

TSG
2023-1435

Transportmarknaden i siffror 2022

Översikt av utvecklingen på marknaderna
för väg- och järnvägstransporter

© Transportstyrelsen

Väg och järnväg
Trafikant

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2023-1435
Författare Jonathan Sundin, Josefin Hallenberg, Michael Stridsberg
Månad År Februari 2023

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Transportmarknaden i siffror är en del av Transportstyrelsens marknadsövervakning. Rapporten ger en översiktlig bild av utvecklingen på marknaderna för person- och godstransporter på väg- och järnvägsområdet. Årets rapport är den sjunde i ordningen. Rapporten fokuserar på tre huvudsakliga områden:

- statistik kring trafikutveckling,
- ekonomisk utveckling och
- marknadshändelser.

Rapporten är uppdelad i två delar, en avseende persontrafik och en avseende godstrafik. Tanken med rapporten är att ge en översiktlig bild av transportmarknaden och hur den utvecklas. Den riktar sig till branschorganisationer, departement, myndigheter och företag. Iakttagelser vi gör i rapporten återförs till vår tillsyn, regelgivning och övriga marknadsövervakning.

Vi vill rikta ett stort tack till alla som bidragit med kunskap, inspel och synpunkter på rapporten.

Borlänge, februari 2023

Lena Vidin
Sektionschef Strategisk analys

Sammanfattning

Sammanfattning av iakttagelser

Under 2021 har covid-19-pandemin fortsatt att prägla utvecklingen på marknaderna för persontransporter. Samtidigt som resandet med den regionala kollektivtrafiken minskade med ytterligare 7 procent kvarstår utbudet på närmast oförändrade nivåer. Detta har medfört att de redan låga beläggingsgraderna minskat ytterligare. För att under dessa förutsättningar kunna finansiera kollektivtrafiken har subventionsgraderna upprätthållits på höga nivåer. Inom den långväga trafiken har resandeutvecklingen gått åt olika håll. Samtidigt som resandet med den långväga busstrafiken minskade med ytterligare 13 procent ökade resandet med den långväga tågtrafiken. Denna ökning är dock marginell och sker från låga nivåer.

På marknaderna för godstransporter kan en desto mer positiv utveckling observeras. På järnväg ökade godstransportarbetet med 4 procent och på väg med 8 procent. Totalt ökade godstransportarbetet på väg och järnväg med 7 procent, vilket resulterade i de högsta årliga nivåerna på lång tid. Vidare har godstransporternas genomsnittliga fyllnadsgrad ökat.

Pandemin var ett hårt slag mot persontransportföretagens ekonomi. Trots ett fortsatt minskat resande ser vi dock att små steg i rätt riktning har tagits vad gäller företagens ekonomiska situation. Inom samtliga marknader för persontransporter har såväl omsättning som lönsamhet förbättrats. Med det sagt är det fortsatt långt kvar till de nivåer som observerades före pandemin.

Även vad gäller företagens ekonomi är utvecklingen mer positiv bland godstransportföretagen. Trots att den samlade omsättningen minskat bland åkeriföretagen har lönsamheten förbättrats. Bland de som kör godstransporter på järnväg kan en kraftig förbättring av både omsättning och lönsamhet observeras. En starkt bidragande orsak till denna utveckling är de stora summor statligt stöd företagen tagit del av under året.

Sammanfattning av slutsatser

Trots minskad smittspridning och hävda restriktioner har återhämtningen av det kollektiva resandet uteblivit. Snarare har den negativa utvecklingen som inleddes 2020 hållit i sig även 2021. Allra sämst har det gått inom marknaden för långväga busstrafik där såväl utbud som efterfrågan minskat kraftigt. Denna utveckling blir än mer oroväckande mot bakgrund av det inte går att se några tecken på en återhämtning ens under 2022. Tvärtom har utbudet av långväga busstrafik minskat ytterligare. Då det varit möjligt att bedriva trafik i normal omfattning under stora delar av året och att resandet överlag återgått till samma nivåer som före pandemin pekar detta på att

resenärerna inte återvänder till den långväga busstrafiken. Detta väcker en fråga kring denna trafiks framtid.

Det senaste året kan vi uppmärksamma en särskilt positiv utveckling av det ekonomiska tillståndet på marknaden för godstransporter på järnväg. Vi ser bland annat en kraftig förbättring av företagens omsättning och lönsamhet. Delvis kan detta härledas till det senaste årets ökade godstransportarbete. Det går dock inte att bortse från betydelsen av de stora summor statligt stöd branschen tagit del av. Branschen har dels tagit del av miljökompensationer, dels av en retroaktiv återbetalning av banavgifter. Tillsammans utgör dessa stöd en betydande del av omsättningen på marknaden. För många företag har enda skillnaden mellan vinst och förlust varit stöd de fått från staten. Då branschen har haft långvariga problem med att uppnå lönsamhet kan det vara nödvändigt med stöd för att kunna upprätthålla företagens konkurrenskraft. På sikt är det dock ohållbart med en situation där företagens förmåga att generera vinster beror på mängden statliga stöd de kan ta del av. Detta kan tyda på ett behov av mer genomgripande, strukturella förändringar av marknads förutsättningar och funktion.

De senaste åren har ett flertal fall där avtal om upphandlad tågtrafik avslutats i förtid kunnat uppmärksammas. Bara under de två senaste åren har SJ valt att dra sig ur två kontrakt man haft. Dessutom har överklaganden av upphandlingar skett förhållandevis frekvent, vilket bidragit till osäkerhet och att tillfälliga avtal behövt upprättas för att säkra trafiken. Något som har potential att minska denna problematik är den praxis som blivit gällande till följd av en vägledande dom i Högsta förvaltningsdomstolen. Utfallen innebär att kraven på den som lämnar anbud att uppmärksamma otydligheter under upphandlingen ökar och att det blir svårare att efter att utfallet blivit klart bestrida upphandlingen på den grunden. Förhoppningsvis leder den nya praxisen till att eventuella brister i upphandlingsunderlagen uppmärksammas tidigare och kan korrigeras då, istället för att utdragna rättsprocesser ska skapa osäkerhet kring vem som ska utföra trafiken.

Begrepp och förkortningar

Begrepp	Förklaring
Avkastning på kapital	Anger företagets avkastning på kapital. Beräknas genom att rörelseresultatet efter finansiella poster divideras med företagets tillgångar.
Beläggning	Det genomsnittliga antalet passagerare per fordon. Räknas ut genom att dividera antalet personkilometer med antalet utbudskilometer.
Beläggningsgrad	Anger hur stor del av sittplatserna som används. Räknas ut genom att dividera antalet personkilometer med antalet sittplatskilometer.
Omsättning	Summan av ett företags försäljning med avdrag för rabatter, mervärdesskatt och andra skatter knutna direkt till omsättningen.
Personkilometer	Den sammanlagda reslängden för alla resenärer. Räknas ut genom att multiplicera den genomsnittliga reslängden med antal resor (påstigningar), alternativt trafikarbetet i fordonskilometer multiplicerat med beläggningsgraden i antal passagerare per fordon och sträcka.
Rörelsemarginal	Anger hur mycket som blir kvar av varje omsatt krona för att finansiera räntor, skatt och eventuell vinst.
Sittplatskilometer	Utbudet av kollektivtrafik mätt som sittplatsernas sammanlagda färdsträcka
SNI-kod	Standard för svensk näringsgrensindelning. Statistisk standard som används för att gruppera företag.
Soliditet	Anger hur stor del av tillgångarna i ett företag som är finansierade av eget kapital. Beskriver ett företags långsiktiga betalningsförmåga.
Tonkilometer	Den sammanlagda transportsträckan för allt gods. Räknas ut genom att multiplicera fordonskilometer med den genomsnittliga godsmängden per fordon.
Transportarbete	Samlingsnamn för personkilometer och tonkilometer.
Utbudskilometer	Utbudet av kollektivtrafik mätt som fordonens totala färdsträcka.

Innehåll

1	INLEDNING	8
1.1	Bakgrund.....	8
1.2	Syfte.....	8
1.3	Metod.....	9
	PERSONTRANSPORTER.....	10
2	TRAFIKUTVECKLING OCH PRISER	10
2.1	Utbud och resande	10
2.1.1	Regional kollektivtrafik.....	10
2.1.2	Långväga trafik.....	15
2.1.3	Taxi.....	18
2.2	Priser.....	20
2.2.1	Regional kollektivtrafik.....	21
2.2.2	Långväga trafik.....	23
2.2.3	Taxi.....	25
3	EKONOMISK UTVECKLING I FÖRETAGEN	26
3.1	Persontransporter på järnväg	26
3.2	Bussbranschen	34
3.3	Taxibranschen	37
4	MARKNADSHÄNDELSER.....	40
	GODSTRANSPORTER	44
5	GODSTRANSPORTARBETE	44
5.1	Godstransporter på väg	46
5.2	Godstransporter på järnväg	50
6	EKONOMISK UTVECKLING I FÖRETAGEN.....	54
6.1	Godstransporter på väg	54
6.2	Godstransporter på järnväg	56
7	MARKNADSHÄNDELSER.....	62
8	SLUTSATSER	65

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Transportsystemet är en bärande del för att många av samhällets övriga funktioner ska fungera. Genom en konkurrenskraftig och välfungerande marknad skapas förutsättningar för ett effektivt transportsystem. Löpande görs utvärderingar, uppföljningar och tillsyn för att säkerställa att marknaden fungerar och utvecklas i linje med befintliga mål och inom ramen för gällande regler.

Transportstyrelsen ansvarar för frågor om konkurrensvillkor och marknadstillträde samt villkor för resenärer och godstransportköpare, vilket framgår av myndighetens instruktion.¹ Detta är grunden för vårt marknadsövervakningsuppdrag, som innefattar att säkerställa rättvisa villkor och fungerande konkurrens på transportmarknaden. I uppdraget ingår även att beakta användarnas villkor, då konkurrensen är tänkt att generera positiva effekter för såväl resenärer som godstransportköpare.

Transportmarknaden i siffror är en rapport som på ett övergripande plan redogör för utvecklingen på marknaderna för väg- och järnvägstransporter. Fokus i rapporten ligger på utförd trafik, ekonomisk utveckling bland företagen samt regeländringar och andra större händelser som påverkar marknaden.

Detta är den sjunde versionen av Transportmarknaden i siffror. Rapporten har släppts årligen sedan 2016 med undantag för 2021 då Covid-19-pandemin tvingade myndigheten till omprioriteringar.

1.2 Syfte

Syftet med Transportmarknaden i siffror är att presentera utvecklingen på marknaden för väg- och järnvägstransporter på ett övergripande plan. Rapporten presenterar och tillgängliggör en stor del av det grundläggande material och arbete som utförs inom ramen för myndighetens marknadsövervakning på väg- och järnvägsområdet. Vår förhoppning är att rapporten ska vara till nytta för olika aktörer inom branschen, andra myndigheter samt i Transportstyrelsens övriga verksamhet. Uppgifterna som presenteras i rapporten ger en grundläggande bild och kan ge uppslag och kunskap till fördjupande studier, tillsynsinsatser, regelutveckling samt uppföljning och strategiskt arbete.

