvägsnära tjänster

Marknaden för järnvägsnära tjänster kan studeras ur olika perspektiv i syfte att skapa en bättre förståelse för hur marknaden är uppbyggd. Nedan följer en kort beskrivning av de grundläggande järnvägsnära tjänsterna stationstjänster, tjänster i godsterminaler, växlings- och rangeringstjänster, uppställningstjänster samt de anläggningar som hör till dessa.

4.2.1 Tågstationer och stationstjänster

På den svenska marknaden för järnvägsnära tjänster är det, som tidigare nämnts, ofta olika aktörer som ansvarar för de olika delarna i en tjänsteinläggning. Bytespunkter med stationshus och tillhörande stationstjänster är ett praktiskt exempel på detta. Det är ofta en aktör som äger fastigheten i vilket stationen inryms, en annan aktör tillhandahåller olika stationsrelaterade tjänster och en tredje aktör ansvarar för och tillhandahåller spårkapacitet och plattformar vid bytespunkten.

Totalt finns det knappt 600 bytespunkter på den svenska järnvägen. På en del av dessa bytespunkter finns en station. Jernhusen äger och förvaltar 47 fastigheter med stationshus, däribland de största vilka återfinns i Stockholm,

³⁷ Arbetsmaterial från Trafikverket.

Malmö och Göteborg. Övriga ägare av stationshus är kommuner och privata fastighetsägare.³⁸

Svenska reseterminaler är ett statligt bolag som erbjuder väntsalar på 140 av Sveriges stationer. Företaget erbjuder stationsrelaterade tjänster i varierande utsträckning beroende på i vilken grad stationen i fråga trafikeras. Allt ifrån enklare bastjänster som sittplatser, belysning och klocka på stationer som ligger på mycket lågt trafikerade stråk till omfattande kring- och servicetjänster som bagageförvaring, avgångstavla med information i realtid och högtalarutrop på stationer som ligger på mer trafikerade stråk.

Trafikverket tillhandahåller spårkapacitet vid plattform som en del av tjänsten tågläge. Trafikverket förvaltar även plattformar och i många fall även plattformsförbindelser, med varierande grad av plattformsutrustning som exempelvis bänkar och väderskydd. I samband med användande av tågläge för persontrafik ingår dessa tjänster i tågläget.³⁹

4.2.2 Lastplatser, terminaler samt tillhörande tjänster

En lastplats är en enkel anläggning som består av spår och en mindre lastyta, i vissa fall finns en lagringsyta i anslutning till lastplatsen. Trafikverket förvaltar ett antal lastplatser varav cirka 60 erbjuds i tjänsten kapacitet på lastplats. Denna tjänst avser spår och en begränsad yta intill spåret.

Godsterminaler består av avgränsade områden (anslutna till järnvägsnätet) som är avsedda för lastning och lossning av gods och lastbärare eller för omlastning från järnväg till andra trafikslag.

En kombiterminal är en större och mer omfattande anläggning, ofta med flera lastspår och en stor yta för uppställning.⁴⁰ Det finns 23 kombiterminaler i Sverige varav 9 ägs av Jernhusen, resterande ägs i huvudsak av kommuner och olika privata aktörer.⁴¹ För driften av kombiterminalerna ansvarar en terminaloperatör, ofta upphandlade för en period om 3-5 år. Det är terminaloperatören som ansvarar för tillhandahållandet av tjänster inom kombiterminalen, som exempelvis lastning och lossning av gods. Terminaloperatörerna erbjuder ofta fler tjänster än lastning och lossning av gods vilket exempelvis beskrivs av VÄTE AB som opererar Stockholm Årsta Kombiterminal. VÄTE AB beskriver att i samlingsbegreppet terminaltjänst ingår tjänster som växling,

³⁸ Prop. 2014/15:120 Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

³⁹ Trafikverkets JNB- Järnvägsnätsbeskrivning 2018.

⁴⁰ Trafikverkets JNB- Järnvägsnätsbeskrivning 2018.

⁴¹ SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten.

tvätt, tömning av fekalier och påfyllning av vatten och spolärvätska såväl som klargörning och framkröning av fordon.

Trafikverket förvaltar spår till ett flertal kombiterminaler där andra aktörer tillhandahåller markytor, anläggningar och tjänster.⁴² Spår till kombiterminaler förvaltas även av kommunala aktörer.

4.2.3 Uppställningstjänster

Nästan alla infrastrukturförvaltare har spår för uppställning. Trafikverket är en betydande aktör på marknaden för uppställningstjänster. Totalt förvaltar Trafikverket ungefär 14 000 km spår utav vilka 1 300 km är sidospår. På 450 km av dessa sidospår erbjuds tjänsten uppställning.⁴³ Trafikverket erbjuder framförallt sådana uppställningsplatser på vilka järnvägsfordonen kan stå mellan trafikuppdragen, så kallad omloppsnära uppställning. Då ett järnvägsfordon står uppställt kan järnvägsföretaget, i egen eller inhyrd regi, utföra enklare tjänster som städning av vagnar, enklare underhåll med mera (exempelvis besiktningar).

En ansökan om tjänsten spår för uppställning krävs vid all uppställning av järnvägsfordon enligt Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning. I denna tjänst ingår tillgång till de spår som avtalats för uppställningen, Trafikverkets trafikledning samt trafikinformation. Tjänsten spår för uppställning söks i samband med att aktören söker tågläge och gäller vanligtvis för en tågplaneperiod.

4.2.4 Växlings- och rangeringstjänster

Tjänsten växling utförs vanligen på bangårdar. Tjänstens syfte är tåg bildning vilket i praktiken innebär att vagnar och lok kopplas ihop till hela tågset; godståg eller persontåg. För växling ansöker järnvägsföretag om tjänsten växling.

Tjänsten rangering är en form av storskalig växling som utförs på rangerbangårdar. I Sverige förvaltas samtliga rangerbangårdar av Trafikverket. 250 km av de sidospår som Trafikverket förvaltar finns inom Trafikverkets rangerbangårdar.⁴⁴ Trafikverket erbjuder tjänsten tillträde till rangerbangård vilken omfattar tillträde till spår och tillgång till anläggningar inom en rangerbangård, kontaktledning och el via värmepost, trafikledning samt trafikinformation rörande olika typer av trafikhändelser.⁴⁵

Green Cargo opererar samtliga rangerbangårdar i Sverige. Det finns inget formellt hinder för en annan aktör att erbjuda rangeringstjänster. I praktiken

⁴² Trafikverkets JNB- Järnvägsnätsbeskrivning 2018.

⁴³ SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten.

⁴⁴ SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten.

⁴⁵ Trafikverkets JNB- Järnvägsnätsbeskrivning 2018.

finns det dock ingen, vid sidan av Green Cargo, som i dagsläget besitter den kunskap och kompetens som krävs för att utföra rangeringstjänster.

Underhåll av järnvägsfordon

5 Grundläggande om underhåll av järnvägsfordon

Underhåll är ett samlingsbegrepp som används för att beskriva de åtgärder som utförs i syfte att bibehålla eller återställa en enhet (exempelvis ett järnvägsfordon) till ett sådant tillstånd att enheten kan utföra en krävd funktion. Ett järnvägsfordon ska ha en sådan funktion att det på ett säkert sätt kan transportera gods- och resenärer på järnvägen. Underhåll av järnvägsfordon är en av de järnvägsnära tjänster som bidrar till att göra det möjligt för järnvägsföretagen och andra organisatörer av järnvägstrafik att erbjuda säkra och tillförlitliga järnvägstransporttjänster till resenärer och godstransportköpare.

Underhåll av järnvägsfordon syftar till att upprätthålla en god säkerhet vid transporter på järnvägen. Att upptäcka nyuppkomna fel i tid och att förebygga att fel över huvud taget uppkommer är mycket betydelsefullt för att förhindra tillbud och olyckor.

Syftet med underhåll av järnvägsfordon är även att uppnå en hög driftsäkerhet, det vill säga att järnvägsfordonen och i förlängningen järnvägstransporterna blir tillförlitliga. Under de senaste åren har det uppmärksammats att tågtrafiken i Sverige har en så pass hög nivå av störningar att det upplevs som ett problem av såväl godstransportköpare som resenärer. Störningarna resulterar i höga kostnader för förseningar och inställda tåg, vilket i sin tur kan leda till ett bristande förtroende för järnvägstransporternas förmåga att hålla tiderna, vilket kan resultera i att såväl resenärer som godstransportkunder väljer andra transportsätt. 2013 genomförde Riksrevisionen en granskning av tåg förseningar och presenterade ett antal rekommendationer om effektivare styrning av järnvägssektorn för att öka punktligheten och kapacitetsutnyttjandet.⁴⁶ I denna granskning lyftes underhåll av järnvägsfordon fram som en viktig del i ett välfungerande järnvägssystem.

Under de intervjuer som genomförts inom ramen för detta uppdrag har järnvägsföretagen på olika sätt beskrivit betydelsen av att underhålla järnvägsfordon i syfte att skapa en transporttjänst av hög kvalitet: tillförlitlig och säker. Ett sätt att belysa vikten av underhåll av järnvägsfordon, sett ur järnvägsföretagens perspektiv, är att beskriva följderna av ett bristande underhåll. Att underhålla järnvägsfordon är förenat med kostnader. Viktigt

⁴⁶ Riksrevisionen (2013). *Tåg förseningar – orsaker, ansvar och åtgärder*. Riksrevisionens rapport (RiR) 2013:18. Stockholm.

att understryka är att det förr eller senare även uppstår kostnader om järnvägsfordonen inte underhålls i den grad som krävs för att uppnå en god kvalitet.

Bristande underhåll leder till sämre driftsäkerhet vilket i praktiken innebär att det föreligger en större risk att järnvägsfordonet slutar fungera under drift. Om ett järnvägsfordon slutar fungera under drift kan det leda till förseningar för resenärer eller gods. För järnvägsföretagets del innebär det att kvalitetsbristkostnader uppstår direkt genom att ett nytt fordon måste sättas in i trafik. Det uppstår även indirekta kostnader genom att resenärer eller godstransportköpare kan komma att uppleva järnvägsföretaget som mindre tillförlitligt.

5.1 Olika typer av underhåll

Den största andelen av det underhåll som utförs på järnvägsfordon är förebyggande underhåll. Förebyggande underhåll görs innan en störning eller skada uppstått och syftet är att bidra till att fordonet bibehåller en god funktion samtidigt som åtgärderna minskar risken för att skador och störningar uppstår. I alltmer forskning betonas vikten av att fokusera på förebyggande underhåll då detta kan skapa en framförhållning i underhållsarbetet vilket påtagligt kan minska tid och kostnader för det totala underhållet.⁴⁷

Allt förebyggande underhåll av ett järnvägsfordon styrs av järnvägsfordonets underhållsplan. En underhållsplan är ett dokument som beskriver vilka underhållsfunktioner som skall utföras och med vilken periodicitet. Underhållsplanen ska visa hur man bibehåller säkerheten under hela järnvägsfordonets livstid och i underhållsplanen anges exempelvis hur ofta säkerhetsbesiktningar och funktionskontroller ska utföras under drifttiden.

Avhjälpan underhåll utförs på järnvägsfordon för att avhjälpa en skada eller ett fel som redan har uppstått och syftet är att återställa fordonet i driftdugligt skick. Beroende på felet eller skadans allvarlighetsgrad så utförs underhållet vid nästa planerade underhållstillfälle eller direkt innan järnvägsfordonet kan tas i drift igen. I de fall då underhållet måste utföras direkt innan fordonet kan tas i bruk igen räknas det som akut underhåll.

Underhåll av järnvägsfordon kan även indelas i lättare och tyngre underhåll. Uppdelningen grundar sig dels i hur ofta åtgärden behöver göras och hur länge fordonet måste vara ur trafik och dels i värdet och den fysiska storleken på delsystemet eller komponenterna på vilka underhållet ska

⁴⁷ Färdplan för ökad forskning och innovation inom underhåll av järnvägsfordon, KTH.

utföras. Enligt järnvägslagen definieras tyngre underhåll som ”arbete som inte utförs rutinmässigt som en del av det dagliga underhållet utan kräver att fordonet tas ur trafik”⁴⁸.

5.2 Platser där underhåll av järnvägsfordon utförs

Underhåll av järnvägsfordon utförs dels i olika former av underhållsanläggningar och dels på uppställningsplatser där järnvägsfordonen står mellan trafikuppdragen.

5.2.1 Underhållsanläggningar

Underhåll av järnvägsfordon utförs i olika underhållsanläggningar, även kallade depåer. Det råder en viss oenighet kring definitionen av begreppet depå.⁴⁹ Begreppet används ibland för att beskriva en verkstadsbyggnad, och ibland inkluderas även spår utanför byggnaden. Begreppet används i andra fall för att beskriva ett geografiskt avgränsat spårrområde med uppställningsspår, tvättanläggningar och verkstäder som ligger inom samma område. Hagalundsdepån är ett exempel på en sådan depå.

I denna rapport används framförallt begreppet underhållsanläggning och då i betydelsen: en anläggning som inkluderar verkstad (byggnad med tak och väggar) och spår utomhus.

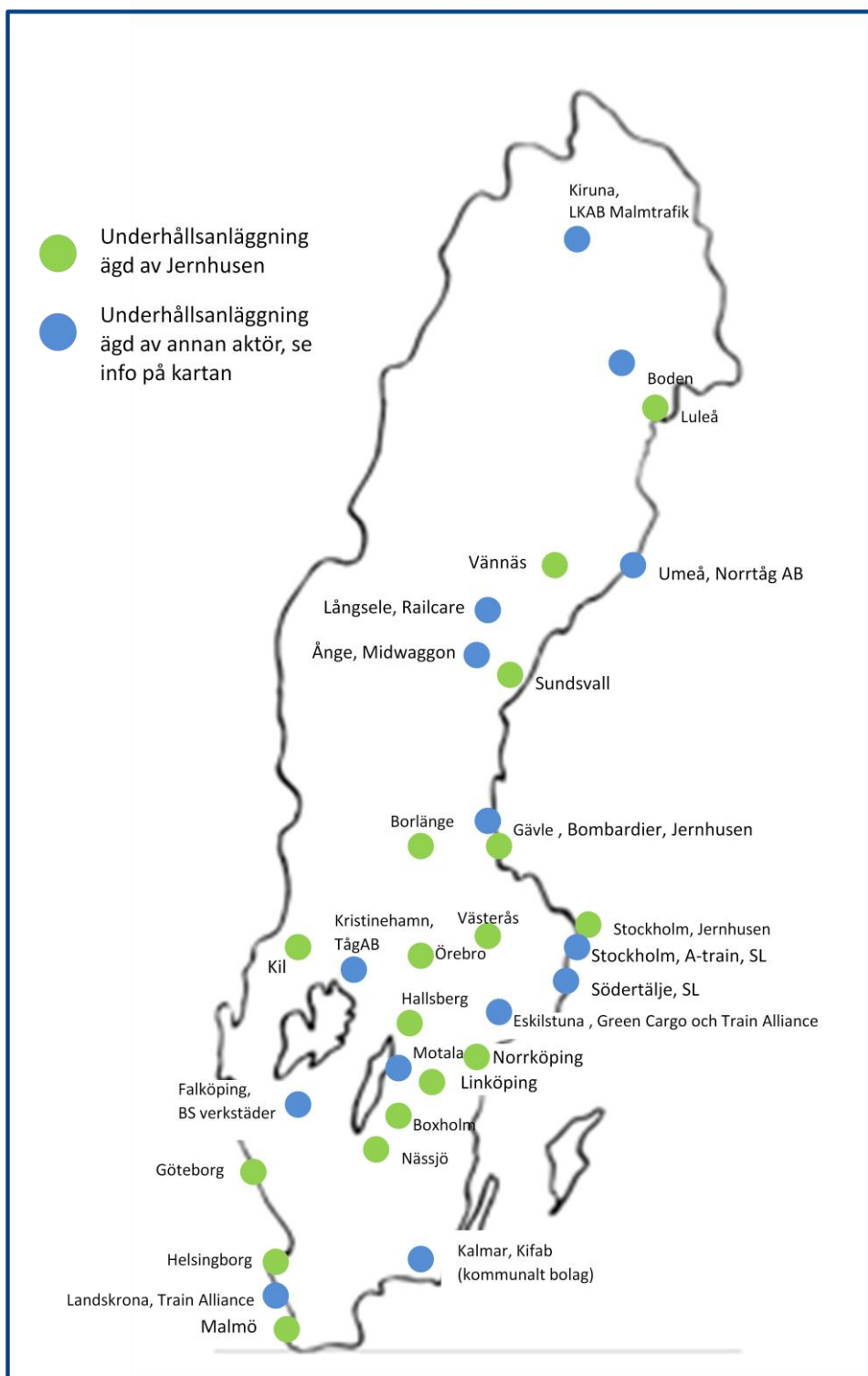
Underhållsanläggningar kan vara utformade på olika sätt, utrustade för olika typer av underhåll och anpassade till olika typer av fordon. Underhåll utförs dels inne i verkstaden och dels utomhus på spåren. Ibland är det en och samma aktör som äger verkstaden och förvaltar spåren som ligger i anslutning till verkstaden. Ibland är det en aktör som äger verkstaden och en annan aktör som förvaltar spåren som ligger i anslutning till verkstaden.

