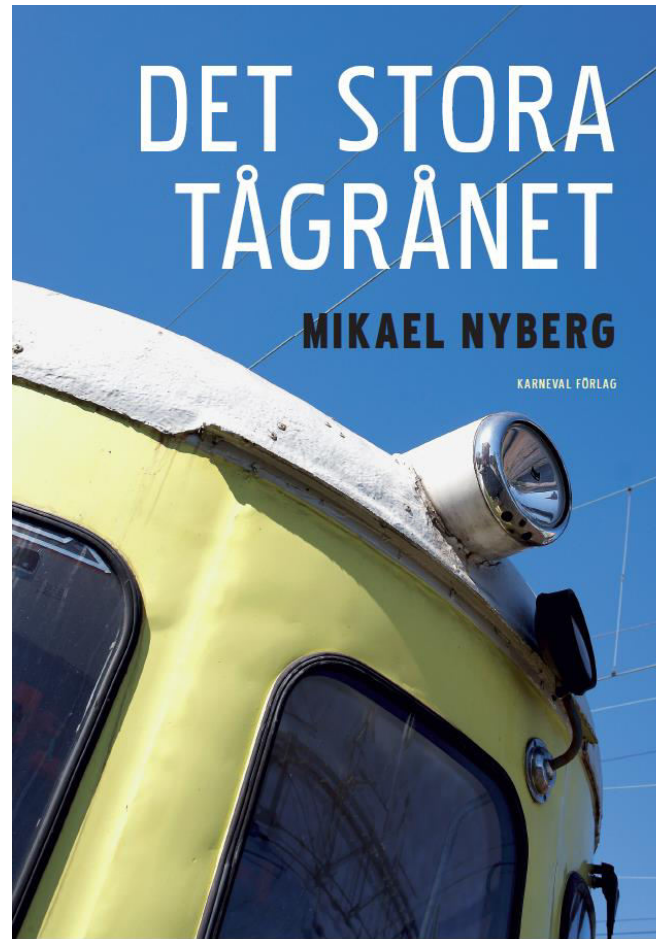


# DEN SVENSKA MODELLEN





# Järnvägen kräver planhushållning

Markedskaos

Privat monopol

Statlig monopol





## **Från statlig järnväg till marknadskaos 1988-2012**

- Statens Järnvägar (SJ) delas i SJ och Banverket (1988).
- SJ blir aktieselskap (2001).
- SJ taper godstrafikken, verkstedene, eiendommene, renhold og andre funksjoner.
- Flere av de nye selskapene privatiseres.
- Banverket ( i Norge Jernbaneverket) deles opp i internt bestiller og utfører enheter. Det blir anbudskonkurranse.
- Banevedlikeholdet i Banverket blir aktieselskapet Infranord.
- Steg for steg blir det friere konkurranse av trafikken. I dag er det fri konkurranse både i gods og persontrafikken.



## Snöplogslök

	1960-talet	2011
--	------------	------

Tb	10	6 (4)
----	----	-------

Tc	20	4
----	----	---

## **Ingen enkeltstående dumskap. Dumskapen er systematisk.**

For selskap som har gevinst som mål og som er på en markedsstyrt jernbane er det fornuftigere å leie ut snøbrøyte lok til godstransport enn at de skal bli stående i reserve i påvente av neste vinterstorm.

**Banevedlikehold før**

Selvstendige arbeidslag med kollektiv kunnskap.

**Banevedlikehold nå**

Anbudskonkurransen:

- Press mot de variable kostnadene => dårligere ansettelsesvilkår, færre ansatte & billigere ansatte. I stedet for spesialister kommer dårlig utdannet personale fra vikarbyråer.
- Gjentatte bytte av deltagende selskaper => det kollektive yrkeskunnskapen splittes opp.
- Jobbe etter kontrakt => fuskjobb.