¹ Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

1.3 Metod

Utvecklingen på väg- och järnvägsmarknaden beskrivs utifrån ett flertal perspektiv i denna rapport. För att kunna göra det används flera olika källor. Offentlig statistik, registeruppgifter och data från branschorganisationer används för att belysa de kvantitativa perspektiven. För att fånga upp kvalitativa perspektiv används främst löpande bevakning av till exempel branschmedia, forskningsresultat och konferenser. I rapporten använder vi oss genomgående av de mest sentida fastställda uppgifterna som finns tillgängliga. Det betyder att statistik och ekonomiska data, på grund av viss eftersläpning, i regel avser 2021. Uppgifter om regeländringar och andra händelser avser däremot främst 2022. Detta är viktigt att ha i åtanke, då det kan dröja innan effekterna av exempelvis en regelförändring syns i statistiken. I årets rapport är detta särskilt viktigt att beakta då effekter på trafik och ekonomi till följd av såväl restriktioner som återhämtningar under 2022 inte finns med i rapporten.

På grund av olika krav vad gäller ekonomisk redovisning är tillgången till uppgifter om företagens ekonomi ofta begränsad till företag som bedrivs i aktiebolagsform. Detta får olika stor påverkan inom olika branscher då fördelningen av bolagsformer varierar och ser olika ut i olika segment.

Persontransporter

2 Trafikutveckling och priser

I detta kapitel beskrivs utvecklingen av trafik, resande och priser på marknaden för persontransporter. Uppföljningen redovisas utifrån en uppdelning mellan regional kollektivtrafik, långväga trafik och taxi. Denna differentiering ger de mest relevanta jämförelserna utifrån ett resenärsperspektiv och tar hänsyn till var konkurrens uppstår.

2.1 Utbud och resande

2.1.1 Regional kollektivtrafik

Med regional kollektivtrafik avses främst resor som sker inom ett län, men även resor över länsgränser kan ingå om de är av pendlings- eller vardagskaraktär. I varje län finns det en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) som ansvarar för kollektivtrafikförsörjningen.

Tabell 1: Utbud och efterfrågan avseende regional kollektivtrafik, 2017-2021.

	2017	2018	2019	2020	2021	2021/2020
Sittplatskilometer (1 000-tal)	57 072 160	58 021 129	59 033 724	60 173 088	59 832 436	-0,6 %
Personkilometer (1 000-tal)	15 770 309	16 648 504	17 089 516	10 898 638	10 180 653	-6,6 %
Belägningsgrad (%)	27,6	28,7	28,9	18,1	17,0	-1,1

Källa: Trafikanalys.

Not: Uppgifter om sittplatskilometer för Halland saknas.

Såväl utbud som resande inom den regionala kollektivtrafiken har historiskt ökat från år till år. I samband med pandemin bröts den trenden och 2021 minskade utbudet jämfört med hur det såg ut under pandemins första år och uppgick till ungefär 59,8 miljarder sittplatskilometer. Minskningen är troligtvis en följd av indragna avgångar som inte ansågs nödvändiga givet restriktioner och dess påverkan på resandet. Minskningen är dock marginell, vilket tyder på att RKM på det stora hela har upprätthållit trafiken. Detta förstärks även av att utbudet 2021 var större än före pandemin. Det förekommer även en del regionala skillnader. Jämfört med 2019 minskade utbudet i nio regioner, medan det istället ökade i elva regioner.

Resandet med den regionala kollektivtrafiken fortsatte att minska under 2021. Ett troligt skäl till det är att pandemin präglade hela 2021, medan det

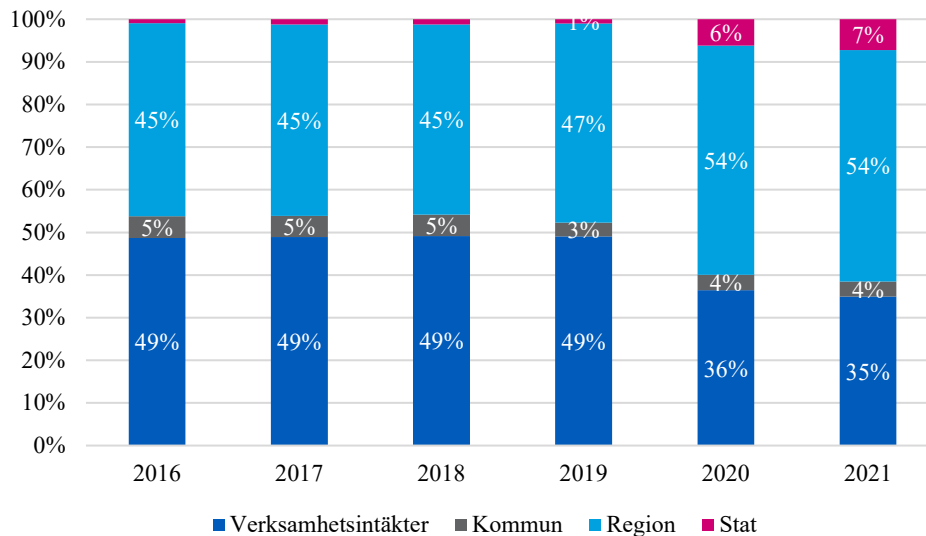
dröjde ett par månader innan den gav effekter 2020. Resandet uppgick till ungefär 10,2 miljarder personkilometer. Nedgången i resandet motsvarade 40 procent jämfört med 2019. Detta förklaras av det minskade behovet av att resa till följd av bland annat hemarbete och uteblivna arrangemang, tillsammans med uppmaningar om att undvika kollektivtrafiken för att minska trängseln för de som verkligen behövde resa. Precis som rörande utbudet förekommer variationer mellan regionerna. Resandet jämfört med 2019 minskade minst i Uppsala med en nedgång på 28 procent och som mest i Västerbotten med en nedgång på 59 procent. I sex regioner låg resandet på en högre nivå 2021 än vad det gjorde 2020.

Det kraftigt minskade resandet i kombination med att utbudet upprätthållits har lett till att den genomsnittliga beläggningsgraden har sjunkit markant. Efter att ha varit på uppåtgående i början av den redovisade perioden sjönk den i samband med pandemin och uppgick 2021 till 17 procent. Det motsvarar en minskning med nästan 12 procentenheter jämfört med 2019. Under pandemin har det inte varit önskvärt med en hög beläggningsgrad och nedgången har således varit såväl naturlig som önskvärd.

Nästan all regional kollektivtrafik är samhällsorganiserad. Det vanligaste är att respektive RKM upphandlar trafiken som då utförs av olika företag, men det förekommer även att trafik bedrivs i egen regi. Under 2021 uppgick den totala kostnaden för den samhällsorganiserade trafiken till 53,6 miljarder kronor, vilket är en ökning med 4,6 procent jämfört med 2020. Historiskt har ungefär hälften av trafikens kostnader täckts av intäkter från verksamheten, företrädesvis biljettintäkter, och till andra hälften med offentliga medel. Bland de offentliga medlen har regionerna varit de huvudsakliga finansiärerna. Under pandemin har situationen varit en annan. Det kraftigt minskade resandet har lett till stora tapp vad gäller intäkter från biljetter. I och med att trafiken upprätthållits har kostnaderna för den kvarstått. Staten har gått in med särskilt riktade bidrag för att täcka upp i alla fall delar av dessa kostnader. Under 2021 uppgick dessa bidrag till 3 miljarder kronor.² Det har lett till att statens andel av kollektivtrafikens finansiering stigit från någon enstaka till över 7 procent.

² Trafikverket, 2021-12-13 Pressmeddelande: Kollektivtrafiken får tre miljarder i ersättning på grund av covid-19.

Figur 1: Fördelning av kollektivtrafikens intäkter 2017-2021.

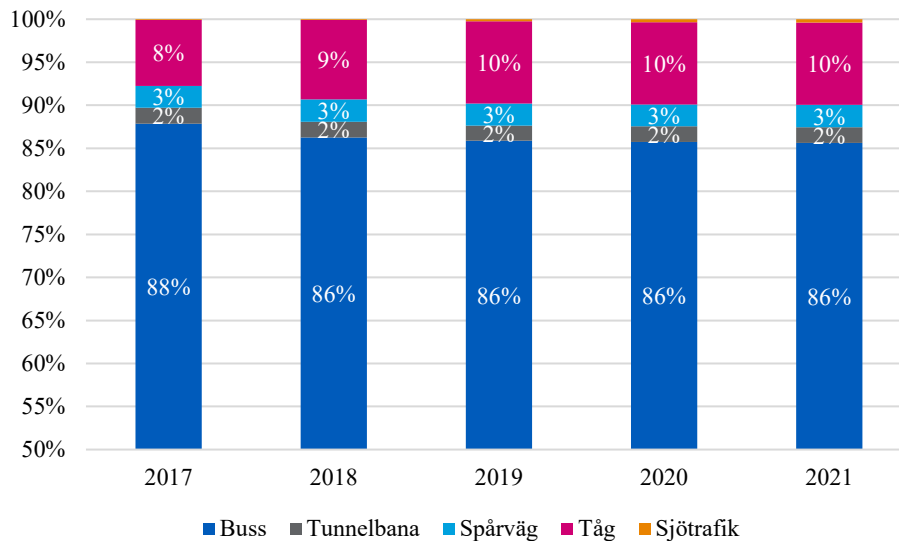


Källa: Trafikanalys.

Jämfört med innan pandemin har verksamhetsintäkterna minskat med 14 procentenheter. Tappet har täckts upp av tillfälligt ökad statlig finansiering samt ökade regionala medel. Den totala subventionsgraden uppgick till 65 procent under 2021, alltså omkring 15 procentenheter över de normala nivåerna. I pengar innebär det att subventionerna uppgick till ungefär 34,9 miljarder kronor, medan verksamhetsintäkterna bidrog med ungefär 18,7 miljarder kronor.

Bussen är det dominerande trafikslaget inom den regionala kollektivtrafiken. Detta är ett område där pandemin inte haft någon effekt, utan andelarna mellan trafikslagen ser ut på samma sätt som de gjort under lång tid. Tågtrafiken har ökat en del, men den största delen av den ökningen ligger några år tillbaka i tiden. Under de senaste åren är det istället spårväg och sjötrafik som ökat mest. Tillväxten för spårvägstrafiken härrör framförallt till den nybyggda spårvägen i Lund som togs i drift i december 2020. I och med att ökningarna för såväl spårväg som sjötrafik skett från låga nivåer får det inget större genomslag totalt sett.

Figur 2: Fördelning av kollektivtrafikens utbud efter trafikslag, 2017-2021.