I figur 7 redovisas de platser i Sverige där det finns en eller flera anläggningar för underhåll av järnvägsfordon. I figuren framgår vilken aktör som äger anläggningen på den specifika platsen. På en geografisk plats kan det finnas fler anläggningar ägda av en eller flera aktörer. I exempelvis Göteborg äger Jernhusen flera anläggningar. I Stockholm äger Jernhusen, A-train och SL underhållsanläggningar.

⁴⁸ Järnvägslag 1 kap 4§.

⁴⁹ SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten.

Figur 7: Platser i Sverige med en eller flera underhållsanläggningar.



Källa: Respektive aktörs hemsida samt kontakt med aktörerna. Trafikverkets rapport Morgondagens depåer.

I figur 7 framgår att underhållsanläggningarna i huvudsak ligger längs de stora järnvägsstråken, i storstäderna och vid betydande järnvägsknutar som exempelvis Hallsberg.

5.2.2 Uppställningsplatser

Enklare typer av underhåll av järnvägsfordon (exempelvis besiktningar) utförs ofta på olika uppställningsplatser, i naturliga trafikluckor mellan trafikuppdragen. I Trafikverkets JNB beskrivs att om ett uppehåll i tågläget ska vara längre än en timme per plats krävs att järnvägsföretaget (eller annan sökande) ansöker om tjänsten spår för uppställning.⁵⁰ Viktigt att poängtera är att Trafikverkets tjänst spår för uppställning endast ger den sökande aktören tillträde till och möjlighet att stå uppställd på spåret, eventuella underhållstjänster utförs inte av Trafikverket. Underhållet av fordonen kan järnvägsföretaget utföra själva eller upphandla av en underhållsleverantör.

Mobilt underhåll är en form av fordonsunderhåll som utförs på spår utan direkt anknytning till en underhållsanläggning. Tanken med det mobila underhållet är att verkstaden ska uppsöka fordonet istället för vice versa. De vanligaste typerna av avhjälpande underhåll kan utföras mobilt. Flera tjänsteleverantörer på den svenska underhållsmarknaden erbjuder mobilt underhåll. Andelen fordonsunderhåll som utförs mobilt är dock totalt sett liten.

5.3 Krav på underhållsansvarig enhet

För att ett järnvägsfordon ska få tas i bruk ska det ha tilldelats en underhållsansvarig enhet, vilket brukar förkortas ECM.⁵¹

Underhållsansvarig enhet är ett begrepp som beskriver den organisation eller företag som är ansvarigt för ett järnvägsfordons underhåll. Syftet med att inrätta en underhållsansvarig enhet är att utveckla särskilda enheter som har den teknisk-administrativa kompetens som krävs för att styra underhållet av järnvägsfordon.⁵² Uppgifter om vilken organisation som har utsetts till underhållsansvarig enhet för fordonet ska anges i fordonsregistret.

En underhållsansvarig enhet ska dels ha ett system för underhåll genom vilket det säkerställs att de fordon enheten ansvarar för är i säkert skick och dels ha tillräcklig kompetens och erforderliga resurser för att klara uppgiften.⁵³ I förarbetena till lagen framgår att den underhållsansvariga enheten ska säkerställa att fordonen som denne ansvarar för underhålls i enlighet med underhållsplanen och i enlighet med gällande bestämmelser

⁵⁰ Trafikverkets JNB- Järnvägsnätsbeskrivning 2018.

⁵¹ Järnvägslag (2004:519) 2 kap 23 §. ECM är en förkortning för Entity in Charge of Maintenance.

⁵² Proposition 2010/11:160.

⁵³ Järnvägslag (2004:519) 2 kap 24 §.

om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare, en fordonsägare eller annan aktör som uppfyller kraven i lag och övriga föreskrifter har rätt att vara underhållsansvarig enhet.

Europeiska kommissionen har vidare beslutat en förordning som bland annat rör ett certifieringssystem för de enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar.⁵⁴ I praktiken innebär detta att för de underhållsansvariga enheter som har ansvar för underhåll av godsvagnar krävs ett certifikat utfärdat av Transportstyrelsen eller av ett ackrediterat certifieringsorgan. Den sökande kan även vända sig till ackrediterat organ inom EU.

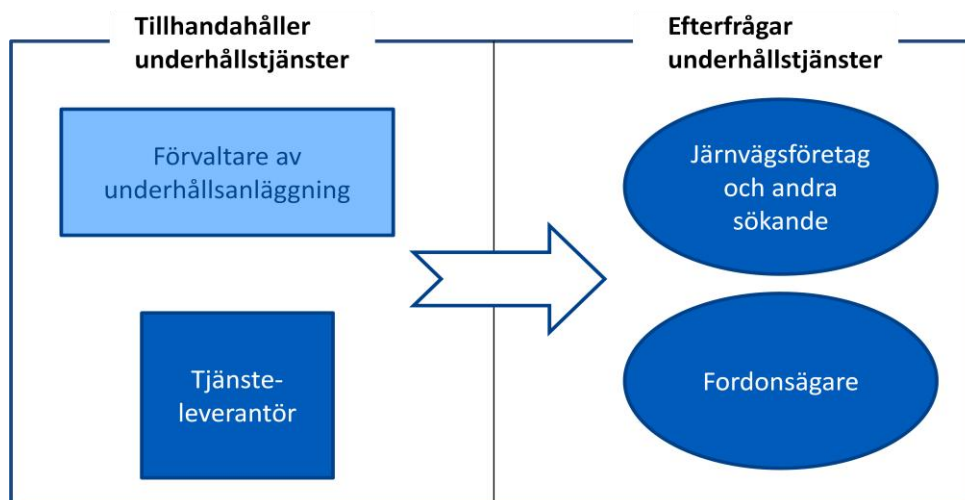
⁵⁴ Kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 av den 10 maj 2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar och om ändring av förordning (EG) nr 653/2007.

6 Marknaden för underhåll av järnvägsfordon

På den svenska marknaden för underhåll av järnvägsfordon finns:

- De aktörer som efterfrågar underhållstjänster: såväl statligt som privatägda järnvägsföretag som erbjuder gods- och persontransporttjänster, de aktörer som organiserar regional kollektivtrafik, företag som tillverkar järnvägsfordon vilka de fortsatt äger och hyr ut till olika organisationer av järnvägstrafik samt vagnsägare.
- De aktörer som tillhandahåller underhållstjänster: dels de aktörer som utför underhållstjänsterna och dels de aktörer som tillhandahåller de anläggningar för tjänster i vilka underhållstjänsterna utförs.
 - Underhållsanläggningarna ägs och förvaltas av såväl privat som statligt ägda företag. Det statligt ägda bolaget Jernhusen äger och förvaltar en stor del av underhållsanläggningarna. Underhållsanläggningar ägs även av olika organisationer av trafik: järnvägsföretag liksom regionala kollektivtrafikmyndigheter, fordonsägare och underhållsföretag som även erbjuder och utför underhållstjänster i de anläggningar som de äger.
 - Underhållstjänsterna utförs av en heterogen grupp av aktörer. Swemaint och Euromaint utför en betydande del av fordonsunderhållet på den svenska järnvägsmarknaden. Båda dessa företag har sitt ursprung i SJ. Bland underhållsleverantörerna finns även flera företag utan koppling till SJ, exempelvis Alstom, Bombardier, BS-verkstäder och Middwaggon. Underhåll av järnvägsfordonens olika komponenter utförs av en stor grupp av aktörer vilka har spetskompetens inom ett visst område som exempelvis tågkoppel, fordonsmotorer eller bromsar.

Figur 8: Marknaden för underhåll av järnvägsfordon



Figur 8 visar en på många sätt förenklad beskrivning av marknaden för underhåll av järnvägsfordon med en tillsynes tydlig uppdelning mellan de som tillhandahåller och de som efterfrågar tjänster på marknaden. I verkligheten är den svenska marknaden för underhåll av järnvägsfordon mer komplex i sin uppbyggnad. Den svenska marknaden för järnvägsnära tjänster, däribland underhållstjänster, har en mer komplex struktur än i de flesta andra länder inom EU.⁵⁵ Denna komplexitet grundar sig bland annat i att flera aktörer på marknaden för underhåll av järnvägsfordon har dubbla roller: de såväl efterfrågar som tillhandahåller underhållstjänster. Komplexiteten grundar sig även i att järnvägsföretag och andra sökande ofta upphandlar fordonsunderhåll från en rad olika tjänsteleverantörer, ofta i flera led. Det kan exempelvis vara så att en tjänsteleverantör utför underhållet medan en annan tjänsteleverantör förvaltar anläggningen i vilken underhållstjänsterna utförs. Ytterligare en aspekt som bidrar till marknads komplexitet är att det ofta är flera aktörer som är inblandade i upphandlingen av underhållet till en fordonsflotta. Ofta är det en aktör som upphandlar det lättare och mer frekvent utförda underhållet medan en annan aktör upphandlar det tyngre underhållet.

6.1 En mångfald av sätt att organisera fordonsunderhåll

Under intervjuerna med underhållsmarknadens olika aktörer, järnvägsföretag och andra sökande samt tjänsteleverantörer, har det blivit tydligt hur järnvägsföretagens och andra sökandes olika behov av fordonsunderhåll leder till att aktörerna hittar olika strategier för att fylla dessa behov. Järnvägsföretag och andra sökande som efterfrågar tjänsten underhåll av järnvägsfordon hittar olika sätt att organisera underhållet utifrån sina behov men även utifrån hur tillgången till underhållstjänster ser ut.

I figurerna nedan ges en mer rättvisande bild av den svenska underhållsmarknaden och den komplexitet som kännetecknar marknaden. I figurerna visas exempel på mångfalden av tillvägagångssätt att organisera underhåll av järnvägsfordon. Pilarna går från leverantör till kund.

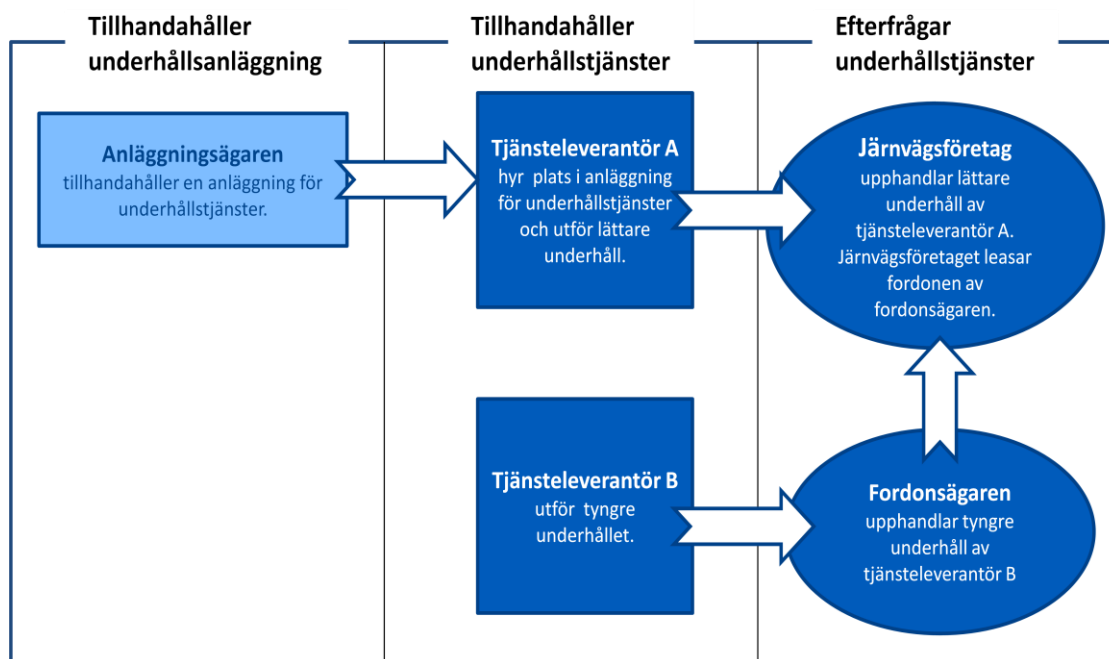
6.1.1 Flera aktörer inblandade i underhållsupphandlingen

I figur 9(s 36) visas ett exempel på ett järnvägsföretag som hyr de järnvägsfordon de använder i sin verksamhet. Järnvägsföretaget upphandlar lättare och mer frekvent utfört underhåll av tjänsteleverantör A. Tjänsteleverantör A hyr kapacitet i en underhållsanläggning i vilken de utför underhållet. Det tyngre och mer sällan utförda underhållet upphandlas av

⁵⁵ Prop. 2014/15:120 Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

fordonsägaren. Fordonsägaren upphandlar det tyngre underhållet av tjänsteleverantör B.

Figur 9: Flera aktörer inblandande i underhållsupphandlingen

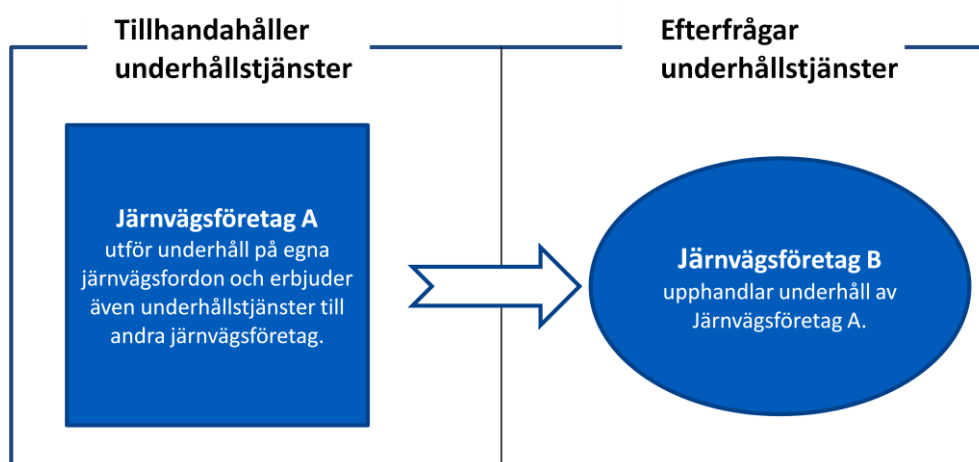


I vissa fall förvaltar anläggningsägaren spår i anslutning till anläggningen. I andra fall förvaltas spårerna av en annan aktör, en infrastrukturförvaltare. Järnvägsföretaget måste i dessa fall ansöka om kapacitet på spåret hos infrastrukturförvaltaren för att i praktiken kunna få tillträde till underhållsanläggningen.