DIAGRAM 7

## Utveckling trafikvolym samt kostnader

Index 2002 = 100

Tågförse-  
ningstimm-  
ar, infrastruktur

Tåg-km

Direkta  
underhållskostnader

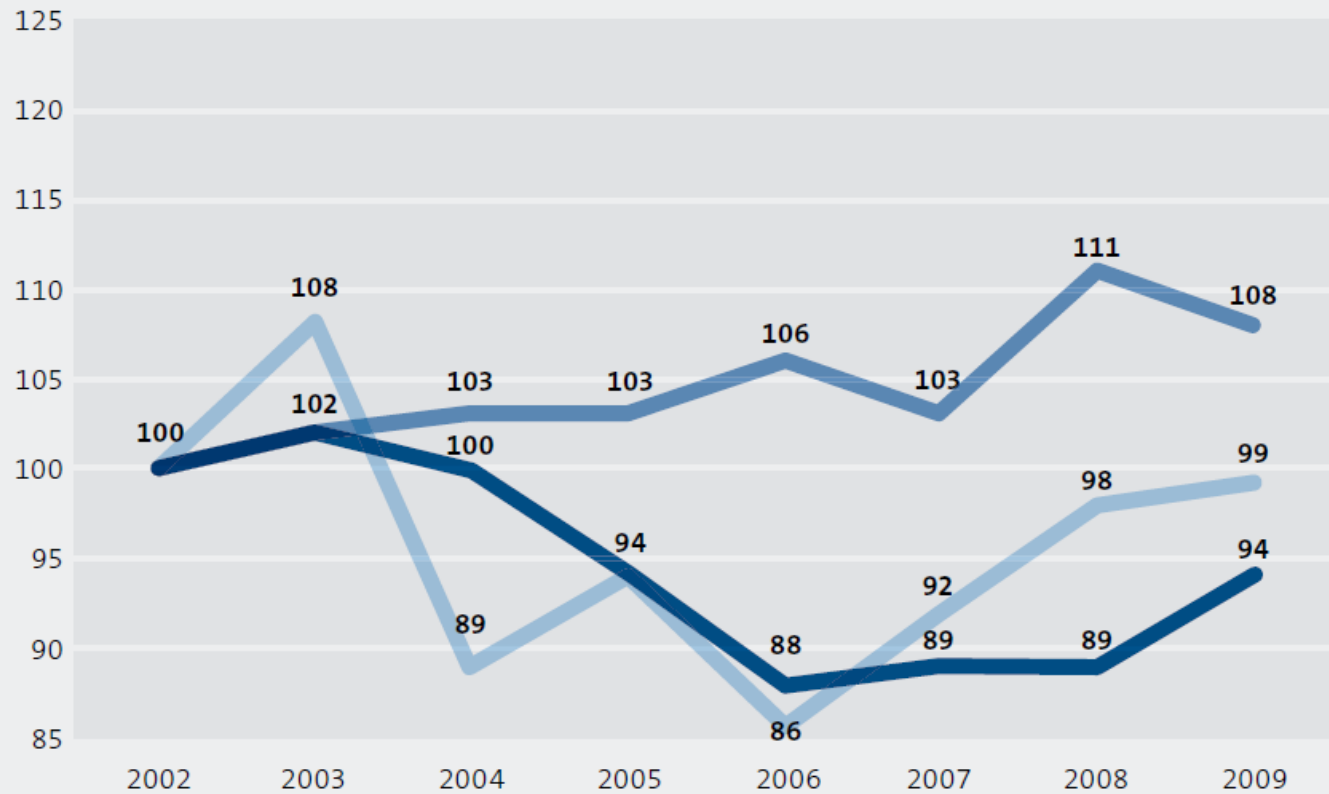


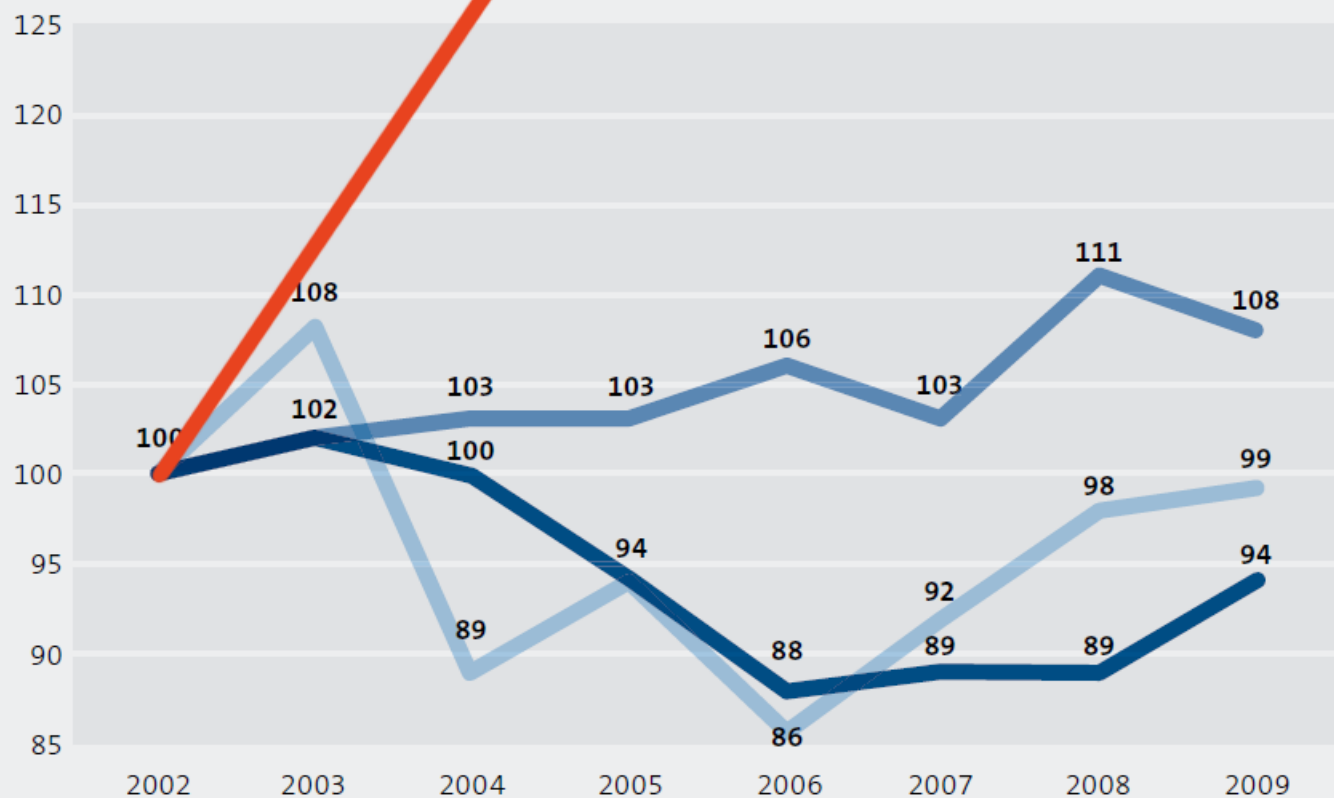


DIAGRAM 7

## Utveckling trafikvolym samt kostnader

Index 2002 = 100

Tågförseings-  
timmar, infrastruktur    Tåg-km    Direkta  
underhållskostnader    Indirekta  
underhållskostnader



”En betydande och ökande del av de totala resurserna för underhåll och reinvesteringar går till indirekta drifts- och underhållskostnader, till exempel underhållsstyrning, telekommunikation, elnät, och interaktion med operatörer.”