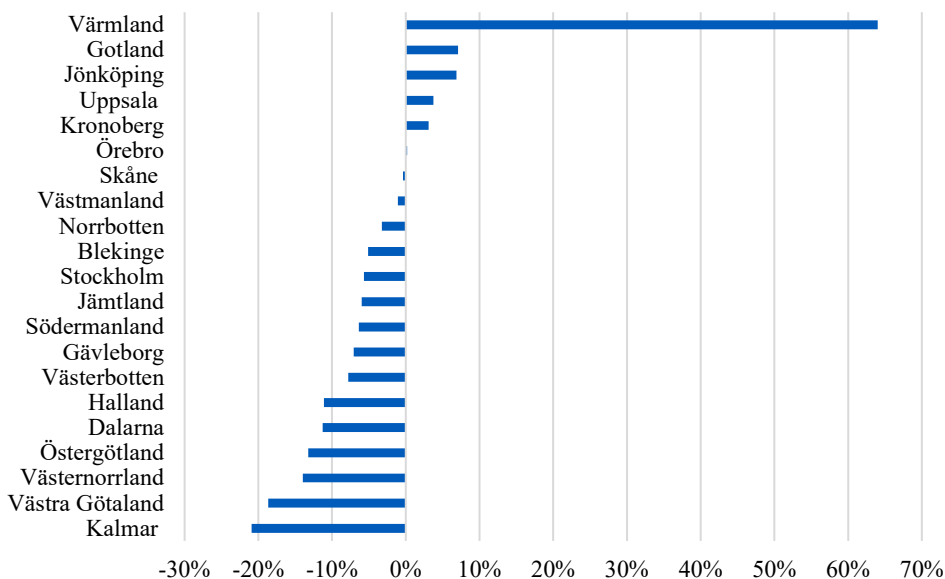


Källa: Trafikanalys.

Det förekommer stora variationer i olika delar av landet när det kommer till kollektivtrafikens sammansättning. Busstrafik finns överallt och tågtrafik finns i alla regioner utom på Gotland. Däremot finns spårvägstrafik bara i 4 regioner, sjötrafik i 5 regioner och tunnelbana enbart i Stockholm.

Beräknat per invånare finns det största kollektivtrafikutbudet i Stockholm med ett utbud på omkring 8 100 sittplatskilometer per invånare. Därefter följer Uppsala med omkring 7 200 och Skåne med 6 600 sittplatskilometer per invånare. I andra änden av spektrumet sticker Gotland ut med omkring 2 000 sittplatskilometer per invånare. Medianen var knappt 4 700 sittplatskilometer per invånare. Även vad gäller efterfrågan är mönstret likartat med Stockholm i topp med strax över 1 600 personkilometer per invånare samtidigt som Gotland hade den minsta efterfrågan med mindre än 270 personkilometer per invånare. Medianen återfanns precis under 700 personkilometer per invånare.

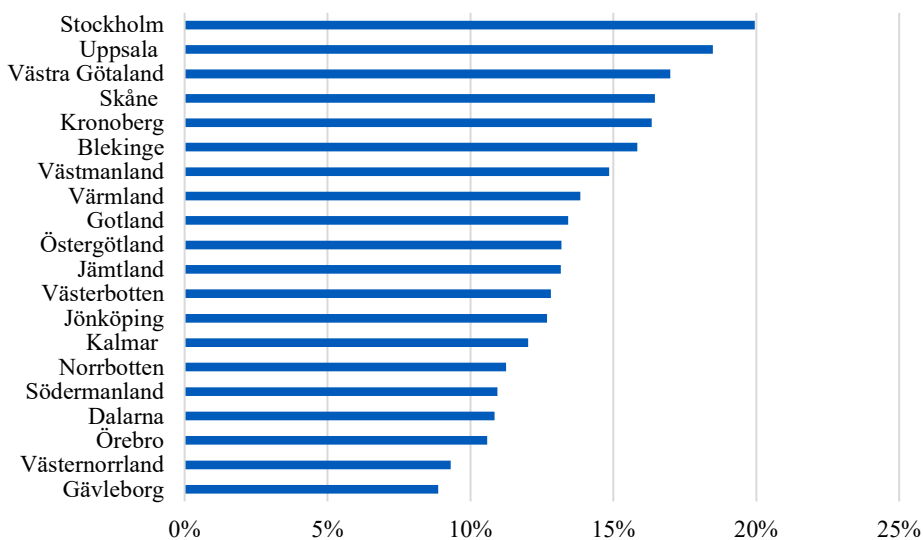
Figur 3: Procentuell förändring av personkilometer per region, 2021 jämfört med 2020.



Källa: Trafikanalys

Jämfört med innan pandemin har resandet minskat i en majoritet av regionerna. I 15 regioner minskade trafiken ytterligare utöver vad den redan gjort 2020, medan en uppgång kunde noteras i 6 regioner, varav en kraftig uppgång skedde i Värmland.

Figur 4: Genomsnittlig beläggningsgrad i regional kollektivtrafik per region, 2021.



Källa: Trafikanalys.

Not: Uppgifter om sittplatskilometer för Halland saknas, därför kan beläggningsgraden inte beräknas.

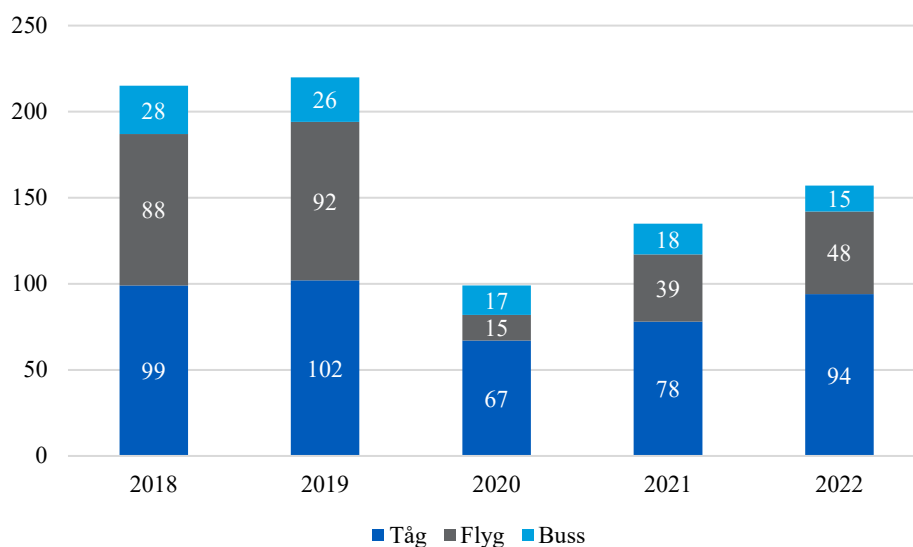
Den högsta beläggningsgraden återfanns i storstadsregionerna samt i Uppsala. Detta har sin förklaring i att kollektivtrafiken är som viktigast och används av flest i storstadsregionerna och att fler invånare i dessa regioner saknar tillgång till bil. I genomsnitt för riket uppgick beläggningsgraden till 17 procent, vilket är klart lägre än vad den varit innan pandemin och drygt en procentenhet lägre än 2020.

2.1.2 Långväga trafik

Långväga trafik avser den trafik som går över en eller flera länsgränser och som inte primärt är av vardagskaraktär. Det rör sig om den trafik där tjänste- och fritidsresor är vanligare. Den långväga trafiken bedrivs huvudsakligen på kommersiella villkor.

Inom den långväga trafiken förekommer konkurrens både mellan trafikslag och på vissa sträckor även inom trafikslagen. I figur 5 framgår det samlade utbudet på fem långväga relationer där trafikslagsövergripande konkurrens förekommer.

Figur 5: Totalt antal dagliga avgångar per trafikslag på fem långväga relationer, 2018-2022.³



Källa: Kungliga Tekniska Högskolan.

2022 uppgick det sammanlagda utbudet på dessa relationer till 157 avgångar per dag och riktning, varav 94 avgångar var med tåg, 48 avgångar med flyg och 15 avgångar med buss. I samband med pandemin mer än halverades utbudet på relationerna. Även om utbudet ökat allteftersom sedan dess är det fortfarande märkbart lägre än före pandemin. Utvecklingen ser olika ut

³ Relationerna är Stockholm-Göteborg, Stockholm-Sundsvall, Stockholm-Umeå, Stockholm-Malmö och Göteborg-Malmö.

mellan trafikslagen. Samtidigt som tågutbudet ökat till nivåer som är i paritet med de som mättes före pandemin har bussutbudet fortsatt att minska under de senaste åren. Allra mest har flygutbudet ökat, men ökningen har skett från väldigt låga nivåer och utbudet motsvarar inte mer än drygt hälften av utbudet före pandemin.

Långväga busstrafik

Långväga buss delas traditionellt upp mellan linjelagd trafik respektive charter- och beställningstrafik. Turtätheten inom den linjelagda trafiken är vanligtvis relativt låg, med några få avgångar per dag på respektive linje. Det finns vissa undantag på några större linjer där turtätheten är högre. Över tid har det skett en utveckling mot mer efterfrågestyrda tidtabeller med fler avgångar under helgerna och färre under veckorna.

Eftersom busstrafik i regel har svårt att konkurrera med tåg och flyg tidsmässigt har det varit annat som lockat resenärer. En av bussens konkurrensfördelar är att det går att erbjuda direktförbindelser på fler sträckor än vad som är möjligt med tåg eller flyg. Det gör att bussen kan locka resenärer som värderar enkelhet och den upplevda tryggheten i att veta att man kommer till sin destination utan att behöva kliva av och på olika fordon. Under senare år har också bekvämligheten ombord på bussarna utvecklats med bekvämare säten och tillgång till Wi-Fi och eluttag.

Bussbranschen har drabbats hårt av pandemin, vilket syns i utvecklingen av såväl utbud som resande under de senaste två åren.

Tabell 2: Utbud och efterfrågan avseende långväga busstrafik, 2017-2021.

	2017	2018	2019	2020	2021	2021/2020
Platskilometer (1 000-tal)	1 338 654	1 369 902	1 280 969	674 335	519 012	-23 %
Personkilometer (1 000-tal)	514 847	458 947	521 766	213 766	185 912	-13 %
Beläggingsgrad (%)	38	34	41	32	36	+4

Källa: Trafikanalys.

Som framgår av tabellen har såväl utbud som efterfrågan mer än halverats inom busstrafiken jämfört med innan pandemin. Den kraftiga minskningen under 2020 följdes upp av ytterligare nedskärningar i trafiken 2021, samtidigt som även resandet minskade ytterligare. Eftersom den långväga busstrafiken drivs på kommersiella grunder har företagen kunnat minska utbudet när efterfrågan på resor kraftigt minskat, vilket gjort att man inte behövt köra med i stort sett tomma fordon, vilket i viss mån kan ha begränsat företagets förluster. Beläggingsgraden i trafiken har inte påverkats särskilt mycket, speciellt inte jämfört med 2017 och 2018. Det

indikerar att bussbranschen klarat av att balansera utbudet utifrån hur efterfrågan på resor sett ut under året.

För charter- och beställningstrafiken saknas motsvarande uppgifter som finns för den linjelagda trafiken. Denna del av bussbranschen har påverkats mycket hårt av pandemin och dess restriktioner, och då i första hand på grund av att de gjort att behovet av denna typ av resor nära nog eliminerats när smittspridningen varit som mest intensiv. Utan kultur- och idrottsevenemang, konferenser, mässor, skolutflykter och annat som lägger grunden för efterfrågan på charter- och beställningsresor har marknaden i stort sett stått på paus. När restriktioner lättat har dock efterfrågan återhämtat sig relativt fort, vilket innebär att det ändå kan finnas hopp för framtiden.