6.1.2 En aktör med flera roller

I figur 10 visas ett exempel på ett järnvägsföretag som har flera roller på marknaden för underhåll av järnvägsfordon. Järnvägsföretaget förvaltar en underhållsanläggning i vilken de utför underhåll på sina egna fordon. Då järnvägsföretaget även erbjuder kapacitet i anläggningen och erbjuder underhållstjänster till andra järnvägsföretag är företaget även en tjänsteleverantör enligt järnvägslagen.

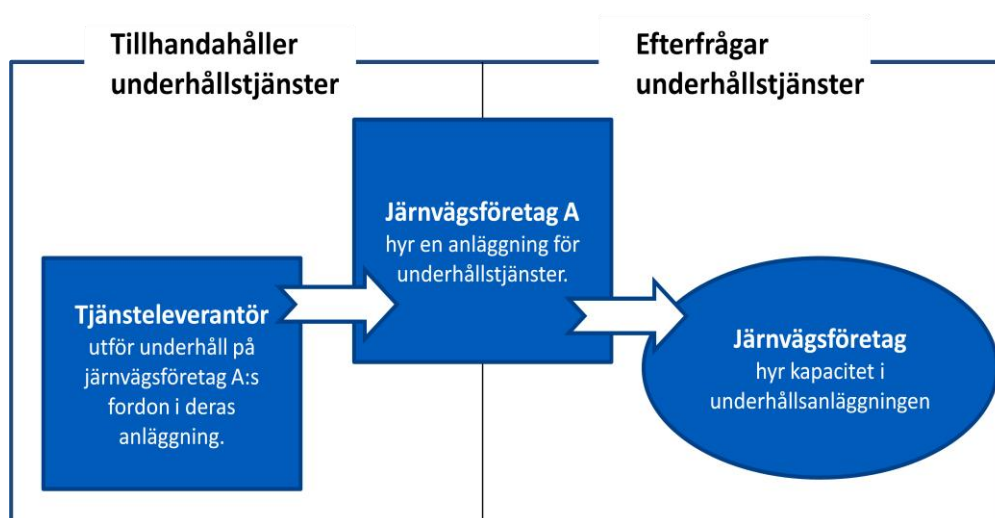
Figur 10: Ett järnvägsföretag med flera roller



6.1.3 Järnvägsföretag som både tillhandahåller och efterfrågar på underhållsmarknaden

I figur 11 visas ett exempel på ett järnvägsföretag (A) som hyr en underhållsanläggning. Järnvägsföretag A upphandlar underhåll av en tjänsteleverantör. Järnvägsföretag A erbjuder kapacitet i underhållsanläggningen till andra järnvägsföretag.

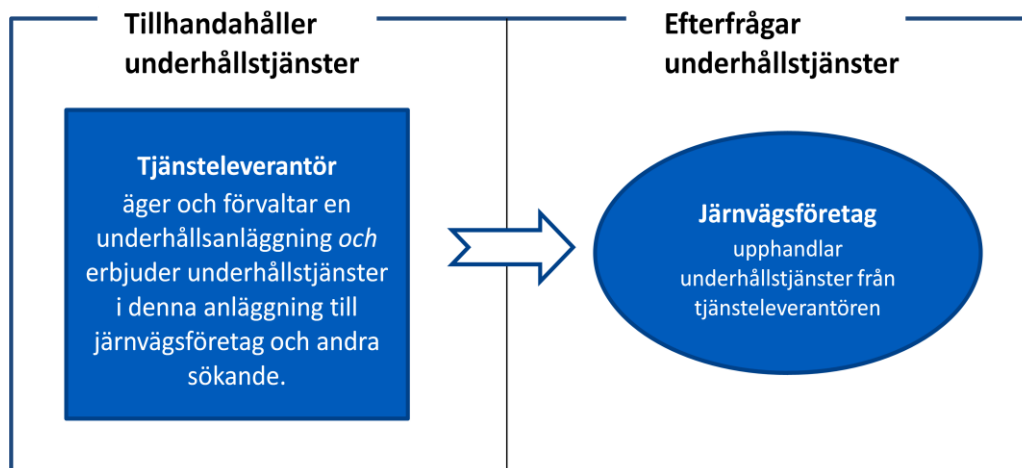
Figur 11: Järnvägsföretag som efterfrågar och tillhandahåller underhåll av järnvägsfordon.



6.1.4 Tjänsteleverantör som äger anläggning för underhållstjänster

Järnvägsföretaget i figur 12 upphandlar underhåll från en tjänsteleverantör som äger och förvaltar anläggningen för tjänster. Tjänsteleverantören kan och är skyldig att erbjuda alla järnvägsföretag och andra sökandet tillträde till anläggningen och de underhållstjänster som erbjuds på ett icke-diskriminerande sätt.

Figur 12: Tjänsteleverantör som äger anläggning för tjänster



7 Att organisera underhåll av järnvägsfordon – exempel

På marknaden för underhåll av järnvägsfordon är det främst järnvägsföretag, andra organisatörer av järnvägstrafik samt fordonsägare som efterfrågar underhåll. Inom ramen för denna studie har två järnvägsföretag på persontrafiksidan (SJ AB och MTR) två järnvägsföretag på godstrafiksidan (Hector Rail och Green Cargo) samt en organisatör av regional kollektivtrafik (Värmlandstrafik) intervjuats.

I detta avsnitt beskrivs hur dessa företags behov av fordonsunderhåll ser ut och hur dessa varierande behov styr företagens agerande då de organiserar underhållet av fordonen. Vidare beskrivs hur de intervjuade företagen anser att underhållsmarknaden fungerar och hur företagen upplever tillgången på underhållstjänster. Det är i detta sammanhang viktigt att poängtera att det som beskrivs i detta kapitel grundar sig i hur de järnvägsföretag och andra sökande som intervjuats upplever underhållsmarknaden. Resultaten är därmed inte nödvändigtvis generaliserbara men ger ändå en bild av hur ett antal aktörer upplever att marknaden fungerar.

7.1 Likheter och olikheter ifråga om behov av underhåll

Förebyggande och avhjälpande underhåll behöver alla aktörer som organiserar fordonsunderhåll. Under intervjuerna beskriver flera av aktörerna att fordonens underhållsplan i hög grad styr hur underhållet av järnvägsfordonen organiseras. I underhållsplanen beskrivs fordonets behov av förebyggande underhåll, vilket typ av underhåll som ska utföras och med vilken frekvens. Underhållsplanen gör det möjligt för den aktör som ansvarar för underhållet att planera det förebyggande underhållet med viss framförhållning och den aktör som ska utföra underhållet kan få en förhållandevis tydlig bild av vad som ska utföras under en lägre tid framöver. Det leder till att järnvägsföretag och andra sökande kan upphandla förebyggande underhåll för längre perioder i taget. Ett underhållsavtal mellan ett järnvägsföretag eller annan sökande och en underhållsleverantör som avser förebyggande underhåll kan sträcka sig från ett till flera år framåt i tiden.

En viss del av det underhåll som utförs på järnvägsfordon är avhjälpande underhåll. Avhjälpande underhåll går av naturliga skäl inte att planera i förväg vilket innebär att det måste organiseras på ett annat sätt än det förebyggande underhållet. I intervjuerna beskrivs olika sätt att lösa den situation som uppkommer då ett järnvägsfordon får en oväntad skada. En aktör beskriver att för dem ingår akut underhåll som en del av det omfattande underhållsavtal som de har med en underhållsleverantör. Det akuta underhållet köper de på löpande räkning. En annan aktör beskriver att

det givetvis är svårt att veta var ett järnvägsfordon befinner sig då behovet av ett akut underhåll uppkommer. För att komma runt detta problem beskriver aktören att de gör en snabbupphandling hos den underhållsleverantör med rätt kompetens som finns avståndsmässigt närmast till hands.

I intervjuerna beskriver flertalet av aktörerna att det är av stor betydelse att ha nära tillgång till den typ av underhåll som utförs med hög frekvens och som är lättare till sin karaktär. Önskvärt är att lättare underhåll, inspektioner och sådant underhåll som utförs ofta, kan utföras i naturliga trafikluckor i en anläggning som ligger i nära anslutning till den sträckning fordonet kör. Flera av aktörerna uttrycker att långa transportsträckor till underhållsanläggningar är kostsamt då det innebär att aktörerna behöver ha fler fordon till sitt förfogande för att kunna erbjuda sina transporttjänster. Sett ur ett järnvägsmarknadsperspektiv innebär även långa transportsträckor till underhållsanläggningar att järnvägsfordon utan resenärer eller gods tar upp onödigt kapacitet på ett järnvägsnät med hög beläggning.

Då det gäller tyngre underhåll som exempelvis ombyggnationer och olika typer av underhåll som utförs mer sällan, är aktörerna överens om att det är mindre viktigt exakt var underhållet utförs. Aktörerna framhåller att det då kan vara värt att transportera järnvägsfordonet en längre sträcka i syfte att få tillgång till en specifik anläggning och en specifik underhållskompetens.

Under intervjuerna framgick även att behoven av fordonsunderhåll kan variera mellan olika aktörer bland annat beroende av:

- Vilken typ av trafik aktören bedriver (gods- eller persontrafik)
- Vilka typer av järnvägsfordon som används (äldre eller nyare, lok, godsvagnar, personvagnar eller motorvagnar)
- I vilket geografiskt område trafiken körs (regionaltrafik, interregionaltrafik eller internationell trafik.)
- Hur stora volymer som ska underhållas, antal fordon.

I syfte att tydliggöra hur olika aktörers skiftande behov av fordonsunderhåll bidrar till hur aktörerna med hjälp av olika strategier organiserar sitt fordonsunderhåll presenteras i följande avsnitt några exempel.

7.2 SJ AB – Vikten av att säkra underhållskompetens och kapacitet i en underhållsanläggning

SJ AB erbjuder persontransporter, de kör interregional trafik i hela Sverige och är även operatörer inom den upphandlade regionala kollektivtrafiken. SJ AB anser att för ett järnvägsföretag är det av största vikt att säkra de

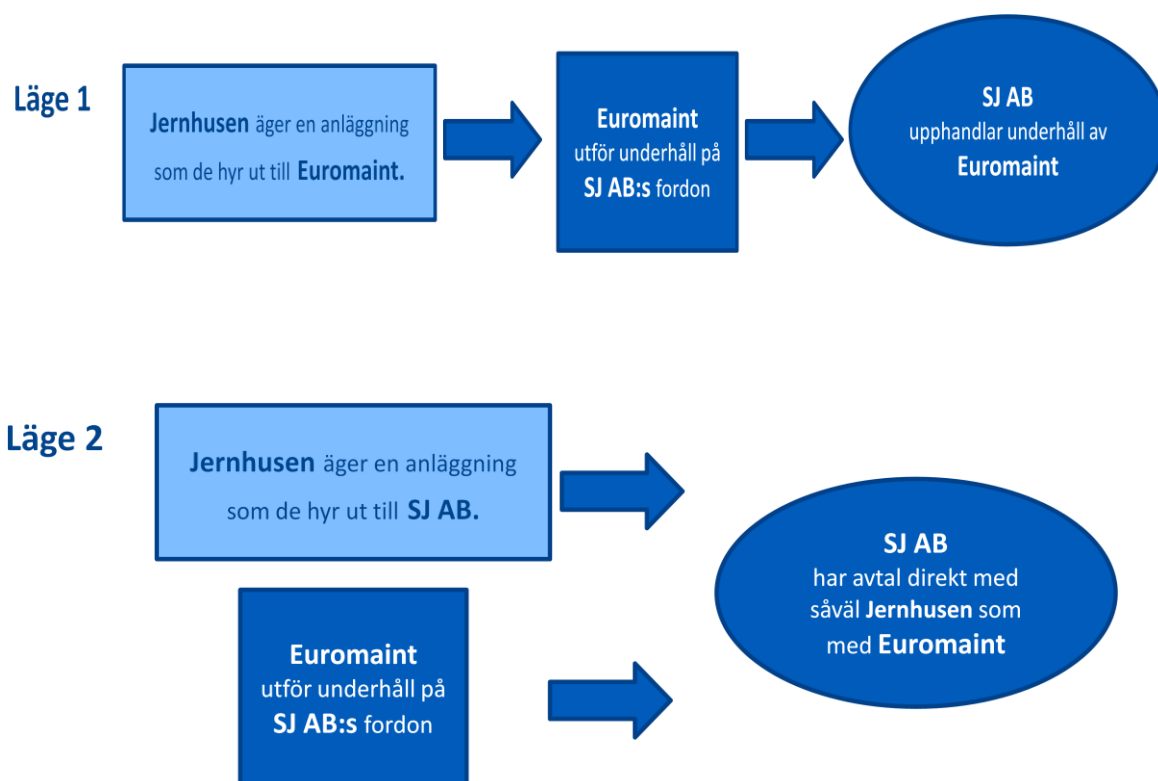
resurser som krävs för att kunna underhålla de järnvägsfordon som man kör. Dessa resurser är:

- (1) Underhållsanläggningar inkl. spår och verkstad där underhållet kan utföras.
- (2) Kompetens i form av tjänsteleverantörer som kan utföra underhållet.

På SJ AB har man ett livscykelperspektiv då man köper in fordon. Detta innebär i praktiken att i samma stund som en ny fordonsflotta köps in planerar företaget för var, hur och av vem fordonen ska underhållas. Företaget säkrar långsiktigt de resurser som krävs för att kunna organisera ett underhåll som upprätthåller en god funktion och säkerhet hos fordonen under hela deras livstid.

SJ AB äger större delen av den fordonsflotta de använder i interregionaltrafiken. Dessa fordon behöver kunna underhållas vid någon av ändstationerna. Särskilt viktigt är det för SJ AB att säkra underhållsanläggningar på platser där företaget har en betydande och omfattande verksamhet som är långsiktig. Tydliga exempel på sådana platser är Stockholm och Göteborg. SJ ABs strategi för att säkra kapacitet i anläggningarna i Stockholm (Hagalund) och Göteborg (Olskroken) har varit att ta över hyreskontraktet med den aktör som äger underhållsanläggningen. SJ AB har exempelvis tagit över hyreskontraktet i Olskroken med Jernhusen från Euromaint som tidigare hade hyreskontraktet. Figur 13 visar upplägget innan respektive efter att SJ AB tog över hyreskontraktet.

Figur 13: SJ AB tar över kontraktet med anläggningsägaren och upphandlar operatör.