*Trafikverket: Situationen i det svenska järnvägsnätet (2011).*

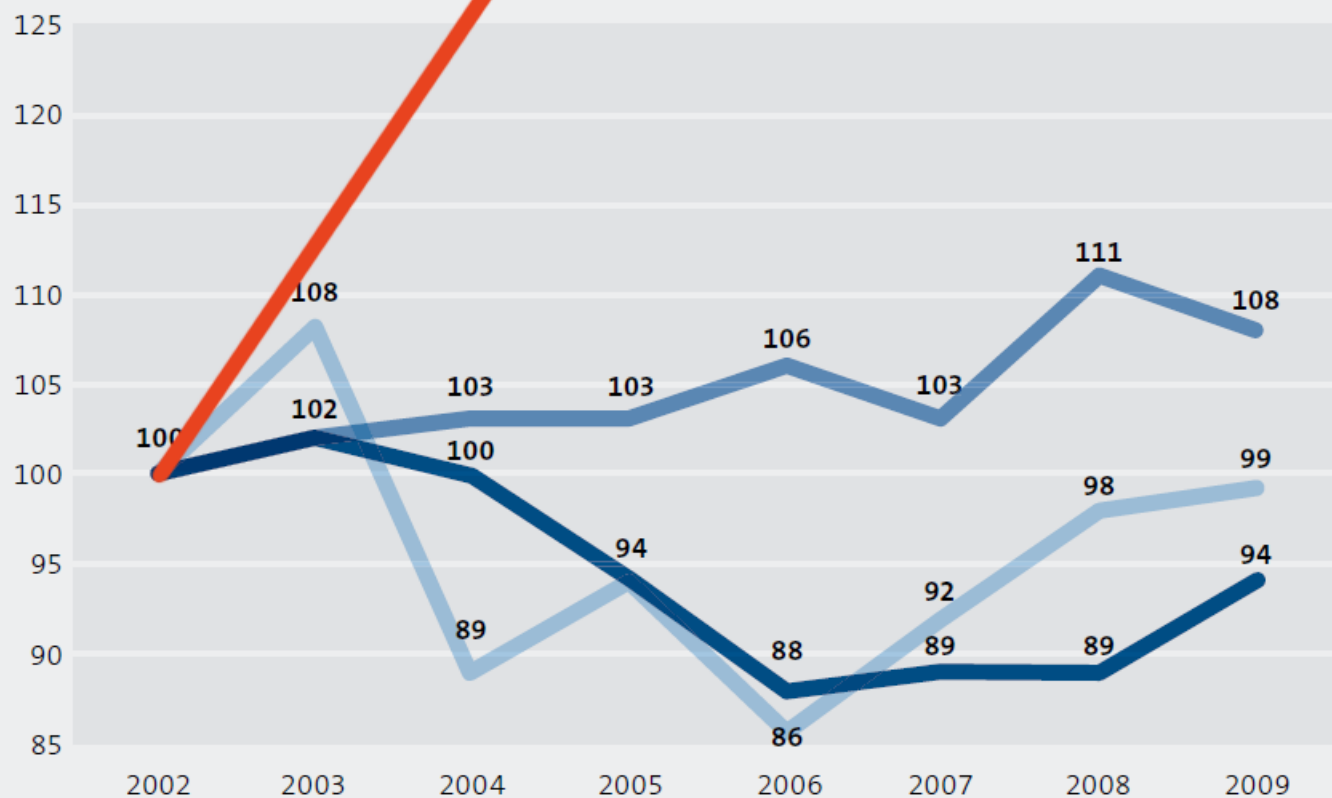
” En betydelig og økende del av de totale resursene til vedlikehold og investeringer går til indirekte drifts og vedlikeholdskostnader, som vedlikeholdssyring, telekommunikasjon, el – nett og samhandling med operatører.”


DIAGRAM 7

## Utveckling trafikvolym samt kostnader

Index 2002 = 100

Tågförseings-timmar, infrastruktur    Tåg-km    Direkta underhållskostnader    Indirekta underhållskostnader





SA JAG INTE  
ATT RITNINGEN  
VAR UPPÖCHNER?!

DU, DET  
ÄR JÄVLIGT  
LÄTT ATT VARA  
EFTERKLOK!



# Järnvägen kräver planhushållning

Markedskaos

Privat monopol

Statligt monopol





[www.mikaelnyberg.nu](http://www.mikaelnyberg.nu)