Långväga tågtrafik

Den största delen av den långväga tågtrafiken bedrivs på kommersiella villkor. Marknaden har varit avreglerad sedan 2010 och det förekommer idag konkurrens mellan olika operatörer på flera sträckor, med Stockholm-Göteborg som det tydligaste exemplet. Utöver den kommersiella trafiken upphandlas även viss nattågstrafik av Trafikverket.

Pandemin har påverkat såväl utbud som resande negativt, även om en mindre återhämtning kunde skönjas redan 2021.

Tabell 3: Utbud och efterfrågan avseende långväga tågtrafik, 2017-2021.

	2017	2018	2019	2020	2021	2021/2020
Tågkilometer (1 000-tal)	30 828	31 161	32 195	23 591	28 616	+ 21 %
Personkilometer (1 000 000-tal)	6 980	7 026	7 387	3 601	3 752	+ 4 %
Beläggning	226	225	217	157	131	- 26

Källa: Trafikanalys, Trafikverket.

Under 2021 uppgick utbudet till ungefär 28,6 miljoner tågkilometer. Det var en ökning med nästan 5 miljoner jämfört med 2020, men ändå omkring 3,5 miljoner mindre än före pandemin. Utbudet av tågtrafik har dessutom ökat årligen under en längre tid och innan pandemin fanns inga indikationer på att den trenden skulle brytas. Eftersom utbudet inom järnvägstrafiken planeras långt i förväg var det svårare för operatörerna att snabbt anpassa utbudet utifrån den skiftande efterfrågan som olika restriktioner gav upphov till.

Resandet med långväga tåg ökade något 2021 jämfört med året före, men jämfört med före pandemin rör det sig om en kraftig nedgång som nästan motsvarar en halvering. Det minskade resandet återfinns bland såväl privat-

som tjänsteresenärer. Den återhämtning som ändå skett har främst privatresenärer stått för enligt uppgifter från operatörerna.⁴

Att utbudet återhämtade sig klart mer än resandet under 2021 ledde till att beläggningen sjönk än mer än under 2020. Restriktioner som syftade till att begränsa trängsel inom både buss- och tågtrafik, som gällde under delar av 2021, innebar samtidigt att en lägre beläggning var önskvärt

2.1.3 Taxi

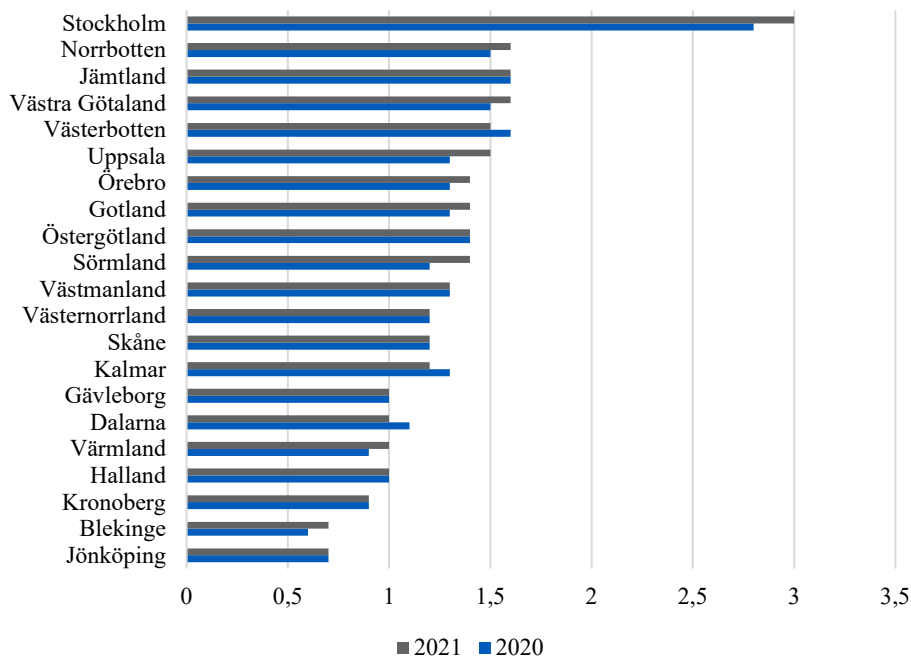
Taxiresor delas vanligtvis in i affärsresor, privatresor och samhällsbetalda resor. De sistnämnda handlar om bland annat sjukresor, färdtjänst och skolskjutsar. Under pandemin har taxi även anlåtats för att frakta Covid-19-tester.⁵ Affärs- och privatresor sker inom den kommersiella delen av taxinäringen, medan samhällsbetalda resor upphandlas av främst kommuner och regioner. Normalt brukar de upphandlade resorna stå för omkring hälften av den trafik som utförs, men det förekommer stora regionala skillnader. I storstäder är den kommersiella andelen större, medan de samhällsbetalda resorna kan utgöra uppemot 100 procent i glesbefolkade delar av landet. Upphandlad trafik kan således vara direkt nödvändig för att det ska finnas tillgång till taxi i delar av landet.

Sedan taximarknaden avreglerades 1990 har antalet taxifordon i trafik ökat, både i absoluta tal och i förhållande till befolkningen. Det senare beskriver vi som taxitäthet, vilken beräknas utifrån antal taxifordon per 1 000 invånare. 1990 uppgick taxitätheten till 1,5 fordon per 1 000 invånare. Som mest var denna siffra uppe på 1,8, men under pandemin har den sjunkit något. 2020 var taxitätheten 1,6 fordon per 1 000 invånare och under 2021 kunde vi se en viss återhämtning då tätheten ökade till 1,7.

⁴ SJ.se, 2022-04-27 Pressmeddelande: SJs resenärer återvänder i snabb takt.

⁵ Den som har taxitrafiktillstånd får köra godstransporter med fordonen så länge persontransporter utgör den huvudsakliga delen av transportverksamheten (2 kap. 16 § taxitrafiklag [2012:211]).

Figur 6: Taxit thet per region, 2021 och 2020.

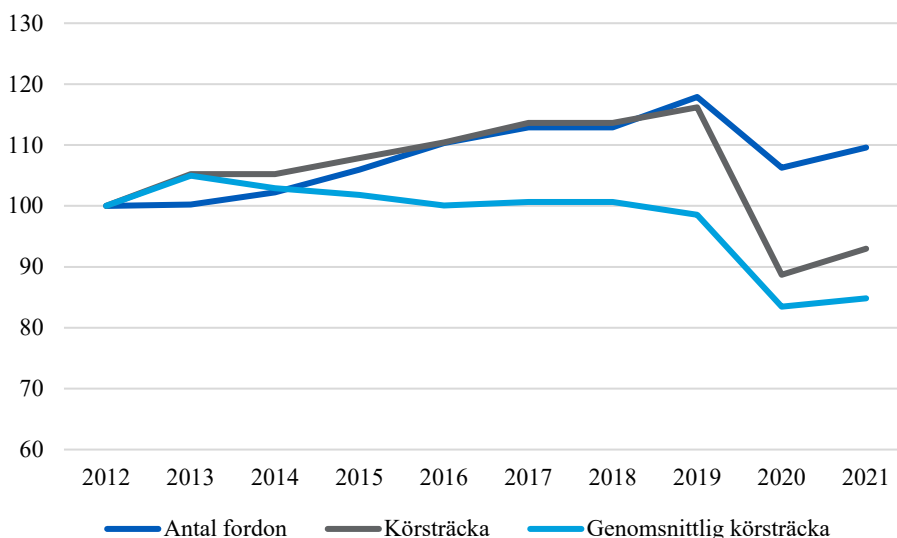


Källa: Svenska Taxiförbundet.

Taxit theten varierar i de olika regionerna och det  r framförallt Stockholm som sticker ut med 3 taxifordon per 1 000 invånare, vilket är klart högst i landet. I  vriga regioner varierar värdet mellan 0,7 och 1,6 fordon per 1 000 invånare. Jämfört med 2020 har taxitätheten ökat i 9 regioner och minskat i 3 regioner. I  vriga 9 regioner  r antalet fordon per 1 000 invånare detsamma som det var 2020.

Under ett antal år har vi följt utvecklingen av genomsnittliga körsträckor f r taxifordon, vilken redovisas i figur 7.

Figur 7: Fordon, körsträcka och genomsnittlig körsträcka, indexerad utveckling 2012-2021.



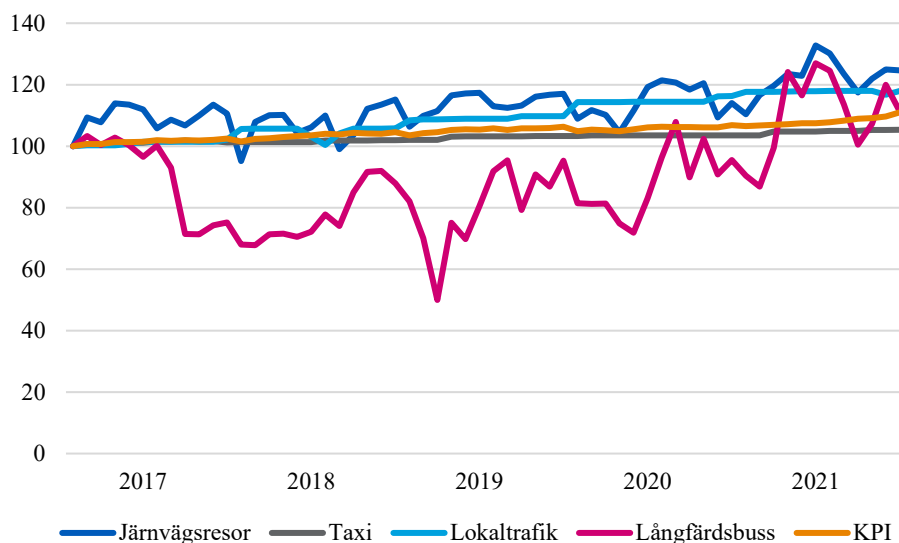
Källa: Statistiska Centralbyrån.

Över tid har trenden varit nedåtgående med allt kortare genomsnittliga körsträckor, vilket berott på att antalet taxifordon ökat i snabbare takt än körsträckorna. I samband med pandemin minskade såväl antalet taxifordon som körsträckorna. Då körsträckan minskade betydligt mer än antalet fordon ledde det till att den genomsnittliga körsträckan sjönk kraftigt. Under 2021 skedde en viss återhämtning, men från låga nivåer. 2021 var antalet taxifordon ungefär lika många som de var 2016, medan körsträckorna är på lägre nivåer än någon gång tidigare under åren vi följt dessa, med undantag för 2020.

2.2 Priser

Priset på resor är en faktor som påverkar hur, var, när och hur ofta människor reser. Priskänsligheten tenderar att vara högre vid långväga resor och för fritidsresor, samtidigt som den är lägre vid korta resor av vardagskaraktär. Eftersom längre resor i högre utsträckning utgörs av fritidsresor är möjligheterna för resenärerna att anpassa resan utifrån bästa pris oftast bättre för denna typ av resor.

Figur 8: Prisindex per trafikslag samt KPI 2017-2021, månadsvisa uppgifter.



Källa: Statistiska Centralbyrån.