För SJ AB innebar övertagandet av hyreskontraktet att de fick en ökad kontroll över tillgången till anläggningskapacitet på en för dem strategiskt viktig plats. Då SJ AB har avtal direkt med ägaren av underhållsanläggningen kan de själva välja den tjänsteleverantör som de anser bäst kan leverera det underhåll som motsvarar deras behov. På så vis leder strategin både till att SJ AB säkrar kapacitet i för dem viktiga underhållsanläggningar och att de ges möjlighet att säkra önskad underhållskompetens. Även i Hagalund (Stockholm) har SJ AB idag avtal direkt med Jernhusen som äger underhållsanläggningen. Sedan SJ tog över hyreskontrakten 2009 har underhållsverksamheten utsatts för konkurrens i flera steg och nya aktörer har kommit in parallellt med att befintliga aktörer finns kvar. Idag har SJ AB, på strategiskt viktiga platser, avtal direkt med den aktör som äger underhållsanläggningen. På andra platser har de avtal med den tjänsteleverantör som hyr underhållsanläggningen ifråga.

SJ AB kör även regionaltrafik på uppdrag av olika regionala kollektivtrafikmyndigheter. I dessa fall ansvarar SJ AB oftast för det trafiknära underhållet⁵⁶ medan fordonsägaren ansvarar för större ombyggnationer samt underhåll av högvärdeskomponenter.

SJ AB upphandlar underhållskompetens av flera olika leverantörer vilket är helt enligt SJ AB:s strategi. De vill köpa olika typer av underhåll av den aktör som kan utföra den aktuella underhållstjänsten på bästa och mest prisvärda sätt. Som redan nämnts vill SJ AB ha kontroll över de underhållsanläggningar som är kritiska för att verksamheten ska fungera. På samma sätt resonerar man gällande komponentupparbetning. Komponentupparbetning går till så att då en komponent går sönder plockas denna ur fordonet, en ny komponent sätts in och sedan skickas den trasiga komponenten till en underhållsleverantör som upparbetar komponenten till ett fungerande skick igen. När det gäller kritiska komponenter, eller snarare komponenter som är kritiska för att fordonen ska kunna köras, har SJ AB själva avtal direkt med de tjänsteleverantörer som upparbetar komponenterna. SJ AB ser stora fördelar med detta upplägg.

När det gäller avtal med underhållsleverantörer har SJ AB oftast tillsvidareavtal. Deras grundinställning är att försöka skapa långsiktiga leverantörsrelationer. Så länge kvaliteten på underhållet som levereras är god och kund-leverantörs-relationen fungerar på ett tillfredställande sätt löper avtalet på. De har ett minimum på tre år, med ömsesidig möjlighet till uppsägning efter halva tiden.

⁵⁶ Trafiknära avser avståndsmässigt nära till den plats där trafiken körs. Det kan i praktiken innebära på uppställningsplatser i naturliga luckor som uppstår mellan trafikuppdragen eller i en anläggning som ligger i nära anslutning till den sträckning fordonen kör.

7.3 MTR- Utmaningen att säkra depåkapacitet för nya järnvägsföretag

MTR har kört persontågtrafik mellan Stockholm och Göteborg sedan 2015. MTRs behov av fordonsunderhåll styrs av att de kör interregionaltrafik vilket innebär att de behöver kapacitet i en underhållsanläggning på någon av ändstationerna (Stockholm och Göteborg). MTRs underhållsbehov påverkas även av att de har en fordonsflotta bestående av nya, moderna järnvägsfordon vilket gjort att de valt att upphandla fordonsunderhållet av den aktör som tillverkat fordonen. MTR framhåller att fordonsunderhållet är mindre omfattande då fordonen är nya och de upplever att fordonstillverkaren kan utföra det underhåll som krävs på ett bra sätt.

En viktig fråga för MTR då de skulle träda in på järnvägsmarknaden var frågan om tillgång till kapacitet i en underhållsanläggning. Att bygga en egen underhållsanläggning upplevdes inte vara ett alternativ. Detta dels då det är förenat med mycket stora investeringskostnader och dels då det är svårt att hitta en fysisk plats att bygga en anläggning på i Stockholm och Göteborg. Valet föll således på att hyra kapacitet i en underhållsanläggning.

MTR önskade underhålla sina fordon i Jernhusens anläggning Olskroken i Göteborg. MTR fick dock inte kapacitet i Olskroken. Anläggningen var vid ansökningstillfället uthyrd till SJ AB.

För MTR kvarstod då alternativet att underhålla sina fordon i Stockholm. MTR sökte kapacitet i underhållsanläggningen Hagalund (Stockholm). 2014 byggde Jernhusen en ny verkstadslokal i Hagalund för MTR:s räkning. I denna verkstadslokal underhålls MTR:s fordon idag. De anser att upplägget på anläggningen fungerar, men det är inte helt idealiskt. De upphandlar underhållstjänster av Stadler och har i dagsläget tillgång till den underhållskompetens de behöver.

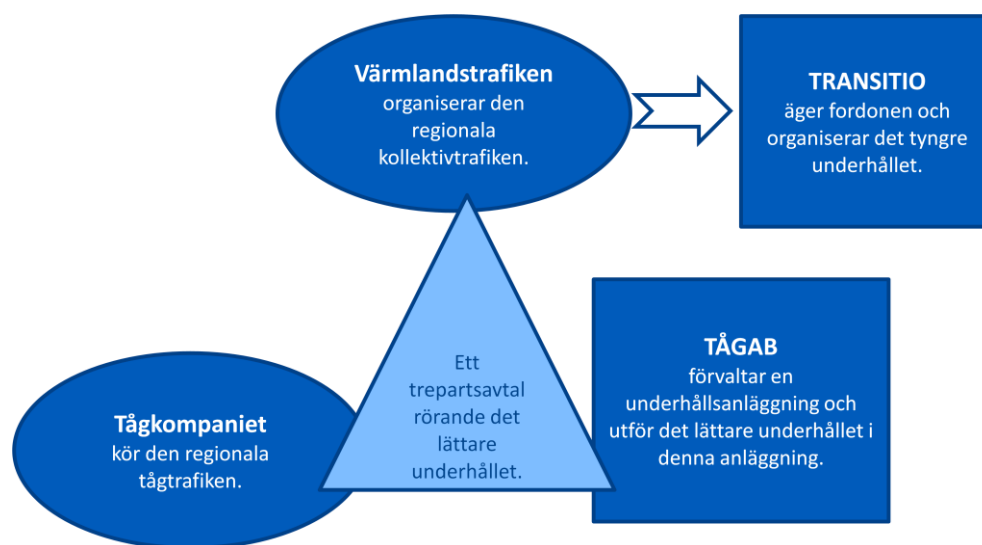
7.4 Värmlandstrafik – Närhet som avgörande faktor

I region Värmland organiserar Värmlandstrafik den regionala kollektivtrafiken. Värmlandstrafik hyr järnvägsfordon av fordonsägaren Transitio, trafiken körs av järnvägsföretaget Tågkompaniet (Svenska Tågkompaniet AB) och TÅGAB utför fordonsunderhåll. Olika aktörer organiserar det lättare respektive det tyngre underhållet av fordonen:

- Fordonsägaren Transitio har ansvar för och organiserar det tyngre, mer sällan utförda, underhållet.
- Värmlandstrafik, Tågkompaniet och TÅGAB har ett trepartsavtal rörande det lättare, mer frekvent utförda underhållet. Värmlandstrafik ansvarar gentemot fordonsägaren Transitio för att underhållet utförs på ett korrekt sätt i enlighet med underhållsplanen.

Det är Värmlandstrafik som måste tillse att det finns en underhållsansvarig enhet för fordonen. Värmlandstrafik har avtalat med Tågkompaniet att vara underhållsansvarig enhet för fordonen. TÅGAB utför det lättare, mer frekvent utförda, underhållet i en underhållsanläggning som de förvaltar.

Figur 14: Värmlandstrafik



Värmlandstrafik är med i denna studie i syfte att vara ett exempel på hur underhåll av järnvägsfordon kan organiseras inom den regionala kollektivtrafiken. Det skiljer sig givetvis i hur man arbetar inom olika regioner men det finns vissa likheter som återkommer.

I intervjun med Värmlandstrafik framhåller de att det inom den regionala kollektivtrafiken finns ett påtagligt behov av nära tillgång till underhållskompetens och underhållsanläggningar.

Underhållsanläggningarna behöver ligga inom det område där den regionala kollektivtrafiken bedrivs, annars blir transportsträckorna till underhållsanläggningen alltför långa med stora merkostnader som följd. Detta begränsar aktörerna i deras val av underhållsanläggningar och underhållsleverantörer. På något sätt måste aktörerna säkra kapacitet i en nära belägen anläggning. Värmlandstrafik har valt strategin att vara delägare i den verkstad som TÅGAB förvaltar och utför underhåll i. Avtalet aktörerna emellan innebär att om TÅGAB av något skäl ej längre skulle kunna erbjuda underhåll av Värmlandstrafiks järnvägsfordon så har Värmlandstrafik rätt att fortsätta att utföra sitt underhåll i anläggningen med hjälp av en annan tjänsteleverantör.

En strategi som flera regionala kollektivtrafikaktörer har använt sig av i syfte att säkra kapacitet i en underhållsanläggning som är belägen inom regionen där trafiken körs är att vara med och investera i en egen anläggning. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna kan göra dessa investeringar antingen genom egna bolag eller genom en upphandling där exempelvis Jernhusen deltar.⁵⁷ De aktörer som organiserar regional kollektivtrafik vet med relativt stor säkerhet att de kommer att fortsätta bedriva tågtrafik inom ett visst område under en längre tid framöver. Denna vetskap i kombination med deras stora behov av en lokalt belägen underhållsanläggning ger dem incitament att vilja och våga investera i egna anläggningar.

7.5 Green Cargo – både eget och upphandlat underhåll

Green Cargo erbjuder godstransporter över hela Sverige och är därmed i behov av underhållsanläggningar och underhållskompetens på många olika platser i landet. För att tillgodose sina underhållsbehov upphandlar Green Cargo underhåll till sina lok och godsvagnar från flera olika underhållsleverantörer som utför underhåll i anläggningar på olika platser i Sverige. Då Green Cargo upphandlar underhåll är det i samtliga fall underhållsleverantören som äger eller hyr anläggningen där underhållet utförs.

En del av fordonsunderhållet utför Green Cargo i egen regi i en underhållsanläggning i Eskilstuna som de själva äger. Green Cargo använder all kapacitet i denna anläggning för underhåll på egna fordon.

I de fall Green Cargo upphandlar underhåll från en extern leverantör har de ofta 5-10 år långa avtal med leverantörerna. I avtalen anges vilka priser som gäller för olika typer av underhållstjänster och en ungefärlig uppgörelse kring den kapacitet som är aktuell för en viss period.

7.6 Hector Rail - Skiftande underhållsbehov kräver olika lösningar

Hector Rail bedriver sedan 2004 järnvägstrafik i Sverige, Norge, Danmark och Tyskland. Järnvägsföretaget kör främst godstrafik. De äger själva nästan alla lok medan godsvagnarna i huvudsak ägs av deras kunder, godstransportköparna.

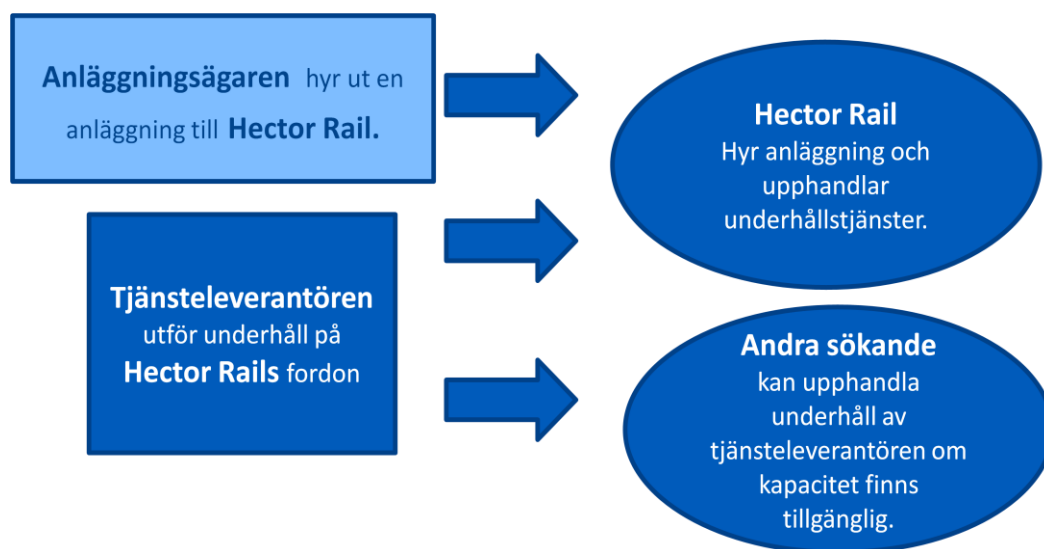
Hector Rail har ett mångskiftande underhållsbehov till följd av att de har flera olika typer av lok som köpts begagnade i olika länder. Att företaget dessutom erbjuder godstransporter i fyra olika länder leder till att de måste vara flexibla då de organiserar sitt fordonsunderhåll, de måste finna flera olika underhållslösningar.

⁵⁷ SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten.

Hector Rail är själva underhållsansvarig enhet för samtliga lok. De underhåller sina lok i flera olika underhållsanläggningar i Sverige och Tyskland. Företaget har två olika grundupplägg då de organiserar sitt underhåll:

1. Hector Rail hyr kapacitet i en underhållsanläggning och sedan hyr de in en underhållsleverantör som utför underhållet. Ofta har de i dessa fall fullservicekontrakt med underhållsleverantören, vilket innebär att leverantören sköter all typ av underhåll. Ett typiskt fullservicekontrakt sträcker sig över 5 år. Hector Rail upplever att detta upplägg fungerar bra då det ställer krav på underhållsleverantören att ta ansvar och göra ett bra jobb. I vissa fall är Hector Rail inte i behov av all kapacitet och då kan tjänsteleverantören erbjuda underhåll även till andra sökande. Hector Rail menar att detta är bra då det genererar mer jobb till underhållsleverantören.

Figur 15: Hector Rail hyr kapacitet i underhållsanläggning.



2. En underhållsleverantör hyr en anläggning och sedan köper Hector Rail underhållstjänster av underhållsleverantören. I dessa fall kan det exempelvis handla om att Hector Rail lämnar in sina fordon hos exempelvis BS-verkstäder eller Midwaggon. En stor del av underhållet köps på löpande räkning. När det gäller akutunderhåll görs en ganska enkel snabbupphandling med den underhållsleverantör som kan utföra underhållet.

Figur 16: Hector Rail upphandlar underhåll.



När det handlar om att utföra stora, omfattande underhåll, anser Hector Rail att det kan vara värt att köra en längre sträcka för att få en god kvalitet till ett bra pris. Några av Hector Rails lok underhålls utomlands då underhållskompetensen ifråga inte finns att tillgå i Sverige.

7.7 Tillgången på underhållstjänster för järnvägsfordon

En viktig fråga att behandla är hur järnvägsföretagen och andra sökande upplever tillgången på fordonsunderhåll.

7.7.1 Tillgången på underhåll varierar i olika delar av Sverige

Järnvägsföretagen som intervjuats beskriver att de har tillgång till underhållsanläggningar och underhållskompetens men inte alltid på de mest önskvärda, närbelägna platserna. Tillgången på underhållsanläggningar och underhållskompetens varierar i olika delar av landet vilket leder till att järnvägsföretagen ibland måste köra sina fordon längre sträckor, utanför ordinarie rutt, för att komma fram till en anläggning som erbjuder det underhåll som de behöver.

Flera av de aktörer som intervjuats menar att det exempelvis råder viss brist på anläggningkapacitet i Stockholm och Göteborg.

När det gäller tyngre underhåll anser järnvägsföretagen att det är rimligt att köra en längre sträcka för att komma till en underhållsanläggning. Då det handlar om lättare underhåll är det däremot av stor betydelse för järnvägsföretagen att kunna utföra detta trafknära.

För järnvägsföretag och andra organisatörer av trafik innebär långa transportsträckor till underhållsanläggningar att fordon måste tas ur trafik och ersättas med andra fordon vilket leder till ökade kostnader. För järnvägssystemet i stort bidrar tomkörningarna till en onödig belastning på ett järnvägsnät med hög beläggning.

7.7.2 Brist på hjulsvarvning får negativa konsekvenser för järnvägsföretag och spår

Flera av de aktörer som intervjuats menar att det råder kapacitetsbrist på hjulsvarvning. Hjulsvarvar finns enligt dessa aktörer på allt för få platser i Sverige vilket leder till att järnvägsfordonen måste transporteras långa sträckor då hjulen ska svarvas. Behovet av hjulsvarvning är särskilt stort på fordon som kör tunga godstransporter. I intervjuerna påtalas dock bristen på tjänsten hjulsvarvning av såväl järnvägsföretag som kör godstrafik som järnvägsföretag som kör persontrafik.

Hector Rail som kör godstrafik menar att i Norrland, där mycket godstrafik körs och det är långt mellan hjulsvarvarna, blir problemen extra stora. Hector Rail transporterar fordon från Norrland till Stockholm för att utföra hjulsvarvning vilket i praktiken innebär att de alltid har minst ett fordon inne på hjulsvarvning. Även SJ AB lyfter bristen på hjulsvarvar och framhåller att ibland är transportsträckorna till en hjulsvarv så långa att fordon måste tas ur trafik. Detta stör verksamheten i den grad att man ibland väntar med att ta in fordonen på hjulsvarvning, vilket i sin tur leder till att det ibland kör med dåligt svarvade hjul, dock ej längre än vad som är tillåtet.

Underhållsleverantören BS-verkstäder framhåller att bristen på hjulsvarvar dels leder till ökade kostnader för järnvägsföretagen och dels till ett ökat slitage på spåret då många fordon får gå länge med dåligt svarvade hjul. Att bygga en ny hjulsvarv är dock förenat med stora investeringskostnader.

BS-verkstäder menar att det skulle vara fullt möjligt att utföra hjulsvarvning som en del av det lättare underhållet, om det bara fanns fler hjulsvarvar utspridda över landet. Om järnvägsfordonens hjul i högre utsträckning kunde svarvas lokalt, där de körs, skulle detta kunna leda till att färre fordon behöver tas ur trafik. Detta i sin tur skulle vara gynnsamt för företagen som kan ha färre extrafordon. Det skulle indirekt även vara gynnsamt för hela järnvägsbranschen då det skulle bidra till att frigöra kapacitet på och minska slitaget av spåren.

7.7.3 En utmaning att säkra underhåll för nyetablerade järnvägsföretag

Inom ramen för denna studie har järnvägsföretagen MTR och Hector Rail intervjuats, vilka trädde in på järnvägsmarknaden 2015 respektive 2004. I samband med marknadsinträdet upplevde båda företagen att det var en utmaning att få tillgång till rätt underhållskompetens och underhållsanläggningar på önskade platser.

För MTR bestod utmaningen i att få tillgång till underhåll på någon av sina två ändstationer. MTR menar att underhållsanläggningarna i Olskroken (Göteborg) och Hagalund (Stockholm), båda ägda av Jernhusen, var vad man i praktiken hade att välja på. MTR övervägde att bygga en egen underhållsanläggning, men avstod dels på grund av att det inte gick att få tag på mark på en närbelägen plats men främst på grund av de höga investeringskostnader som det skulle ha medfört. Som beskrivits tidigare i denna rapport fick MTR inte kapacitet i Olskroken som de i första hand önskade. Idag utför MTR underhållet av sina fordon i Hagalund. De anser inte att upplägget på anläggningen är helt idealiskt men det fungerar. De har tillgång till den underhållskompetens de behöver och ser ingen anledning att byta ut den tjänsteleverantör som de i dagsläget anlitar, då det endast skulle leda till ökade kostnader för underhållet.

Hector Rail beskriver att då de etablerade sig på järnvägsmarknaden var det initialt en utmaning att få tillgång till rätt underhållskompetens och underhållsanläggningar på lämpliga platser. Hector Rail är dock tydliga med att det inte var ett uttalat etableringshinder utan en utmaning som de med hjälp av olika strategier kunde lösa.

En utmaning bestod i att få tillgång till kapacitet i anläggningar på strategiska platser. Detta löstes genom att Hector Rail hyrde och etablerade egna underhållsanläggningar på för dem viktiga platser. Sedan upphandlade de underhållstjänster från olika underhållsleverantörer. I Långsele hyrdes en verkstad och sedan upphandlades underhåll från lokala underhållsleverantörer.

En annan utmaning var att det förekom att underhållsleverantörer till en början krävde förskottsbetalning. Hector Rail framhåller att detta egentligen inte var något konstigt, det är så det fungerar mellan vinstdrivande företag på en öppen marknad. Är en aktör ny och okänd krävs denne på förskottsbetalning. Idag är Hector Rail kända på järnvägsmarknaden och kontakt mellan dem och potentiella underhållsleverantörer etableras från båda håll.

8 Att erbjuda underhåll av järnvägsfordon – exempel

I detta avsnitt presenteras exempel på tjänsteleverantörer som erbjuder anläggningar för underhåll av järnvägsfordon och de som utför underhåll av järnvägsfordon. Till stor del bygger detta avsnitt på resultatet av de intervjuer som genomförts med fyra av de tjänsteleverantörer som erbjuder anläggningar för underhåll av järnvägsfordon och/eller utför

underhållstjänster. De intervjuade företagen är Jernhusen, Euromaint, Swemaint och BS-verkstäder.

8.1 Erbjudna anläggningar

I detta avsnitt beskrivs de aktörer som erbjuder kapacitet i underhållsanläggningar.

8.1.1 Jernhusen – en betydande ägare av underhållsanläggningar

På den svenska marknaden för underhåll av järnvägsfordon ägs och förvaltas en betydande del av underhållsanläggningarna av det statligt ägda bolaget Jernhusen. Jernhusen äger underhållsanläggningar i hela Sverige. Flertalet av de underhållsanläggningar som Jernhusen innehar ägdes av SJ fram till bolagiseringen 2001 då de övertogs av Jernhusen. Sedan 2002 har Jernhusen byggt sju nya anläggningar för underhåll.⁵⁸

I ett tidigare avsnitt i denna rapport beskrivs att begreppet depå används på olika sätt av olika aktörer på järnvägsmarknaden. Jernhusen definierar en depå som en service- och underhållsanläggning för tåg som består av en eller flera funktioner för tågservice och tågunderhåll, exempelvis: underhållsverkstad för trafiknära underhåll, tågtvätt, vattentryckning, diselpåfyllning med mera. Därtill tillhandahåller Jernhusen inom depåerna även järnvägsinfrastruktur, exempelvis spår som ger tillträde till verkstäder och andra ovannämnda funktioner, uppställningsspår och uttagsposter av olika typer. Jernhusen är nästan alltid infrastrukturförvaltare för sina anläggningar för tågservice och tågunderhåll.

Jernhusen utför själva inget fordonsunderhåll. Istället hyr Jernhusen ut kapacitet i sina underhållsanläggningar till olika järnvägsföretag, regionala kollektivtrafikhuvudmän, järnvägsfordonsägare och till olika tjänsteleverantörer som i sin tur utför eller upphandlar underhålls- samt servicetjänster i anläggningarna. Avtalslängderna varierar, men ligger normalt på mellan tre och fem år. Under intervjun berättade Jernhusen att i vissa fall har Jernhusens lokalhyresgäster ett s.k. indirekt besittningsskydd, vilket innebär att den befintliga hyresgästen har rätt till förlängning av avtalet då avtalsstiden löper ut.

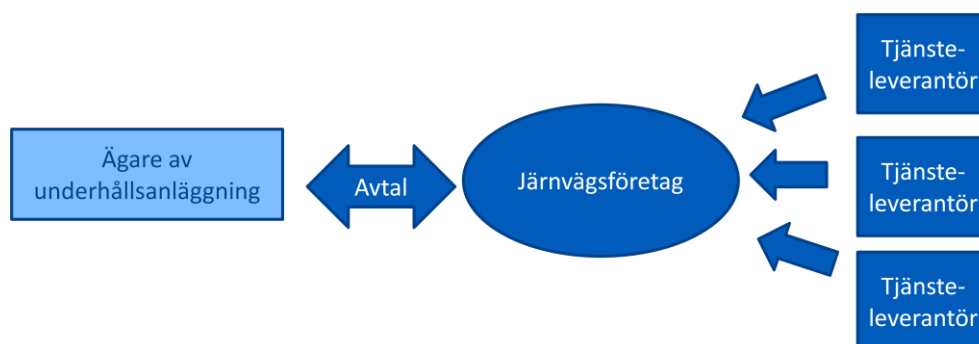
Jernhusen beskriver i intervjun att deras ambition på sikt är att i allt fler fall ha avtal med aktörer som har en långsiktig planeringsfront och som därmed har möjlighet att ingå längre avtal. Jernhusen anser att detta är strategiskt bättre och mer effektivt på lång sikt. Utifrån detta resonemang föredrar Jernhusen att ha avtal med Trafikhuvudmännen (regional kollektivtrafik), järnvägsföretagen (interregional persontrafik) och fordonsägarna (tyngre

⁵⁸SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten. Antalet nya anläggningar avser inte sju nya depåer utan sju nya underhållsverkstäder.

underhåll). Beroende på vilken typ av aktör som hyr underhållsanläggningen av Jernhusen så kan olika scenarion uppstå som visar sig påverka marknadens övriga aktörer på olika sätt:

1. Om underhållsanläggningen hyrs ut till ett järnvägsföretag (eller annan organisatör av trafik) har järnvägsföretaget möjlighet att upphandla underhållstjänster från den eller de underhållsleverantörer som järnvägsföretaget anser att bäst kan uppfylla företagets underhållsbehov.

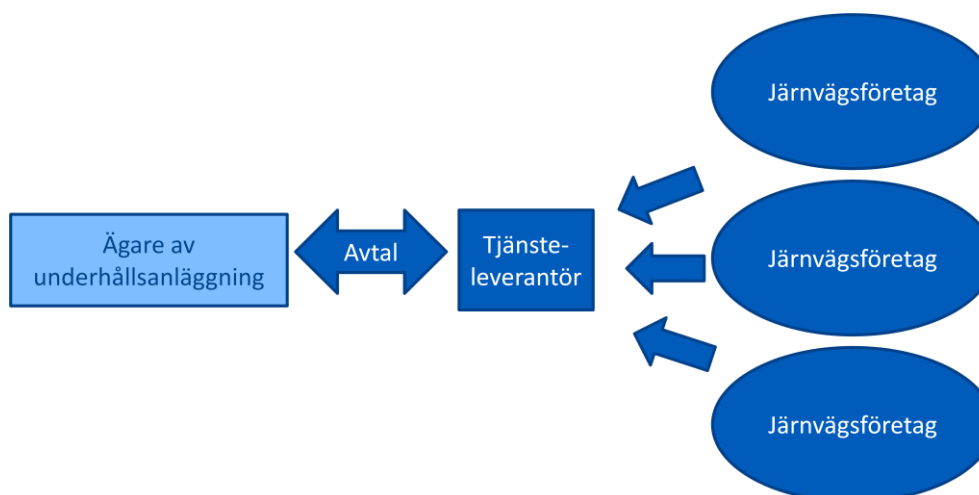
Figur 17: Anläggningsägaren har avtal med ett järnvägsföretag.



I det scenario som beskrivs i figur 17 uppstår det en konkurrenssituation mellan de tjänsteleverantörer som erbjuder underhållstjänster. Om järnvägsföretaget, i detta scenario, endast utför underhåll på egna järnvägsfordon har järnvägsföretaget ingen skyldighet att erbjuda underhållstjänster till andra järnvägsföretag eller andra sökande.

2. Om underhållsanläggningen istället hyrs ut till en tjänsteleverantör, så som beskrivs i figur 18, är denne skyldig att ge tillträde till alla sökande på ett icke-diskriminerande sätt. I detta scenario öppnas således underhållsanläggningen upp för alla järnvägsföretag och andra sökande. Samtidigt innebär detta scenario att järnvägsföretagen (och andra sökande) som vill underhålla sina fordon i denna specifika anläggning blir hänvisade till att köpa underhåll av den underhållsleverantör som hyr anläggningen. Det blir således ingen konkurrens mellan aktörerna i tjänsteleverantörsledet

Figur 18: Anläggningsägaren har avtal med en tjänsteleverantör.



8.1.2 Allt fler aktörer äger underhållsanläggningar

Marknaden för underhållsanläggningar har växt till följd av avregleringen och antalet aktörer som äger underhållsanläggningar har ökat. Idag finns det, vid sidan av Jernhusen, järnvägsföretag, underhållsleverantörer, fordonsägare och regionala kollektivtrafik myndigheter som äger och förvaltar underhållsanläggningar i stora delar av landet, se figur 7 (se sidan 31).

Storstockholms Lokaltrafik, SL, och Norrtåg AB är två aktörer inom den regionala kollektivtrafiken som äger underhållsanläggningar. SL äger en underhållsanläggning i Södertälje i vilken de underhåller sina pendeltåg. Norrtåg AB, som ägs av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Norrbotten och Västernorrland, Länstrafikbolaget Västerbotten och Region Jämtland Härjedalen, äger en underhållsanläggning i Umeå.

Green Cargo och TÅGAB är två järnvägsföretag som äger underhållsanläggningar i Eskilstuna respektive Kristinehamn. Underhållsleverantörerna BS-verkstäder och Midwaggon äger underhållsanläggningar i Falköping respektive Ånge.

Det privatägda företaget Train Alliance äger två underhållsanläggningar belägna i Eskilstuna respektive Landskrona.

Sedan 2002 har totalt 19 nya underhållsanläggningar uppförts i Sverige. Jernhusen har uppfört sju av dessa, resterande 12 har uppförts av andra aktörer.⁵⁹

Trots att antalet aktörer som äger underhållsanläggningar har ökat är diskussionen rörande Jernhusens roll på marknaden för underhållsanläggningar fortfarande aktuell. I utredningen om järnvägens organisation behandlades frågan om Jernhusens roll på marknaden för underhållsanläggningar.⁶⁰ I utredningen framhålls att Jernhusens övertagande av statens befintliga anläggningar har lett till att företaget idag har en monopolliknande ställning. Transportstyrelsen lyfter i en rapport publicerad 2014 att operatörerna anser att tillgången till underhållsanläggningar är en stor utmaning bland annat på grund av den monopolliknande ställning som Jernhusen har.⁶¹

Flera av de järnvägsföretag och tjänsteleverantörer som intervjuats framhåller att de upplever att Jernhusen fortfarande har en alltför dominerade ställning på marknaden. De intervjuade understryker att på vissa platser i Sverige är de aktörer som söker kapacitet i en underhållsanläggning helt hänvisade till anläggningar ägda av Jernhusen.