I figur 8 framgår prisutvecklingen för järnvägsresor, taxi, lokaltrafik och långfärdsbuss under de senaste fem åren. Även konsumentprisindex (KPI) har inkluderats i figuren.

2.2.1 Regional kollektivtrafik

Inom den regionala kollektivtrafiken, som i figur 8 kallas lokaltrafik, är prisutvecklingen klart mindre varierande jämfört med övriga kategorier. Detta beror på att priserna inom den regionala kollektivtrafiken nästan uteslutande sätts av regionerna och vanligtvis justeras en gång om året, inte sällan vid årsskiftet. Historiskt har prishöjningarna inom den regionala kollektivtrafiken varit bland de kraftigaste, men under den senaste femårsperioden har prisutvecklingen varit mer beskedlig och istället legat väldigt nära den allmänna prisutvecklingen.

Priserna för olika typer av biljetter varierar mycket mellan olika regioner och det är svårt att ge en helt rättvisande bild. I tabell 4 framgår priserna för tre typer av biljetter som finns i nästan samtliga regioner, dock med olika villkor.

Tabell 4: Priser i kollektivtrafiken, enkelbiljett, månadskort och länskort per RKM, 2022.

Trafikhuvudman	Enkelbiljett	Månadskort	Länskort
Blekingetrafiken	25	549	1 109
Dalatrafik	30	557	1 607
Gotlands kommun	20	370	750
Hallandstrafiken	29	652	1 762

Trafikhuvudman	Enkelbiljett	Månadskort	Länskort
Jönköpings länstrafik	35	690	1 170
Kalmar länstrafik	32	715	1 680
Länstrafiken i Jämtland	32	750	1 606
Länstrafiken i Kronoberg	30	610	1 300
Länstrafiken i Norrbotten	30	660	3 014
Sörmlandstrafiken	28	610	930
Länstrafiken i Västerbotten	28	635	1 705
Länstrafiken i Örebro	26	635	1 375
Skånetrafiken	28	569	1 199
Storstockholms lokaltrafik	39	970	970
Upplands lokaltrafik	33	450	970
Värmlandstrafik	28	745	1 755
Västernorrlands länstrafik	26	782	1 550
Västmanland lokaltrafik	29	630	1 100
Västtrafik	35	815	1 870
X-trafik	26	546	1 470
Östgötatrafik	27	656	1 208

Källa: Respektive trafik huvudmans hemsida, hämtat 2022-08-31.

2022 var en enkelbiljett inom en zon eller motsvarande som dyrast i Storstockholms lokaltrafik där den kostade 39 kronor, följt av Västtrafiks och Jönköpings länstrafiks 35 kronor. Det lägsta priset gick att finna på Gotland där priset uppgick till 20 kronor. Medianpriset för enkelbiljetter uppgick till 29 kronor, vilket är 1 krona mer än året innan.

Periodkortet, alltså månadskortet och länskortet, är i regel giltiga under 30 dagar. Det dyraste månadskortet, som likt enkelbiljetterna avser resor inom en zon eller motsvarande, fanns i Storstockholms lokaltrafik. Dock tillämpar Stockholm inte zonindelning, vilket i praktiken gör att ett månadskort där är jämförbart med ett länskort. Det dyraste månadskortet som enbart avser en faktisk zon fanns i Västtrafiks utbud. Det billigaste månadskortet erbjöds på Gotland och gav då tillgång till Visbys stadstrafik. Medianpriset för ett månadskort uppgick till 635 kronor, en ökning med 5 kronor jämfört med föregående år.

Länskorten är till sin definition något mer likartade då de ger tillgång till regionens samlade kollektivtrafik, även om hur omfattande den är skiljer sig åt väldigt mycket. Det dyraste länskortet fanns hos Länstrafiken i Norrbotten och kostade där 3 014 kronor. Det lägsta priset fanns på Gotland där det kostade 750 kronor, följt av Sörmlandstrafikens 930 kronor. Medianpriset för ett länskort uppgick till 1 375 kronor, vilket är en minskning med 95 kronor jämfört med år 2021. Det är första gången sedan Transportstyrelsen började samla in prisuppgifter år 2015 som medianpriset minskat jämfört med året innan. Priset för ett länskort sänktes i fem regioner, där Västernorrlands länstrafik stod för den klart största sänkningen då priset där minskade med mer än 800 kronor. Även i Västmanland lokaltrafik var sänkningen betydande och uppgick till 380 kronor.

Kvoten mellan priset för ett månadskort och en enkelbiljett visar hur många resor man behöver göra för att det ska löna sig att köpa ett månadskort jämfört med att köpa enkelbiljetter för varje resa. 2022 krävdes i genomsnitt 22 resor för att ett månadskort skulle vara lönsamt. Innan pandemin, när distansarbete var relativt sällsynt, lönade det sig ofta att ha ett månadskort i och med att enbart arbetspendlingen ofta var nog för att nå över kvoten. I förra versionen av Transportmarknaden i siffror kunde vi konstatera att det förändrade resandet under pandemin, och de förväntade kvarstående effekterna till följd av en ökad andel distansarbete, fått RKM att fundera över behovet av nya typer av biljetter inom kollektivtrafiken.

En lösning som börjat tillämpas i flera regioner är flexbiljetter. Dessa biljetter består vanligtvis av ett givet antal dags- eller 24-timmarsbiljetter, oftast 10 stycken, som behöver användas inom en viss tidsperiod, oftast 30 dagar. Denna typ av biljett finns i tolv regioner. De olika zonsystemen, villkoren och övriga biljettyper i regionerna gör det väldigt svårt att ge en rättvisande bild av prissättningen för dessa biljetter. Överlag tycks de ge mer värde för den som köper dem för ett större antal zoner. Det bör även poängteras att flexbiljetterna i flera regioner bara gått att köpa via appar och inte i till exempel biljettautomater eller via ombud.

2.2.2 Långväga trafik

Inom den långväga trafiken tillämpas nästan uteslutande så kallad dynamisk, eller efterfrågestyrd, prissättning. Det betyder att priset för en resa bestäms utifrån efterfrågan på just den avgången. Denna efterfrågan bestäms utifrån ett flertal olika faktorer, som exempelvis hur många biljetter som sålts och hur lång tid i förväg som resenären köper biljetten. Följden av denna typ av prissättning är att till synes samma biljett kan ha helt olika priser beroende på när den köps.

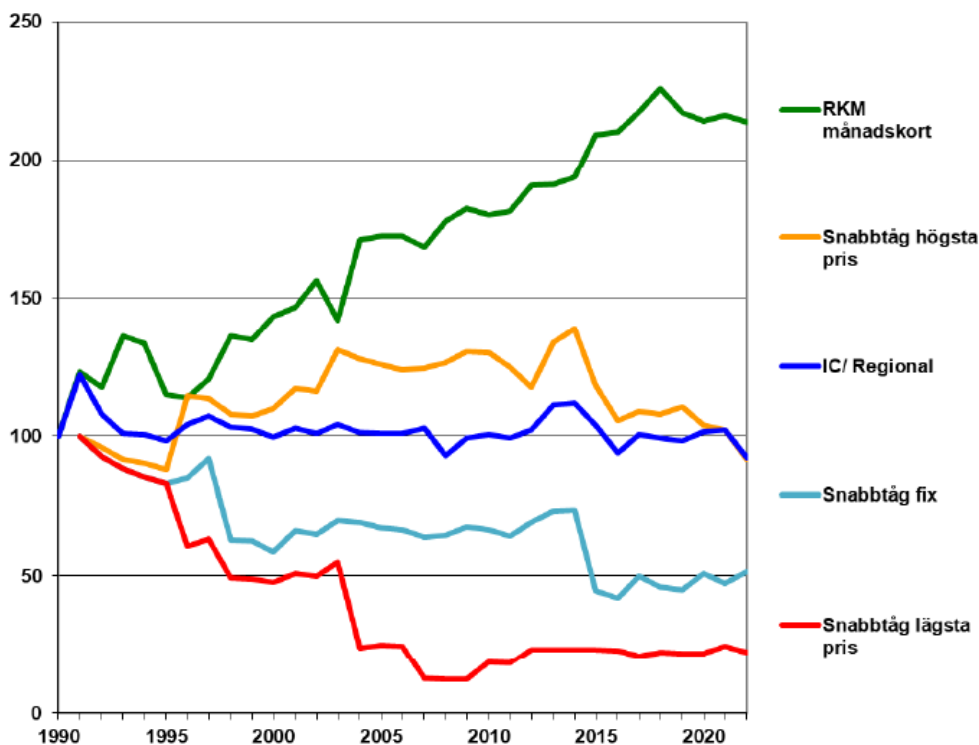
Prisbilden för långväga resor påverkas också av den konkurrens som förekommer på den aktuella sträckan. Konkurrens kan förekomma mellan

trafikslagen, men även mellan olika aktörer inom samma trafikslag. I förhållande till varandra är buss i regel det billigaste alternativet, flyg det dyraste och tågresor däremellan.

Under pandemins olika faser, där restriktioner periodvis begränsat hur stor del av de tillgängliga sittplatserna som fått användas, har efterfrågan och därmed också priserna varierat kraftigt. För bussresor syns tydliga toppar under sommarperioderna såväl 2021 som 2022. Även under senhösten 2022, då många restriktioner hävdes, syns en tydlig prisuppgång. En liknande trend, men med klart mindre extremer, kan ses för järnvägsresor. Här kan också nämnas att januari inneburit lägre priser varje år under den senaste tioårsperioden.

Vad gäller just tågresor ser utvecklingen inom dessa olika ut. Under nästan 20 års tid, från det att SJ började tillämpa dynamisk prissättning, var trenden mot större spridning vad gäller biljettpreiser tydlig. En bit in på 2010-talet bromsades den utvecklingen och under de senaste åren har trenden istället varit att skillnaderna mellan de dyraste och de billigaste biljetterna minskat.

Figur 9: Indexerad prisutveckling olika tågprodukter, 1990-2022.



Källa: Kungliga Tekniska Högskolan.

Under pandemin kan den kraftiga prisnedgången för de dyraste snabbtågsbiljetterna sannolikt förklaras av en kraftigt minskad efterfrågan från tjänsteresenärer. Dessa har tidigare varit de som rest på de dyraste avgångarna då de varit minst priskänsliga. Under de perioder under pandemin som restriktionerna lättats har det framförallt varit privatresenärer som återkommit och drivit upp efterfrågan.

2.2.3 Taxi

Under de senaste åren har prisindex för taxiresor haft en svag uppåtgående trend som dock legat lägre än den generella KPI-utvecklingen. De senaste åren har den genomsnittliga årliga ökningen endast uppgått till drygt 1 procent.

Under 2022 genomförde Transportstyrelsen på nytt en uppföljning av prissättning och prisinformation vid taxiresor.⁶ Undersökningen genomfördes i september och var avgränsad till storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö. I årets uppföljning uppgick medianen för jämförpriset, som definieras som en resa på 10 kilometer som tar 15 minuter, till 359 kronor. Jämfört med den föregående uppföljningen, som gjordes 2019, är det en uppgång med 34 kronor. Medianens förskjutning innebär också att majoriteten av de kontrollerade fordonen i årets mätning återfanns i intervallet 351-500 kronor, istället för i intervallet 251-350 kronor. Priserna är generellt sett lägre i Malmö än vad de är i Stockholm och Göteborg.