⁵⁹ SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten

⁶⁰ SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten

⁶¹ Transportstyrelsen, Marknadstillträde för långväga persontrafik på järnväg, TSJ 2014-1653.

Hector Rail lyfter till exempel att i Luleå, som har en strategiskt viktig geografisk placering för godstrafiken, kan den aktör som önskar underhålla sina godsfordon och lok endast välja en anläggning ägd av Jernhusen. Om aktören önskar välja en annan anläggning medför det långa transportsträckor. Flera aktörer lyfter även Jernhusens dominans i Stockholm, Göteborg och Malmö, tre platser som är viktiga inte minst för de aktörer som kör interregional persontrafik.

Det är svårt att göra en samlad bedömning av hur den ökning av antalet aktörer som äger underhållsanläggningar har påverkat järnvägsföretagens och andra sökandes möjlighet att få tillgång till kapacitet i de underhållsanläggningar som de önskar. Detta beror sammanfattningsvis på att:

- *Alla de underhållsanläggningar som byggs erbjuder inte nödvändigtvis ett underhållsutbud som matchar alla aktörers underhållsbehov.* I flera underhållsanläggningar erbjuds underhåll av vissa typer av fordon. Om en ny underhållsanläggning som endast underhåller godsvagnar byggs påverkar det järnvägsföretag som kör godstrafik, medan de aktörer som kör persontrafik inte påverkas direkt.
- *Alla de underhållsanläggningar som byggs har inte en sådan geografisk placering att de blir intressanta för alla sökande.* För en aktör som kör regional kollektivtrafik är en anläggning långt från regionen inte av intresse.
- *Alla anläggningar är inte tillgängliga för alla sökande.* När nya underhållsanläggningar byggs av exempelvis järnvägsföretag eller andra organisatörer av trafik är det inte nödvändigtvis så att dessa anläggningar blir tillgängliga för alla sökande. I några av de underhållsanläggningar som ägs av järnvägsföretag underhålls endast det egna företagens fordon. Viktigt att poängtera i detta sammanhang är att det finns flera exempel på järnvägsföretag och andra organisatörer av trafik som byggt, äger och driver underhållsanläggningar i vilka de dels underhåller sina egna fordon men även upplåter kapacitet till andra sökande. I dessa fall påverkas givetvis fler aktörer av att det uppförts en ny anläggning, utbudet av underhållsanläggningar ökar sett ur flera olika aktörers perspektiv.

8.1.3 Underhållsanläggningar – utvecklingen framåt

Idagsläget finns det flera aktörer som bygger och har planer på att bygga nya underhållsanläggningar för järnvägsfordon på olika platser i Sverige.

Det är främst aktörer inom ramen för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som bygger nya underhållsanläggningar men även andra aktörer. Några exempel på aktörer som bygger nya underhållsanläggningar är:

- Eskilstuna kommun som uppför en underhållsdepå för MÅLAB (Mälardalstrafik AB) i Eskilstuna.
- Region Skåne som bygger en underhållsanläggning strax norr om Hässleholm för Öresundstågen.
- Jernhusen som bygger ut depån i Hagalund.

Train Alliance är ett privatägt företag med affärsidé att långsiktigt och industriellt försörja järnvägsföretag, fordonsägare och operatörer med moderna och effektiva produktionsanläggningar för järnvägsnära verksamhet. De äger i dagsläget två äldre underhållsanläggningar belägna i Eskilstuna och Landskrona. Train Alliance bygger 2016-2017 ytterligare en underhållsanläggning i Hallsberg som kommer att tas i bruk vid årsskiftet 2017-2018. Denna nya etablering, som i första etappen består av en tågserviceanläggning innehållande tandemsvarv, hjulsänk, lokarbetsplats och utrustning för oförstörande provning samt en tillhörande fristående modern avisningsanläggning, kommer att hyras av underhållsleverantören TXG Maintenance AB. Train Alliance bedriver i skrivandets stund även ett arbete med målet att etablera underhållsanläggningar i Luleå, Stockholmsområdet samt Malmöområdet. I Luleå, där detaljplan är i laga kraft, pågår diskussioner om markköp med kommunen och i Stockholmsområdet pågår detaljplansarbete. I samtal med Train Alliance berättar de att de planerade underhållsanläggningarna till största del ska vara öppna och tillgängliga för alla på marknaden. Train Alliance understryker att det är närmast omöjligt att i privat regi, utan skattemedel, bygga en underhållsanläggning exklusivt för en aktör. Att bygga en anläggning är förenat med stora investeringar och då krävs det att anläggningens fulla kapacitet nyttjas av flera aktörer. Train Alliance investerar primärt i så kallade järnvägscentra där större fordonsvolym naturligt i omloppen koncentreras vilket minskar tomkörningar i Trafikverkets huvudsystem i och med att alla nödvändiga depåfunktioner finns på en plats.

8.2 Erbjudna tjänster

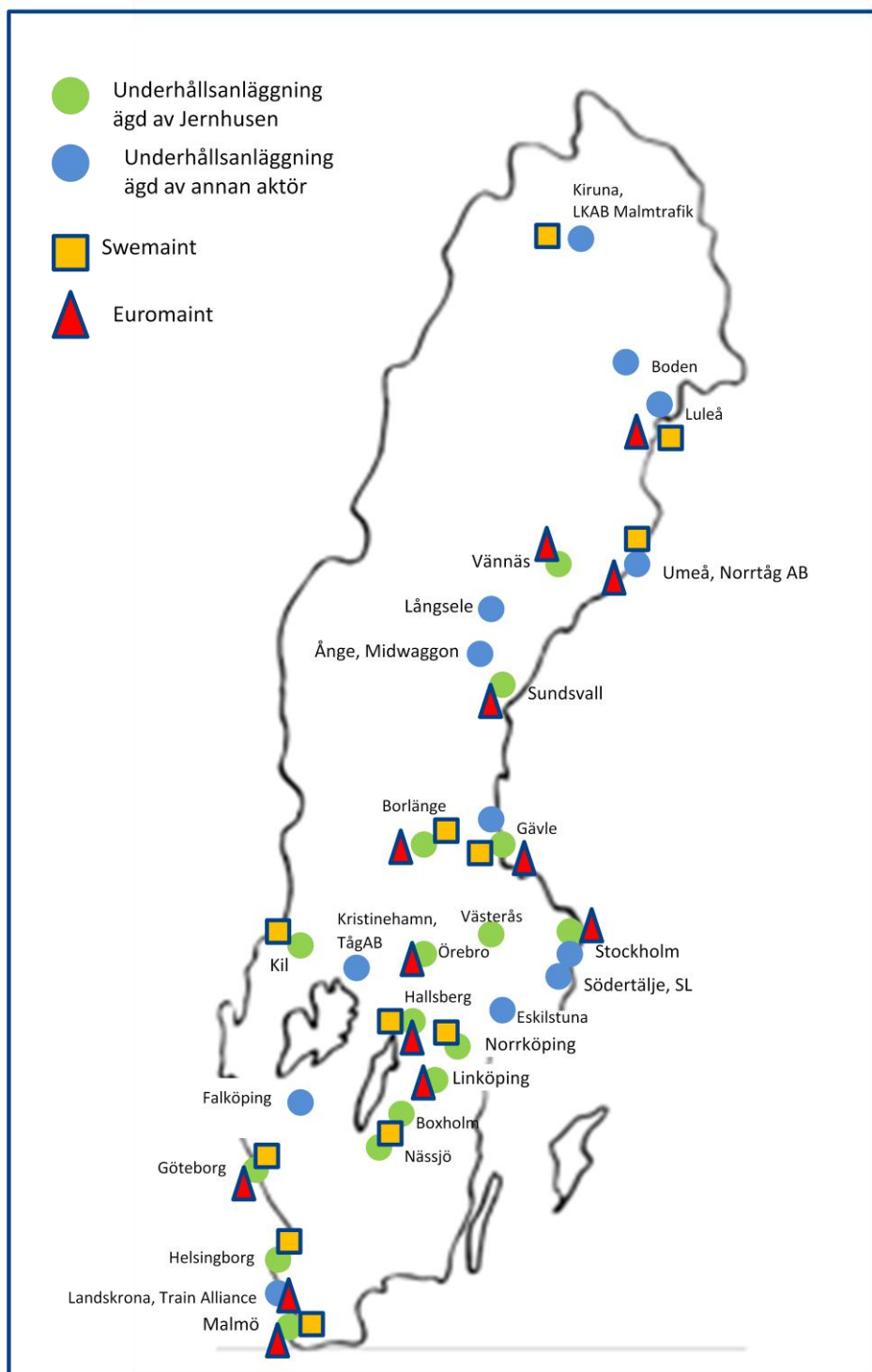
På den svenska underhållsmarknaden erbjuder ett flertal tjänsteleverantörer fordonsunderhåll till järnvägsföretag och andra sökande. Bland tjänsteleverantörerna återfinns större och mindre företag som erbjuder olika typer av underhållstjänster. Här finns tjänsteleverantörer som erbjuder kompletta underhållspaket (förebyggande och avhjälpande underhåll för hela fordonsflottor) och andra tjänsteleverantörer som är specialister på att

underhålla en viss typ av fordonskomponent. Det finns tjänsteleverantörer som underhåller olika typer av såväl lok som gods- och personvagnar medan andra är specialister på en eller några typer av fordon.

Det finns tjänsteleverantörer som själva äger den anläggning i vilken tjänsterna utförs och flera tjänsteleverantörer som hyr kapacitet i en underhållsanläggning. I flera fall utför tjänsteleverantörer underhåll i anläggningar som ägs eller hyrs av en annan aktör, exempelvis ett järnvägsföretag eller en aktör inom den regionala kollektivtrafiken. Några av tjänsteleverantörerna på den svenska underhållsmarknaden erbjuder underhåll i ett flertal anläggningar medan andra tjänsteleverantörer endast erbjuder underhåll i en eller ett fåtal anläggningar.

Swemaint och Euromaint är två privatägda tjänsteleverantörer som utför en betydande andel av fordonsunderhållet på den svenska underhållsmarknaden. Båda företagen har sitt ursprung i SJ.

Figur 19: Platser i Sverige där Swemaint respektive Euromaint erbjuder fordonsunderhåll



Källa: Vidareutveckling av figur 7. Swemaints och Euromaints hemsidor och intervjuer med båda företagen.

I figur 19 framgår att såväl Swemaint som Euromaint erbjuder fordonsunderhåll på ett stort antal platser i Sverige. Det framgår även att det kvarstår en stark koppling mellan de båda företagen och statligt ägda Jernhusen. Swemaint utför nästan uteslutande underhåll i anläggningar som de hyr av Jernhusen. I Varberg, Norrköping, Kil, Umeå och Kiruna har Swemaint mobila underhållsgrupper placerade. Även Euromaint hyr kapacitet i flera anläggningar som ägs av Jernhusen. Euromaint utför även underhåll på uppdrag av järnvägsföretag och aktörer inom den regionala kollektivtrafiken i anläggningar som hyrs av dessa aktörer. Swemaint och Euromaint har intervjuats inom ramen för denna studie och resultatet av dessa intervjuer presenteras i avsnitt 8.2.1 respektive 8.2.2.

Vid sidan av Swemaint och Euromaint finns idag flera tjänsteleverantörer som erbjuder underhåll av järnvägsfordon på den svenska järnvägsmarknaden. Att göra en heltäckande beskrivning av alla de företag som erbjuder fordonsunderhåll på den svenska järnvägsmarknaden är en utmaning då tjänsteleverantörer till skillnad från järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare inte är tillståndspliktiga och därmed inte finns upptagna i ett samlat register. I detta avsnitt presenteras först några kortfattade exempel på tjänsteleverantörer som i dagsläget erbjuder fordonsunderhåll på den svenska järnvägsmarknaden. Efter detta följer en mer ingående redogörelse för underhållsleverantörerna Swemaint, Euromaint och BS-verkstäder.

Tjänsteleverantör

Alstom är ett franskt företag som tillverkar tåg. I Sverige kör bland andra Arlanda Express, Norrtåg och Skånetrafiken tåg tillverkade av Alstom .

2015 inledde Alstom underhåll av 19 motorvagnsätt för Östgötatrafiken, detta underhåll utförs i Boxholm.

2015 tog Alstom, tillsammans med Bombardier, över ansvaret för fordonsunderhållet för hela Västtrafiks tågflotta. Detta underhåll utförs i Göteborg.

2015 förvärvade Alstom Motala Train, ett svenskt fordonsunderhållsföretag specialiserat på renovering, tungt underhåll och reparation av persontåg. Motala Train erbjuder underhåll i en anläggning i Motala.



Bombardier Transportations, ett kanadensiskt företag, är världens största tåg tillverkare. I Sverige körs deras tåg bland annat av flera regionala kollektivtrafikföretag.

Bombardier har under de senaste åren fått flera nya underhållsuppdrag inom ramen för trafikupphandlingar inom den regionala kollektivtrafiken. I flera fall är det SJ som vunnit en trafikupphandling och sedan har SJ upphandlat Bombardier som underhållspartner. 2015 upphandlade SJ Bombardier som ansvarig för underhåll av Tåg i Bergslagens tågflotta och även Västtrafiks tåg som körs på Kinnekullebanan.






Stadler är en tåg tillverkare som erbjuder tjänster på den svenska underhållsmarknaden.

Sedan 2015 utför Stadler underhåll på uppdrag av MTR i Hagalunddepån i Stockholm.

I Västerås tecknade Stadler ett avtal med Jernhusen 2015. I denna anläggning ska Stadler utföra en stor teknisk uppgradering av SJ:s X2000 tåg.



Källa: Respektive företags hemsida samt kontakt med företagen.

Tjänsteleverantör	
<p>Mantena Sverige AB är ett dotterbolag till Mantena AS som ingår i den norska NSB-koncernen (helägt av den norska staten). Mantena erbjuder underhåll av järnvägsfordon i Norge och Sverige.</p> <p>I Sverige är Mantena verksamma i anläggningar i Västerås, Stockholm och Helsingborg.</p> <p>2015 vann Mantena SJ:s underhållsupphandling för deras X40- och X55-fordon. Sedan 2016 ansvarar Mantena för det trafiknära underhållet för dessa fordon och underhållet utförs i Stockholm och Västerås.</p> <p>I Helsingborg utförs underhåll på Skånetrafikens Pågatåg.</p>	 <p>A map of Sweden with three locations marked: Västerås in the north-central region, Stockholm in the east-central region, and Helsingborg in the south-eastern region.</p>
<p>Midwaggon erbjuder förebyggande och avhjälpande underhåll på lok och vagnar i Borlänge och Ånge. Anläggningen i Ånge ägs av Midwaggon medan anläggningen i Borlänge hyrs av Jernhusen.</p> <p>Midwaggon utförs underhåll på uppdrag av bland andra Green Cargo, Hector Rail, SJ och Bombardier.</p>	 <p>A map of Sweden with two locations marked: Ånge in the north-central region and Borlänge in the south-central region.</p>
<p>TÅGAB är ett järnvägsföretag som äger en underhållsanläggning i Kristinehamn i vilken de utför underhåll av egna fordon. TÅGAB erbjuder även fordonsunderhåll till andra sökande och är därmed en tjänsteleverantör.</p> <p>TÅGAB erbjuder underhåll av person- och godsvagnar samt lok. Underhåll av lok utförs på uppdrag av flera järnvägsföretag både svenska och norska. Underhåll av motorvagnar utförs bland annat på uppdrag av Värmlandstrafik.</p>	 <p>A map of Sweden with one location marked: Kristinehamn in the south-central region.</p>

Källa: Respektive företags hemsida samt kontakt med företagen.

På underhållsmarknaden finns även en växande grupp av företag som har fokus på komponentunderhåll. Dellner Couplers är ett exempel på ett företag som tillverkar tågkoppel och även erbjuder underhåll av dessa. I denna grupp av aktörer återfinns dessutom flera företag som delvis bedriver verksamhet kopplad till järnvägsmarknaden och delvis bedriver verksamhet på andra marknader, exempelvis ABB. Denna grupp av underhållsleverantörer är särskilt svår att få en heltäckande bild av då dessa aktörer ofta är underleverantörer till andra tjänsteleverantörer.

Tre aktörer som utför underhåll har intervjuats: Euromaint, Swemaint och BS-verkstäder. Fokus i intervjuerna har legat på hur tjänsteleverantörerna arbetar då de erbjuder underhåll till järnvägsföretag och andra sökande. Målet har varit att få en bild av vilka underhållstjänster företagen erbjuder, hur de når ut till sina kunder och möter deras behov, vilka typer av avtal de har med sina kunder och hur de upplever att marknaden för underhåll av järnvägsfordon fungerar. Nedan presenteras hur dessa underhållsleverantörer arbetar för att möta upp de olika behov av fordonsunderhåll som järnvägsföretag och andra sökande har.⁶²

8.2.1 Swemaint

Swemaint underhåller godsfordon. De utför såväl tyngre som lättare underhåll och även större ombyggnationer av fordon. Swemaint utför underhåll i anläggningar i stora delar av Sverige och de har framförallt kapacitet i Jernhusens underhållsanläggningar. De utför även underhåll i en anläggning i Gävle som ägs av det egna dotterbolaget GGAB.

Swemaint erbjuder mobilt underhåll. Syftet med konceptet Mobilt underhåll är att möta järnvägsföretagens och andra sökandes behov av underhåll på den plats där järnvägsfordonet befinner sig då det uppstår en skada. Verkstaden kommer till fordonet istället för tvärtom vilket för järnvägsföretagen och andra sökande innebär att tiden som fordonet är ur trafik minimeras. Mobilt underhåll kan även bidra till att minimera tid av stillestånd vilket kan få positiva effekter för järnvägstransporternas effektivitet.

Viktigt att påpeka är att då mobilt underhåll utförs utomhus finns vissa begränsningar ifråga om vilket typ av underhåll som kan utföras. Exempelvis vissa typer av svetsning måste utföras inomhus.

Swemaint framhåller att de främst når ut till såväl potentiella som befintliga kunder genom att de pratar med varandra i olika sammanhang, det pågår en ständig dialog mellan leverantör och kund. Den verksamhet som idag

⁶² Det som beskrivs i avsnitten 8.2.1 - 8.2.4 grundar sig i hur de underhållsleverantörer som intervjuats inom ramen för denna studie arbetar och upplever underhållsmarknaden. Resultaten är därmed inte nödvändigtvis generaliserbara.

bedrivs inom Swemaint har bedrivits i olika former sedan 1905. Detta gör att alla inom järnvägsbranschen känner igen företaget och Swemaint har ett stort kontaktnät av kunder och potentiella kunder.

Swemaint beskriver att underhållsleverantörernas arbete präglas av att järnvägsfordon är i behov av en kombination av förebyggande och avhjälpande underhåll, varav visst är akut underhåll. Viss del av underhållet kan planeras med längre framförhållning, andra underhållsbehov uppstår mer oväntat. Godstransportmarknaden kännetecknas i många fall av en kort planeringsfront. Godstransportkunder kan önska få en transport utförd med kort varsel, något som järnvägsföretagen måste anpassa sig till. Järnvägsföretagen i sin tur kan få ett hastigt uppkommet behov av underhåll, det är något som underhållsleverantörerna behöver anpassa sig till. Swemaint möter dessa hastigt uppkomna behov av underhåll med att erbjuda underhållstjänster på kort varsel och genom att ha en tät kontakt med sina kunder. Via telefon, mail eller Swemaints hemsida kan de järnvägsföretag eller andra sökande som har ett underhållsavtal med Swemaint beställa en önskad underhållstjänst och få tjänsten ifråga utförd nästkommande dag. Detta är ett exempel som visar på hur underhållsleverantörerna arbetar utifrån kundernas behov.

8.2.2 Euromaint

Euromaint erbjuder underhållstjänster för person- och godstrafik. Euromaint utför underhåll i anläggningar i stora delar av Sverige.

Euromaint framhåller att en underhållsleverantör måste vara flexibel i sitt arbetssätt i syfte att möta järnvägsföretagens och andra sökandes skiftande behov av fordonsunderhåll. Euromaint arbetar för att möta kundernas olika behov genom att erbjuda olika underhållslösningar:

- Euromaint ansvarar ofta för underhållet av en hel fordonsflotta. De erbjuder då ett helhetspaket av underhållstjänster och ansvarar ofta för såväl förebyggande som avhjälpande underhåll samt även tyngre underhåll på fordonen och komponenter. Dessa helhetspaket upphandlas ofta i större upphandlingar av järnvägsföretag eller kollektivtrafikmyndigheter.
- Euromaint erbjuder även enstaka underhållstjänster. De tar exempelvis emot kunder som ringer in till underhållsanläggningen och önskar svarva hjulen på ett fordon. Detta möter järnvägsföretagens och andra sökandes hastigt uppkomna behov av underhåll.
- Euromaint erbjuder även tjänsten komponentunderhåll. De upparbetar komponenter som hjul, boggie, motorer, transformatorer med mera i sina komponentverkstäder. Genom att demontera trasiga komponenter i samband med ett trafiknära underhåll och direkt

ersätta dem med nya, upparbetade komponenter, reduceras fordonets genomloppstid i underhållsanläggningen och därmed minskas även tiden som fordonet måste vara ur trafik.

Euromaint hyr de anläggningar som de utför underhåll i. Jernhusen är den dominerande hyresvärden. Det är av stor betydelse för Euromaint att de kan nyttja all kapacitet i en anläggning som de hyr och därför erbjuder de underhåll till flera järnvägsföretag och kunder i en och samma underhållsanläggning. De måste ha hög beläggning och en effektiv verksamhet för att utveckla sin affär.

I vissa fall utför Euromaint underhåll i en anläggning som hyrs eller ägs av ett järnvägsföretag eller kollektivtrafikmyndighet. Euromaint är bland annat upphandlad underhållsleverantör i anläggningar i Göteborg och Stockholm, dessa anläggningar hyrs av SJ.

8.2.3 BS-verkstäder

BS-verkstäder är ett privatägt företag som erbjuder underhåll av lok, gods-, person- och motorvagnar.⁶³ BS-verkstäder äger och förvaltar en underhållsanläggning i Falköping. Inom underhållsanläggningen finns flera verkstäder och spår. BS-verkstäder är infrastrukturförvaltare för de spår som ligger i anslutning till verkstäderna. Underhållsanläggningen består av två delar, en del som hyrs ut till Västrafik och en del som BS-verkstäder själva erbjuder och utför underhållstjänster i.

- I den del som Västrafik hyr underhålls fordon av Bombardier. SJ AB är Västrafiks upphandlade tågoperatör och det är SJ AB som har upphandlat fordonsunderhåll av Bombardier Transportations. Det händer att BS-verkstäder utför underhåll på uppdrag av Bombardier i den del av underhållsanläggningen som Bombardier hyr av BS-verkstäder.
- I den andra delen av underhållsanläggningen i Falköping är det BS-verkstäder själva som bedriver underhållsverksamhet. BS-verkstäder erbjuder underhållstjänster till flera olika aktörer. Deras kunder är såväl järnvägsföretag, andra underhållsleverantörer, fordonsägare och Trafikhuvudmän. Bland deras kunder återfinns bland andra underhållsleverantören Swemaint, det regionala kollektivtrafikföretaget Västrafik, järnvägsföretaget SJ samt tågillverkaren och underhållsleverantören Alstom.

⁶³ En stor del av BS-verkstäders verksamhet utgörs av underhåll av arbetsmaskiner för spårunderhåll.

BS-verkstäder når ut till sina kunder exempelvis via mässor och TransQ- ett branschnätverk som bland annat hanterar leverantörsinformation för transportbranschen. BS-verkstäder understryker även att branschen är liten, olika aktörer pratar med varandra i olika sammanhang och får på så vis kontakt.

8.2.4 Samarbete och konkurrens på underhållsmarknaden

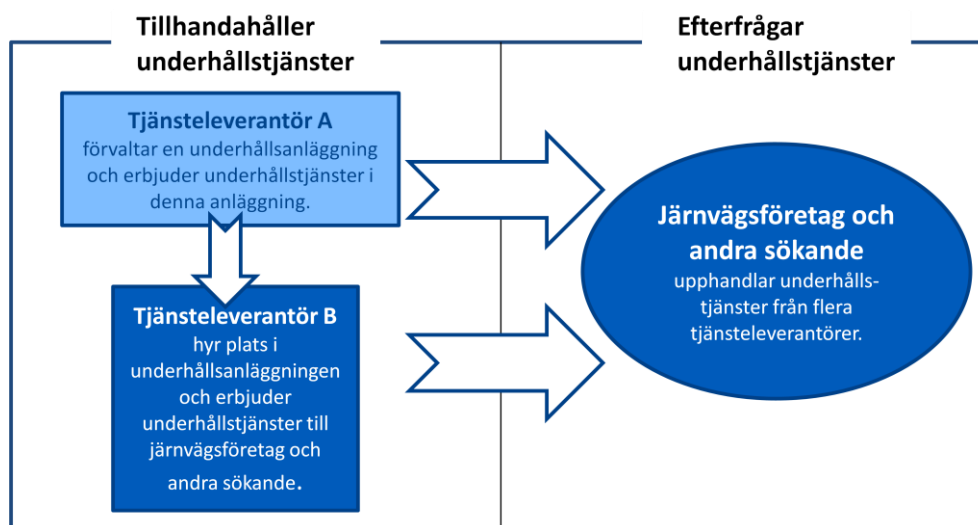
På en avreglerad tjänstemarknad är konkurrens mellan de tillhandahållande aktörerna ett önskat inslag. Idag är ett flertal tjänsteleverantörer etablerade på den svenska underhållsmarknaden och dessa aktörer konkurrerar med varandra vid olika typer av underhållsupphandlingar. Idag finns flera tjänsteleverantörer som kan möta upp de sökandes efterfrågan av underhåll och det varierar vilken aktör som vinner de olika underhållsupphandlingarna.

I intervjuerna beskriver såväl Swemaint som Euromaint att de känner av konkurrens från andra företag. Swemaint känner av konkurrensen från andra tjänsteleverantörer som erbjuder underhåll av godsfordon, exempelvis Euromaint och Midwaggon. Euromaint framhåller att underhållsmarknaden har utvecklats mer och mer och de känner av en ökad konkurrens mellan underhållsleverantörerna. Euromaint upplever den tilltagande konkurrensen som något positivt då det ställer krav på att alla företag utvecklar sin verksamhet

I intervjuerna framkommer att aktörerna på den svenska underhållsmarknaden även samarbetar på olika sätt inom ramen för olika kund-leverantörs-relationer. Att aktörerna på den svenska underhållsmarknaden samarbetar grundar sig i att det är flera olika aktörer som är inblandade i produktionen av tjänster. På detta sätt kännetecknas den svenska underhållsmarknaden av ömsom konkurrens, ömsom samarbete.

I figur 20 beskrivs ett exempel på en situation där två tjänsteleverantörer, A och B, dels konkurrerar med varandra på marknaden för underhåll av järnvägsfordon och dels samarbetar med varandra inom ramen för en kund-leverantörs-relation. Järnvägsföretaget i figuren upphandlar underhåll från flera tjänsteleverantörer, dels tjänsteleverantör A som äger en anläggning för tjänster och dels tjänsteleverantör B som hyr plats i en anläggning för tjänster och endast utför underhållstjänster.

Figur 20: Samarbete och konkurrens.



BS-verkstäder är en av de tjänsteleverantörer som beskriver att de samarbetar med andra tjänsteleverantörer inom ramen för olika former av kund-leverantörs-relationer. BS-verkstäder beskriver två exempel:

- BS-verkstäder samarbetar med en annan tjänsteleverantör inom ramen för en kund-leverantörs-relation, BS-verkstäder är underleverantör. Tjänsteleverantören ansvarar för underhållet för en fordonsflotta och upphandlar underhåll till de fordon som körs i närheten av Falköping av BS-verkstäder.
- BS-verkstäder samarbetar även med tjänsteleverantören Bombardier. Bombardier utför underhåll i den del av BS-verkstädernas underhållsanläggning som Västrafik hyr. Ibland upphandlar Bombardier underhållstjänster från BS-verkstäder. I intervjun med BS-verkstäder framhåller de att detta samarbete fungerar bra, och att det går bra för dem att arbeta i samma anläggning som en annan tjänsteleverantör.

Ett annat exempel på samarbete beskrivs av järnvägsföretaget Hector Rail. Hector Rail hyr en underhållsanläggning i Hallsberg i vilken de underhåller sina egna fordon. Hector Rail hyr ut delar av anläggningen i andra hand till en underhållsleverantör som i sin tur erbjuder underhåll till flera andra järnvägsföretag.

De intervjuade aktörerna beskriver att de ser olika fördelar med att samarbeta med andra aktörer:

- *Ekonomiska skäl – måste ha full beläggning i underhållsanläggningen.* De aktörer som intervjuats som hyr eller äger en underhållsanläggning beskriver att de har ett behov av att fylla anläggningen, det är alltför kostsamt att ha outnyttjad kapacitet. Detta leder till att en del av de aktörer som hyr eller äger en underhållsanläggning låter andra aktörer; underhållsleverantörer eller järnvägsföretag, hyra kapacitet i anläggningen och ett samarbete utvecklas inom ramen för en kund-leverantörs-relation.
- *Samarbete kan bidra till bättre kvalitet.* En av tjänsteleverantörerna som intervjuats betonade att tillsammans kan tjänsteleverantörerna leverera ett kvalitetsmässigt bättre fordonsunderhåll till järnvägsföretagen och andra sökande. Tjänsteleverantörerna upphandlar underhållstjänster av andra tjänsteleverantörer och de ser i och med detta fördelar med att olika underhållsleverantörer arbetar i en och samma underhållsanläggning. En aktör som besitter kompetens inom ett visst område inom fordonsunderhåll kan erbjuda den tjänsten till andra underhållsleverantörer.

9 Slutsatser

Syftet med detta uppdrag har varit att klargöra hur marknaden för underhåll av järnvägsfordon fungerar och om den är välfungerande sett ur ett konkurrens- och marknadstillträdesperspektiv. Underhållsmarknaden har studerats utifrån två perspektiv. Dels utifrån de aktörer som efterfrågar underhållstjänster (järnvägsföretag och andra sökande) och dels utifrån de aktörer som erbjuder underhållstjänster (tjänsteleverantörer).