⁶ Transportstyrelsen 2022 Undersökning om prissättning och prisinformation vid taxiresor – uppföljande mätning, september 2022.

3 Ekonomisk utveckling i företagen

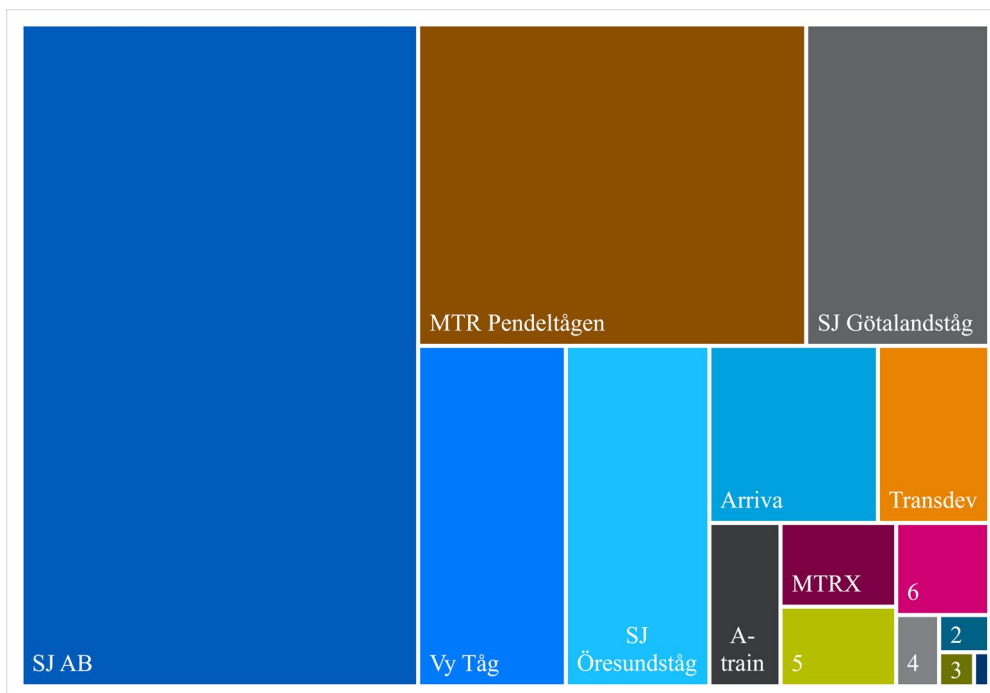
I det här kapitlet beskrivs den ekonomiska utvecklingen på marknaderna för persontransporter på väg och järnväg. De olika delbranscherna beskrivs med avseende på omsättning, rörelsemarginal och soliditet.

3.1 Persontransporter på järnväg

2021 bedrev 15 företag persontrafik på järnvägsnätet i Sverige, vilket är två företag fler än såväl året före som fem år tidigare. Jämfört med 2020 har MTR Mälartåg och Flixbus tillkommit. Samtidigt har inget företag lämnat marknaden. Sett till de senaste fem åren kan en desto större aktivitet på marknaden observeras. Utöver nämnda MTR Mälartåg och Flixbus har även Arriva Sverige och SJ Öresund påbörjat trafik medan Arriva Tåg, Saga Rail och Skandinaviska Jernbanor upphört med sin trafik. Anledningarna till varför företag lämnar marknaden skiljer sig åt. Saga Rail och Skandinaviska Jernbanor gjorde det på grund av svag lönsamhet medan Arriva Tåg integrerades i moderbolaget Arriva Sverige. Det är även vanligt att företag upphör i samband med att de går förlorande ur upphandlingar och därmed går miste om tidigare trafikavtal. Detta hände bland annat Stockholmståg och Botniatåg.

I figur 10 visas företagens marknadsandelar baserat på redovisad nettoomsättning under 2021.

Figur 10: Persontransportföretagens marknadsandelar baserat på nettoomsättning, 2021.⁷

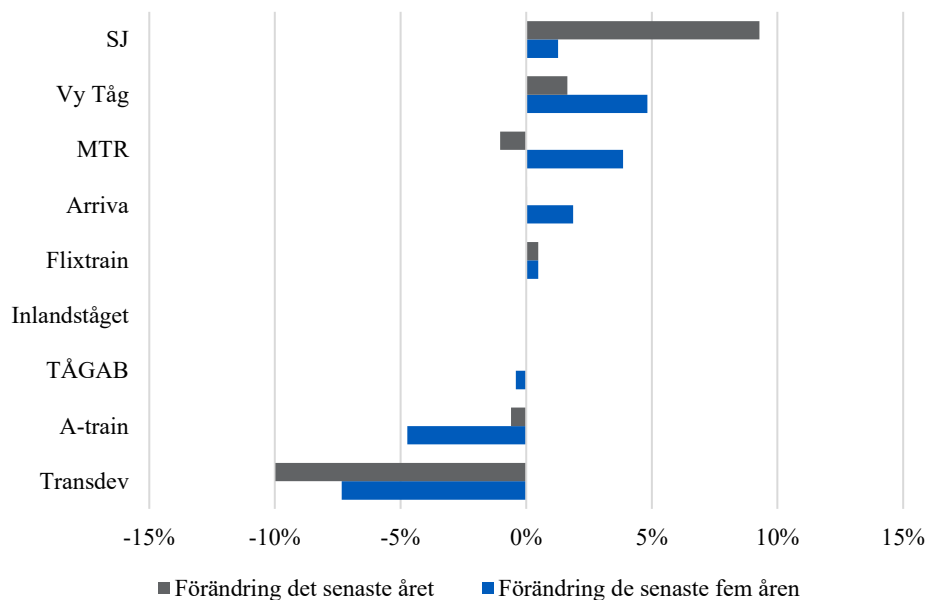


Källa: Respektive företags årsredovisning.

SJ är den enskilt största aktören på marknaden. 2021 hade moderbolaget en marknadsandel på 41 procent medan hela koncernen hade en andel på 58 procent. Jämfört med 2020 har moderbolagets andel av marknaden ökat med 2 procentenheter och koncerns med 8 procentenheter. Däremot når varken moderbolaget eller koncernen upp till de nivåer som rådde före pandemin. Efter SJ följer MTR Pendeltågen, Vy Tåg och Arriva Sverige, vilka hade en marknadsandel på 19 procent, 8 procent respektive 5 procent. I figur 11 framgår hur respektive koncerns marknadsandel förändrats över tid.

⁷ Företag med nummer: 1) Inlandståg, 2) TÅGAB, 3) MTR Mälartåg, 4) Flixtrain, 5) Transdev Uppland, 6) Arriva Östgötapendeln.

Figur 11: Förändring av respektive koncerns marknadsandel 2021 jämfört med 2020 respektive 2017.



Källa: Respektive företags årsredovisning.

Sett till det senaste året är SJ det företag vars marknadsandel ökat mest. På andra sidan spektrumet återfinns Transdev, som minskat i motsvarande omfattning som SJ har ökat. Då SJ i december 2020 tog över ansvaret för Öresundståg från just Transdev har SJ:s ökning skett på Transdevs bekostnad.⁸ Noterbart är även att MTR minskat sin marknadsandel det senaste året. Det är första gången sedan MTR:s inträde på marknaden som de förlorar marknadsandelar från ett år till ett annat.

Vidgar vi tidsintervallet till de senaste fem åren ser vi att SJ, Vy Tåg, Arriva och MTR ökat sina respektive marknadsandelar. Gemensamt för dessa är att de bedriver upphandlad trafik och att deras tillväxt främst är knuten till att de slutit nya trafikavtal. Under denna period har bland annat Vy Tåg ingått avtal med Värmlandstrafik⁹ samtidigt som de gick de segrande ur Trafikverkets upphandling av nattågstrafiken till och från övre Norrland.¹⁰ Att omsättningen bland företag som bedriver upphandlad trafik minskade i mindre omfattning under pandemin än bland de som bedriver kommersiell trafik har också bidragit till att dessa företag relativt sett utgör en större del av marknaden än tidigare. Bland de som minskat mest återfinns Transdev och A-train. Transdev gick som nämnts miste om avtalet med Öresundståg.

⁸ Järnvägsnyheter 2019-05-21 Artikel SJ kommer att köra Öresundstågen.

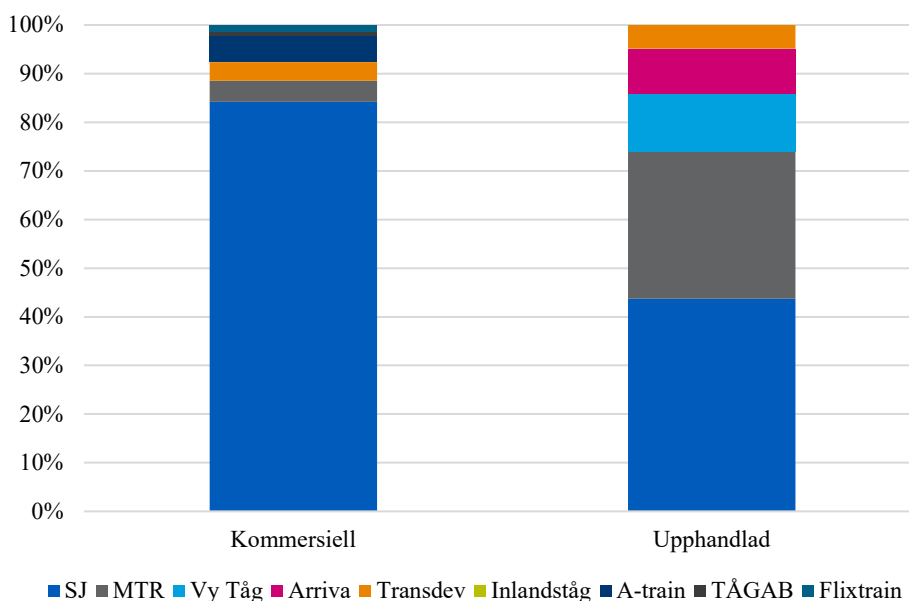
⁹ Värmlandstrafik 2020-02-05 Artikel Vy kör regionaltågen i Värmland från december 2020.

¹⁰ Cision 2020-02-10 Artikel Vy tar över nattågstrafiken igen.

I A-trains fall kan nedgången härledas till det kraftigt minskade flygresandet under pandemin.

I och med att olika aktörer delvis har olika inriktningar och inte alltid konkurrerar om samma resenärer kan en mer rättvis bild över företagens styrkeförhållanden erhållas genom att differentiera marknaden utifrån om företagen utför upphandlad eller kommersiell trafik.

Figur 12: Marknadsandelar per koncern, kommersiell respektive upphandlad trafik, 2021.



Källa: Respektive företags årsredovisning.

Inom det kommersiella segmentet är SJ med bred marginal det största företaget. 2021 hade företaget en marknadsandel på 84 procent. Samtidigt hade A-train, MTR och Transdev, vilka var företagen som följde därefter, en marknadsandel på 5 procent, 4 procent respektive 4 procent. Vidare ser vi att Flixtrain, TÅGAB och Inlandståg enbart hade en liten del av marknaden. Över tid har SJ:s andel av den kommersiella marknaden varit relativt konstant och varierat på nivåer kring 85 procent. I samband med MTR:s inträde på marknaden skapades direkt konkurrens inom snabbtågssegmentet på relationen Stockholm-Göteborg. Konkurrensen på relationen ökade ytterligare i samband med Flixtrains trafikstart våren 2021. Det är dock enbart ett fåtal relationer där trafik bedrivs av två eller fler företag. Några exempel på dessa är:

- Stockholm-Göteborg som trafikeras av SJ, MTR och Flixtrain.
- Stockholm-Malmö som trafikeras av Transdev och SJ.

- Stockholm-Karlstad som trafikeras av SJ och TÅGAB.

Inom det upphandlade segmentet är marknadsandelarna jämnare fördelade mellan företagen. Två företag sticker dock ut: SJ och MTR. SJ är det största företaget med en marknadsandel på 44 procent och MTR det näst största med en marknadsandel på 30 procent. Sedan följer Vy Tåg och Arriva vilka har en marknadsandel på 12 respektive 9 procent. Slutligen följer Transdev som det senaste året hade en marknadsandel på cirka 5 procent. Jämfört med 2020 har det skett relativt stora förändringar vad gäller fördelningen mellan företagen. Samtidigt som SJ ökat sin andel med 14 procentenheter har Transdev förlorat andelar i motsvarande omfattning, vilket är ett resultat av SJ tog över ansvaret för Öresundståg från just Transdev under slutet av 2020. Då regionerna kontinuerligt upphandlar trafik är dynamiken på den upphandlade marknaden större än på den kommersiella. I och med att regionerna i regel tillhandahåller fordonen är inträdesbarriärerna inte heller lika stora, vilket gör att fler företag kan delta i upphandlingarna. I tabell 6 framgår aktuella trafikavtal avseende regional- och storregionaltrafik vid tidtabellskiftet 2021.

Tabell 5: Trafikavtal per koncern vid tidtabellskiftet 2021.

Operatör	Trafikupplägg	Trafikstart	Trafikslut	Ungefärlig årlig trafikvolym (tåg-km)
SJ	Västtågen	2015	2024	10 000 000
	Kinnekulletågen	2016	2024	1 000 000
	Tåg i Bergslagen	2016	2026	10 000 000
	Krösatågen	2021	2033	7 500 000
	Vänertåg	2020	2028	1 300 000
	Öresundståg	2020	2028	13 000 000
Vy Tåg	Norrtåg	2016	2025	5 000 000
	X-tåget	2014	2023	1 600 000
	Värmlandstrafik	2020	2029	1 700 000
MTR	SL Pendeltåg	2016	2026	10 000 000
	Mälartåg	2021	2028	13 500 000
Arriva	Pågatågen	2018	2026	12 000 000
	Östgötapendeln	2015	2025	3 000 000
Transdev	Upptåget	2017	2022	3 800 000

Noterbara förändringar i samband med tidtabellskiftet 2021 är bland annat att SJ tog över ansvaret för Krösatågen. I samband med detta integrerades även Kustpilen i Krösatågen. Dessförinnan kördes Krösatågen av Vy Tåg

medan Kustpilen kördes av Transdev.¹¹ Ytterligare noterbart är att MTR tagit över ansvaret för Mälartåg, som fram till dess kördes av SJ.¹² I och med att detta skedde först i slutet av året har det inte gett någon större effekt på marknadsandelarna för 2021. Under 2021 meddelades även att SJ gick vinnande ur Trafikverkets upphandling om nattågstrafik mellan Stockholm och Hamburg.¹³

Tabell 6: Bokslutsinformation avseende persontransporter på järnväg 2017-2021.

	Mått	2017	2018	2019	2020	2021	2021/2020
Omsättning (tkr)	Totalt	13 893 616	13 951 017	15 095 916	10 799 498	11 388 392	+6,3%
	Median	422 126	345 791	569 029	253 292	307 374	+21,3%
Rörelseresultat (tkr)	Totalt	1 082 257	455 579	979 142	-2 244 883	-1 353 723	
	Median	18 697	318	18 163	-16 526	-12 026	
Årets resultat (tkr)	Totalt	1 037 606	311 613	702 603	-1 589 143	-1 321 214	
	Median	6 525	26	629	-689	-424	

Källa: Respektive företags årsredovisning.

2021 uppgick marknadens totala omsättning till 11,4 miljarder kronor. Detta är en ökning med strax över 6 procent jämfört med året före, men en nedgång med cirka 25 procent jämfört med före pandemin. Fram till pandemin ökade omsättningen i stort sett kontinuerligt och 2019 omsatte marknaden 15,1 miljarder kronor. Även om det har skett en mindre återhämtning det senaste året är det således långt kvar till nivåerna som rådde före pandemin.

Medianvärdet uppgick till drygt 300 miljoner kronor. Detta är en ökning med cirka 50 miljoner jämfört med året före, men cirka 260 miljoner kronor lägre än före pandemin. Samtidigt uppgick undre och övre kvartilen till 158 respektive 880 miljoner kronor. Det finns tydliga skillnader mellan företagen beroende på om de bedriver kommersiell eller upphandlad trafik. Inom det kommersiella segmentet uppgick medianvärdet till cirka 150 miljoner kronor medan det uppgick till cirka 700 miljoner kronor inom det upphandlade segmentet. Under 2020 halverades omsättningen inom det kommersiella segmentet, samtidigt som den enbart minskade några få procent inom den upphandlade trafiken. Under 2021 har båda segmenten återhämtat sig något. Inom det kommersiella segmentet ökade omsättningen med 10 procent, vilket innebär att den numera motsvarar 52 procent av 2019 års nivåer. Samtidigt steg omsättningen med cirka 5 procent inom det upphandlade segmentet, vilket innebär en omsättning på liknande nivå som före pandemin.

¹¹ Östgötatrafiken 2021-12-02 Artikel Kustpilen blir Krösätågen den 12 december.

¹² Mälartåg 2022-12-20 Artikel Dags för MTR att köra tågen.

¹³ Trafikverket 2021-08-30 Pressmeddelande SJ får förtroende att köra nattåg Stockholm-Hamburg.

Även företagens rörelseresultat och slutgiltiga resultat försämrades påtagligt under 2020 och summerades till kraftigt negativa värden. Även om resultaten på en samlad nivå fortsätter att vara negativa har tydliga steg i rätt riktning tagits under 2021. Samtidigt som det samlade rörelseresultatet förbättrades med 800 miljoner kronor steg det samlade resultatet med 300 miljoner kronor. En liknande utveckling går att se gällande nyckeltalens medianvärden, det vill säga även om de fortsatt är negativa har tydliga förbättringar skett. De förbättrade medianvärdena pekar på att utvecklingen inte enbart drivs av de stora företagen utan att det även skett förbättringar bland övriga företag på marknaden.

Det ekonomiska läget hade dock kunnat vara sämre om det inte varit för de statliga stöd branschen tagit del av under pandemin. Under 2021 har branschen fått ta del av ett specifikt stöd i form av en retroaktiv återbetalning av de banavgifter företagen betalade mellan mars 2020 och september 2021.¹⁴ Persontransportföretagen har tillsammans mottagit 581 miljoner kronor varav 413 miljoner kronor gick till de som utförde kommersiell trafik och 168 miljoner kronor till de som utförde upphandlad trafik.

Av tabell 5 framgår medianvärdet för rörelsemarginalen, avkastning på kapital och soliditeten de senaste fem åren.

Tabell 7: Nyckeltal avseende persontransporter på järnväg 2017-2021, medianvärden.

	2017	2018	2019	2020	2021	2021/2020
Rörelsemarginal (%)	6,1	2,2	1,9	-7,0	-3,5	+3,5
Avkastning på kapital (%)	10,7	2,5	3,3	-6,3	-3,9	+2,4
Soliditet (%)	24,8	29,1	31,7	32,0	33,8	+1,8

Källa: Respektive företags årsredovisning.

2021 uppgick medianvärdet av rörelsemarginalen till -3,5 procent. Jämfört med året före är detta en förbättring med 3,5 procentenheter. Däremot är det en klar försämring jämfört med året före pandemin. Företagens rörelsemarginaler sträcker sig från -50 procent till +19 procent. Den undre kvartilen har ökat från -39 procent till -18 procent. Däremot ligger den övre kvartilen kvar på cirka +1 procent.

Det finns uppenbara skillnader mellan segmenten. Inom det kommersiella segmentet uppskattar vi medianvärdet till -12 procent medan det uppskattas till 0,1 procent inom det upphandlade. Bortsett från Vy Tåg var samtliga företag som bedrev upphandlad trafik lönsamma. Samtidigt var det enbart TÅGAB som var lönsamt bland de som utförde kommersiell trafik. TÅGAB har inte drabbats i samma omfattning av pandemin som övriga

¹⁴ Förordning (2021:1200) om tillfällig nedsättning av banavgifter med anledning av covid-19.

persontransportföretag då de även bedriver godstrafik. Skillnaderna mellan segmenten är förväntade. Bland de som utför upphandlad trafik finns vanligen finansiell uppbackning i form av såväl regionerna som intäkter från trafikavtalen. De som utför kommersiell trafik är ofta helt beroende av intäkter från biljettförsäljning, vilket innebär att de hamnade i en utsatt situation när restriktioner mot långväga resor infördes.

2021 uppgick medianvärdet av avkastning på totalt kapital till -3,9 procent. Jämfört med året före är detta en förbättring 2,3 procentenheter. Däremot är det en försämring med 7,4 procentenheter jämfört med året före pandemin. Företagens avkastning på kapital varierar mellan -183 procent och +47 procent. Den undre kvartilen uppgick till -12 procent och den övre kvartilen till +8 procent. Avkastningen på kapital är aningen högre bland de som utför upphandlad trafik än de som utför kommersiell trafik. Detta beror delvis på att lönsamheten under denna period varit högre inom det upphandlade segmentet, men även på att den kommersiella trafiken överlag tenderar att kräva mer kapital. Medan RKM i regel tillhandahåller fordon inom upphandlad trafik kan företag som bedriver kommersiell trafik behöva införskaffa fordonen själva.

2021 uppgick medianvärdet av soliditeten till 33,8 procent. Detta är en ökning med 1,8 procentenheter jämfört med året före och en ökning med 2,1 procentenheter jämfört med före pandemin. Över tid har soliditeten stärkts kontinuerligt.

Med undantag för Vy Tåg har samtliga företag en positiv soliditet. Däremot balanserar ytterligare ett antal företag nära gränsen till negativ soliditet. Som högst noteras en soliditet på 73 procent och som lägst på -122 procent. Den undre och övre kvartilen uppgick till 19 respektive 42 procent. På grund av det minskade resandet under pandemin har Vy Tåg, som bland annat utför trafiken inom Norrtågs utbud, brottats med ekonomiska svårigheter. 2021 gick företaget med över 450 miljoner kronor i förlust. Under året upprättade företaget en kontrollbalansräkning där man kunde konstatera att det egna kapitalet var förbrukat. För att återupprätta det egna kapitalet och förhindra konkurs sköt ägaren Vygruppen, som ägs av norska staten, till ytterligare kapital om 350 miljoner kronor.¹⁵ Därtill inleddes förhandlingar med de parter som företaget utför trafik åt. Regionerna bakom Norrtåg (Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland/Härjedalen) beslutade att gå in med extra pengar för att säkra trafiken. Även region Värmland kom överens med Vy tåg om ett avtal som innebär att extra pengar betalas ut.