Den övergripande slutsatsen är att den svenska marknaden för underhåll av järnvägsfordon i stora delar utvecklas i en positiv riktning. De aktörer som intervjuats, såväl de efterfrågande som de tillhandahållande aktörerna, lyfter att underhållsmarknaden utvecklas på ett bra sätt. Denna positiva utveckling kännetecknas av att de sökande upplever att de på det stora hela har tillgång till det underhåll som de behöver för att kunna erbjuda transporttjänster. Ett flertal tjänsteleverantörer är etablerade på underhållsmarknaden vilket för flera av de sökande innebär att de har möjlighet att välja den tjänsteleverantör som bäst möter deras behov. På den tillhandahållande sidan av underhållsmarknaden känner tjänsteleverantörerna av en tilltagande konkurrens vilket medför ökade krav på tjänsteleverantörerna att ständigt utveckla verksamheten och att arbeta med en tydlig kundorientering.

9.1 Nödvärdigt fordonsunderhåll finns tillgängligt

De järnvägsföretag och den organisatör av trafik som intervjuats beskriver att de på det stora hela har tillgång till underhållsanläggningar och den underhållskompetens de behöver för att organisera sitt fordonsunderhåll.

Tillgången på underhållsanläggningar och underhållskompetens varierar dock i olika delar av landet vilket leder till att de sökande inte alltid får tillgång på de platser de önskar. De sökande beskriver att de ibland måste köra sina fordon längre sträckor, utanför ordinarie rutt, för att komma fram till en anläggning som erbjuder det underhåll som de behöver.

I intervjuerna beskriver de sökande att det framförallt är av stor betydelse att ha nära tillgång till lätt underhåll som utförs med hög frekvens. Ur företagets perspektiv är det önskvärt att detta underhåll kan utföras i en anläggning som ligger i nära anslutning till den sträckning fordonen kör. I dagsläget har de sökande som intervjuats tillgång till det lätta underhåll de behöver för att kunna organisera sitt underhåll. Ofta kan det utföras i anläggningar som ligger i nära anslutning till de platser där trafiken körs, men inte alltid. Flera av de intervjuade beskriver att de i viss utsträckning kör tomma tåg för att komma till anläggningar där de kan få tillgång till lättare underhåll. Dessa tomkörningar får negativa konsekvenser för de enskilda järnvägsföretagen i form av ökade kostnader. Tomkörningarna får

även negativa konsekvenser för järnvägssektorn i stort då de medför en onödig belastning på anläggningen.

När det gäller tyngre underhåll är kraven på var detta underhåll utförs inte lika stora som då det gäller lättare och mer frekvent utfört underhåll. De sökande anser att det är rimligt att köra en längre sträcka, i vissa fall utanför Sveriges gränser, för att få tillgång till tyngre underhåll. Flera olika underhållsanläggningar, i olika delar av Sverige, blir därmed del av den relevanta marknaden för de sökande då de upphandlar tyngre underhåll.

Ett viktigt perspektiv att beakta i detta sammanhang är hur de företag som önskar träda in på järnvägsmarknaden upplever möjligheten att få tillgång till underhåll. I denna studie har frågan lyfts med två järnvägsföretag. Båda dessa företag framhåller att då de etablerade sig på järnvägsmarknaden var det svårt att säkra fordonsunderhåll, i synnerhet kapacitet i önskade underhållsanläggningar. Tillgången till fordonsunderhåll upplevdes dock inte som ett uttalat etableringshinder utan snarare en utmaning som de med hjälp av olika strategier kunde lösa. Detta speglar två järnvägsföretags erfarenheter av att etablera sig på järnvägsmarknaden. Det kan givetvis finnas andra järnvägsföretag som önskat etablera sig på järnvägsmarknaden men förhindrats på grund av att de ej fått tillgång till fordonsunderhåll. Exempelen ger dock en indikation på att tillgång till nödvändigt underhåll inte utgör ett etableringshinder.

9.2 Bristande tillgång i storstadsområden

Det är svårt att göra en bedömning av om marknaden för underhåll av järnvägsfordon är välfungerande totalt sett och det finns anledning att studera marknaden för underhåll av järnvägsfordon ur olika aktörers perspektiv. Olika aktörer har olika behov av underhåll och behov av underhåll på olika platser. Det som är en relevant marknad för en aktör kan vara helt ointressant för en annan.

Betydelsen av lokala marknader blir tydlig då frågan om tillgången på underhåll i Sveriges tre största städer lyfts. Det kan vara svårt att få kapacitet i en underhållsanläggning på de lokala underhållsmarknaderna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Detta är något som främst påverkar de aktörer som bedriver eller önskar bedriva interregional trafik med start- eller slutpunkt i dessa städer, men det påverkar även de aktörer som bedriver regional kollektivtrafik inom dessa storstadsområden. Flera av de intervjuade aktörerna upplever att Jernhusen har en alltför dominerande ställning på dessa lokala underhållsmarknader. Aktörerna beskriver att om en sökande önskar kapacitet i en underhållsanläggning i Göteborg eller Stockholm är de hänvisade till en anläggning ägd av Jernhusen. I flera fall, i såväl Stockholm som Göteborg, hyr Jernhusen ut sina underhållsanläggningar till järnvägsföretag som endast utför underhåll för

egen räkning. I dessa fall finns risken att andra sökande inte får tillgång till anläggningarna ifråga och utbudet av tillgängliga underhållsanläggningar begränsas.

9.3 Traditionella marknadskrafter styr aktörernas agerande

Syftet bakom SERA-direktivet var att säkra att järnvägsföretag och andra sökande får tillgång till olika tjänster på icke-diskriminerande villkor. I SERA-direktivet är utgångspunkten att den som äger och förvaltar en anläggning för järnvägsnära tjänster också är den som tillhandahåller tjänster i anläggningen. Detta speglar till stor del hur produktionen av järnvägsnära tjänster är organiserad i många medlemsstater inom EU. På den svenska marknaden för järnvägsnära tjänster är det ofta olika aktörer som ansvarar för och tillhandahåller de olika delarna i en tjänsteinläggning. Det kan röra skilda aktörer som ansvarar för spåren, byggnader eller anläggningar vid sidan om spåret respektive utförandet av tjänsterna. Det finns flera, såväl stora som små, aktörer på marknaden vilka är kommersiella och konkurrensutsatta. Järnvägsföretagen och andra sökande upphandlar järnvägsnära tjänster från flera olika tjänsteleverantörer, ofta i flera led. Den svenska marknaden för järnvägsnära tjänster har därmed en betydligt mer komplex struktur än motsvarade marknader i de flesta andra länder inom EU.

Den svenska marknaden för underhåll av järnvägsfordon är öppen och på en öppen marknad ligger inte fokus på att en aktör ger en annan aktör tillgång till underhållstjänster och underhållsanläggningar. På den svenska underhållsmarknaden är det aktiva parter som verkar på såväl den tillhandahållande som den efterfrågande sidan av marknaden. De som efterfrågar tjänster vill tillgodose sina unika behov av fordonsunderhåll och de som tillhandahåller underhållstjänster vill sälja underhållstjänster och detta leder till att de arbetar för att möta sina kunders behov. Järnvägsföretag och andra sökande arbetar aktivt för att säkra kapacitet i för dem lämpliga anläggningar och upphandla underhållstjänster av de tjänsteleverantörer som bäst motsvarar deras krav. På den svenska underhållsmarknaden organiserar de sökande sitt fordonsunderhåll på en mängd sätt. Tjänsteleverantörerna utformar olika underhållserbjudanden och arbetar aktivt för att möta kundernas varierande underhållsbehov.

I järnvägslagen ställs krav på tjänsteleverantörerna att erbjuda alla sökande tjänster på ett icke-diskriminerande sätt. I denna rapport framgår att tjänsteleverantörerna på den svenska underhållsmarknaden erbjuder underhåll till flera olika sökande och ofta erbjuder flera sökande underhållstjänster i en och samma anläggning. På en öppen marknad där tjänsteleverantörerna är kommersiella och konkurrensutsatta är detta ett helt naturligt agerande. Aktörerna gör vad de kan för att minimera sina

kostnader och maximera sina intäkter. Tjänsteleverantörerna är på intet sätt intresserade av att stänga ute några sökande. De är affärsdrivna aktörer som vill ha flera kunder och nå maximal lönsamhet.

Att aktörerna på såväl den tillhandahållande som den efterfrågande sidan av underhållsmarknaden är aktiva parter leder även till att båda parter arbetar aktivt för att nå varandra. De sökande som intervjuats upplever inga problem med att få information om vilka tjänsteleverantörer som finns eller vilka underhållstjänster som erbjuds. Järnvägsföretagen och andra sökande söker aktivt efter de tjänsteleverantörer som kan leverera ett underhåll som motsvarar deras krav. Tjänsteleverantörerna kommunicerar sina underhållserbjudanden via olika kanaler, främst genom att prata med nuvarande och potentiella kunder i olika sammanhang.

9.4 En effektiv marknad via konkurrens – och samarbete

På den svenska marknaden för underhåll av järnvägsfordon finns idag flera etablerade tjänsteleverantörer. De tjänsteleverantörer som intervjuats beskriver att de upplever en tilltagande konkurrens. Konkurrensen mellan tjänsteleverantörerna blir extra tydlig i de fall då ett järnvägsföretag eller en annan sökande hyr eller äger en underhållsanläggning. Underhållstjänsterna upphandlas då i konkurrens och den sökande kan välja den tjänsteleverantör som bäst uppfyller den sökandes behov. Järnvägsföretagen och andra sökande genomför nya underhållsupphandlingar vid behov och den tjänsteleverantör som inte möter den sökandes krav riskerar att bytas ut. Detta leder till ökade krav på tjänsteleverantörerna att arbeta med fokus på kundernas behov och att ständigt förbättra kvalitén på underhållet. Tjänsteleverantörerna själva menar att den ökade konkurrensen är bra för marknaden, den bidrar till att tjänsteleverantörerna utvecklar sin verksamhet och att de sökande får tillgång till ett större utbud av bättre underhållstjänster.

På den svenska underhållsmarknaden kännetecknas relationen mellan aktörerna av ömsom konkurrens, ömsom samarbete. Att aktörerna samarbetar (inom ramen för kund-leverantörs-relationer) grundar sig i att det är flera olika aktörer som är inblandade i produktionen av tjänster. Kund-leverantörs-relationer uppstår i flera led, exempelvis mellan den aktör som förvaltar en anläggning och den eller de tjänsteleverantörer som erbjuder underhållstjänsterna, och i nästa led mellan olika tjänsteleverantörer och den sökande. Det finns mycket som tyder på att samarbete mellan olika aktörer ofta är en förutsättning för att en avreglerad marknad med mindre och större aktörer, som är kommersiella och konkurrensutsatta, ska fungera på bästa sätt.

Då aktörer som äger eller hyr en anläggning öppnar upp anläggningen för andra aktörer visar det sig att det i slutändan kan bidra till att det skapas ett

mervärde för de sökande. På den svenska underhållsmarknaden finns exempel på tjänsteleverantörer som erbjuder kapacitet till andra tjänsteleverantörer i anläggningar som de äger. Det finns även exempel på järnvägsföretag som erbjuder kapacitet till andra järnvägsföretag i underhållsanläggningar som de hyr eller äger. I dessa anläggningar bedriver olika aktörer verksamhet sida vid sida vilket ofta tycks fungera bra. De sökande gynnas av detta då de får tillgång till ett större utbud av tjänster inom en och samma anläggning. Tjänsteleverantörerna upphandlar i viss utsträckning tjänster av varandra vilket gör att tjänsteleverantörerna kan gynnas av detta upplägg. En tjänsteleverantör med en viss underhållskompetens kan erbjuda den tjänsten till andra underhållsleverantörer. I slutändan skapar tjänsteleverantörerna tillsammans ett mervärde för de sökande.

Då aktörer som äger eller hyr en anläggning upplåter outnyttjad kapacitet till andra aktörer blir resultatet även ett högre kapacitetsutnyttjande. Detta gynnar såväl den aktör som hyr ut och den aktör som får tillgång till anläggningen. I slutändan gynnar ett effektivt kapacitetsutnyttjande hela järnvägssektorn.

10 Förslag till fortsatt arbete

Marknaden för underhåll av järnvägsfordon förändras och utvecklas fortlöpande. Nya aktörer etablerar sig på såväl den tillhandahållande som den efterfrågande sidan av marknaden. Järnvägsföretagens och andra sökandes behov av fordonsunderhåll förändras och tjänsteleverantörerna utvecklar nya tjänsteerbjudanden. Transportstyrelsen kommer, i enlighet med vårt uppdrag, att fortsätta att följa och övervaka marknaden för underhåll av järnvägsfordon samt andra delmarknader inom marknaden för järnvägsnära tjänster.

Några områden som skulle kunna vara intressanta att studera vidare:

- Det råder viss brist på underhåll i Sveriges tre största städer, främst brist på kapacitet i underhållsanläggningar. Bristen drabbar primärt de aktörer som bedriver eller önskar bedriva trafik med start- eller slutpunkt i storstäderna samt de aktörer som bedriver regional kollektivtrafik i dessa områden. Det finns aktörer som önskar bygga nya anläggningar i storstäderna men det är svårt att få tillgång till mark då det är trångt och ont om lämplig mark för depåverksamhet i storstäderna. I ett fortsatt arbete är det således viktigt att fokusera på de lokala underhållsmarknaderna i storstäderna och vidare utreda vilka möjligheter och hinder som föreligger för den aktör som önskar etablera en ny underhållsanläggning där.
- Jernhusen äger och förvaltar en betydande andel av underhållsanläggningarna på den svenska järnvägsmarknaden. Flera aktörer upplever att Jernhusen har en alltför dominerande ställning på den svenska marknaden för underhåll av järnvägsfordon. I framtida arbete anser Transportstyrelsen att det finns det skäl att närmare klargöra Jernhusens roll på den svenska underhållsmarknaden. Det finns även skäl att klargöra vilka olika typer av avtal Jernhusen har med sina hyresgäster och hur dessa avtal påverkar andra sökandes möjlighet att få tillgång till olika underhållsanläggningar.
- Trafikverket har under de senaste åren arbetat med frågor kring depåer och fordonsunderhåll och 2015 presenterade de rapporten "Färdplan för ökad forskning och innovation inom underhåll av järnvägsfordon". Trafikverket betonar att det idag saknas en aktör med sektorsansvar för forskning och ansvar för depåer och framhåller att denna färdplan därmed torde vara ett välkommet initiativ. I färdplanen föreslår Trafikverket ett antal forskningsprojekt vilka syftar till att öka kompetensen och kunskapen inom området. Områden som berörs är bland annat var

nya underhållsanläggningar bör lokaliseras samt hur de bör utformas för att bidra till att skapa ett effektivt järnvägsystem. I denna färdplan finns flera forskningsförslag som skulle kunna bidra till viktig kunskap inom området vilket kan komma att gynna aktörerna på järnvägsmarknaden och vi anser att det vore önskvärt att färdplanen gick från idé till verklighet.

- Övriga delmarknader på marknaden för järnvägsnära tjänster presenteras endast på ett övergripande sätt i denna rapport. Det framkommer dock att de olika delmarknaderna på marknaden för järnvägsnära tjänster fungerar på delvis olika sätt. I ett fortsatt arbete kan det således vara av intresse att närmare fördjupa sig i andra järnvägsnära tjänster och de marknader på vilka de erbjuds.

Avslutningsvis, i rapporten framträder en bild av den svenska marknaden för underhåll av järnvägsfordon som en marknad med en positiv utveckling. Traditionella marknadskrafter styr till stor del aktörernas agerande och de sökande upplever på det stora hela att de har tillgång till det underhåll de behöver för att kunna erbjuda transporttjänster. I det fortsatta arbetet är det av stor vikt att förmedla denna bild, för att på så vis bidra till en ökad förståelse för den svenska marknaden för underhåll av järnvägsfordon.