Överlag tenderar företag som bedriver upphandlad trafik att ha högre soliditet än de som bedriver kommersiell trafik. I och med att ansvarig RKM

¹⁵ Vy Tåg 2022 Årsredovisning för Vy Tåg AB Räkenskapsåret 2021.

i regel tillhandahåller de fordon som används inom den upphandlade trafiken behöver inte operatörerna ta stora lån för att införskaffa dessa på egen hand.

Pandemin slog hårt mot marknaden för persontransporter på järnväg. När 2020 summerades konstaterades att såväl resandevolymerna som nettoomsättningen minskat kraftigt. Samtidigt redovisade de flesta persontrafikföretagen stora förluster. Under 2021 kan dock små steg i rätt riktning skönjas, då både omsättning och lönsamhet bland företagen ökat. Ökningen sker dock från låga nivåer och det är långt kvar till de nivåer som rådde före pandemin.

3.2 Bussbranschen

Bussbranschen delas vanligtvis in i regional linjetrafik, långväga linjetrafik samt charter- och beställningstrafik. Medan regional linjetrafik huvudsakligen bedrivs på samhällsekonomiska grunder, bedrivs långväga linjetrafik samt charter- och beställningstrafik på kommersiella grunder.

I december 2021 fanns totalt 803 bussföretag, varav 229 klassades som regionala linjebussföretag och 573 som långväga linjebussföretag eller charter- och fjärrtrafikföretag.¹⁶ Över tid ser vi att antalet företag minskar. Jämfört med december året före har antalet företag minskat med 3 procent och jämfört med motsvarande månad före pandemin med 6 procent. Sett över de fem senaste åren har antalet företag minskat med 11 procent. Den nedåtgående trenden är således inte enbart en pandemieffekt, då en liknande utveckling sågs redan före pandemin. Snarare har pandemin stärkt en redan rådande trend. Vid sidan om ett minskat resande under pandemin kan en ökad grad av konsolidering och svårigheter att konkurrera med den långväga tågtrafiken bidra till att förklara utvecklingen. Det senaste året är det framförallt inom segmentet för regional linjetrafik som antalet företag har minskat. Före pandemin minskade antalet företag däremot i snabbare takt inom det kommersiella segmentet.

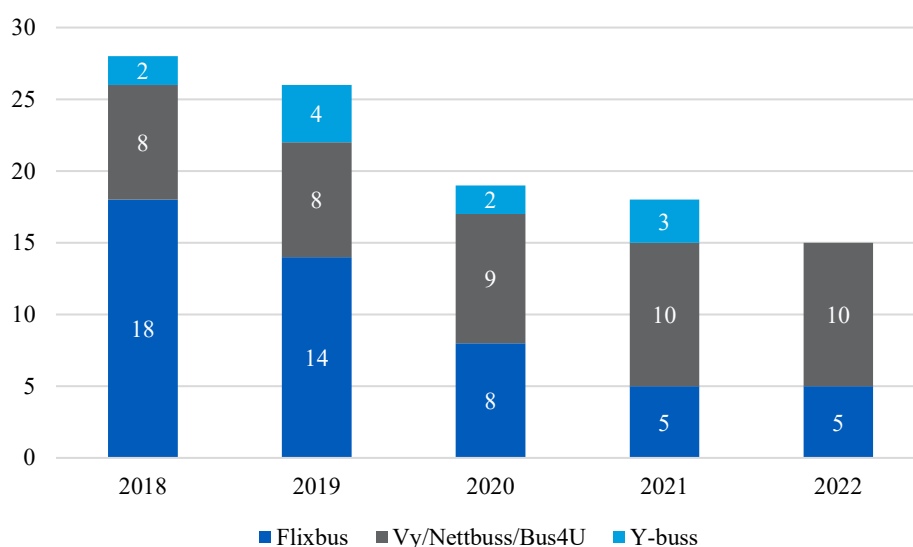
Överlag är bussbranschen småskalig. 2021 bedrevs 55 procent av företagen som enmansföretag och cirka 85 procent hade färre än 10 anställda. Samtidigt var det enbart 2,5 procent som hade 100 anställda eller fler.¹⁷ Ifall vi tittar på antalet fordon per tillstånd observeras däremot en utveckling mot allt större företagsenheter. Samtidigt som antalet tillstånd minskat kontinuerlig har antalet fordon ökat. Detta har medfört att det genomsnittliga antalet fordon per tillstånd vuxit från 16,6 till 22,5 de senaste fem åren. Detta pekar på en konsolidering av marknaden.

¹⁶ Sveriges bussföretag 2021 Statistik om bussbranschen.

¹⁷ Statistiska Centralbyrån Företagsdatabasen.

Överlag är det kommersiella segmentet mer småskaligt än det upphandlade. 2021 bedrevs knappt 60 procent av företagen som körde kommersiell trafik som enmansföretag. Inom det upphandlade segmentet var motsvarande siffra drygt 45 procent. Enbart 1 procent av företagen inom det kommersiella segmentet hade fler än 100 anställda medan motsvarande inom det upphandlade var 6 procent. Trots att merparten av företagen verksamma inom det kommersiella segmentet är relativt små står ett fåtal företag för en majoritet av utbudet. Detta framgår av figur 13 där antalet avgångar per operatör på fem stora långväga relationer redovisas.¹⁸

Figur 13: Avgångar per dag avseende kommersiell busstrafik på fem långväga relationer, 2018-2022.



Källa: Kungliga Tekniska Högskolan.

Figur 13 visar antalet avgångar per operatör på dessa relationer en helgfri vardag i oktober. I samband med mät dagen trafikerades relationerna enbart av två operatörer: Vy Buss och Flixbus. Vy Buss stod för två tredjedelar av avgångarna och Flixbus för den återstående tredjedelen. Även om Y-buss inte körde några avgångar när utbudet kontrollerades ska det sägas att de bedriver trafik under veckosluten.

Även på marknaden för upphandlad trafik står ett fåtal företag för en stor del av utbudet. Att små företag många gånger har svårt att leva upp till de krav som ställs i olika upphandlingar kan delvis förklara varför fördelningen ser ut som den gör. Dock finns det en marknad även för de mindre företagen, exempelvis vid upphandling av skolskjutsar. Ett sätt för mindre företag att

¹⁸ Relationerna som avses är: Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö Stockholm-Sundsvall, Stockholm-Umeå och Göteborg-Malmö.

öka sin konkurrenskraft är genom så kallade samverkansbolag, där de kan delta i upphandlingar och sluta avtal som gemensam part.

I tabell 9 framgår den ekonomiska utvecklingen i branschen med avseende på medianvärden av omsättning, rörelsemarginal och soliditet. Enbart aktiebolag inkluderas i nedanstående sammanställning.

Tabell 8: Nyckeltal bland bussföretag 2017-2021, medianvärden.

	Segment	2017	2018	2019	2020	2021	2021/2020
Omsättning (tkr)	Totalt	3 812	3 859	3 794	2 185	1 622	-26 %
	Linjebusstrafik	7 427	7 193	6 249	4 000	3 389	-15 %
	Charter- och fjärrtrafik	3 429	3 506	3 297	2 033	1 574	-23 %
Rörelsemarginal (%)	Totalt	4,7	3,6	3,9	0,9	2,9	+2,0
	Linjebusstrafik	4,5	2,9	3,6	1,8	3,9	+1,1
	Charter- och fjärrtrafik	4,7	3,9	4,0	0,9	1,9	+1,1
Soliditet (%)	Totalt	39,8	40,8	43,3	46,4	48,7	+2,3
	Linjebusstrafik	37,2	39,8	43,1	43,9	49,7	+4,8
	Charter- och fjärrtrafik	40,7	40,5	41,6	46,3	47,8	+1,5

Källa: Bisnode.

2021 uppgick marknadens sammanlagda omsättning till cirka 46 miljarder kronor.¹⁹ Jämfört med året före är detta en uppgång med cirka 9 procent. Det är även en uppgång jämfört med före pandemin med cirka 2 procent. Här ska sägas att sammanställningen enbart inkluderar företag som var aktiva 2021. Detta innebär att företag som gick i konkurs under pandemin inte tagits hänsyn till när omsättningen för åren mellan 2017 och 2020 har beräknats. Således ges en i viss mån missvisande bild av utvecklingen över tid. Enligt SCB minskade den sammanlagda omsättningen med cirka 10 procent mellan 2019 och 2020.²⁰ Ifall vi ställer de olika segmenten i relation till varandra ser vi att omsättningen är högre på marknaden för upphandlad trafik än på marknaden för kommersiell trafik. Det senaste året har omsättningen ökat mer inom det kommersiella segmentet än inom det upphandlade. Sannolikt beror detta på att restriktionerna som begränsade den långväga busstrafiken hävdes 2021, vilket möjliggjorde en resandeökning från låga nivåer.

2021 uppgick medianomsättningen till 1,6 miljoner kronor. Detta är en minskning med 600 000 kronor jämfört med året före och med 2,2 miljoner kronor jämfört med före pandemin. Inom det kommersiella segmentet uppgår medianomsättningen till 1,5 miljoner kronor medan den uppgår till 3,4 miljoner kronor inom det upphandlade segmentet. Med andra ord

¹⁹ Bisnode Infotorg Hämtad 2022-11-11.

²⁰ Statistiska Centralbyrån Företagens ekonomi efter näringsgren.

omsätter ett genomsnittligt företag på den upphandlade marknaden mer än dubbelt så mycket som motsvarande företag inom det kommersiella segmentet. Vad gäller spridningen mellan företagen uppgick den undre kvartilen till 180 000 kronor och den övre kvartilen till 9 miljoner kronor.

Medianvärdet av rörelsemarginalen uppgick till 2,9 procent. Detta är en förbättring med 2 procentenheter jämfört med året före. Då medianomsättningen samtidigt minskat skulle det senaste årets förbättring kunna bero på att företagen lyckats dra ner på sina utgifter under pandemin, men även på att marknaden konsoliderats. Däremot är rörelsemarginalen fortfarande lägre än före pandemin, då den uppgick till 3,9 procent. Inom det kommersiella segmentet uppgick medianen till 1,9 procent medan den uppgick till 3,9 procent inom det upphandlade segmentet. Före pandemin var dock lönsamheten överlag högre bland de som bedrev kommersiell trafik. Förklaringar till detta går sannolikt att hitta i det faktum att den kommersiella trafiken drabbades hårdare av restriktioner och krav på smittskyddsåtgärder. Vad gäller spridningen uppgick den undre och övre kvartilen till -2 procent respektive +14 procent.

2021 uppgick mediansoliditeten till cirka 49 procent, vilket är en förbättring med 3 procentenheter jämfört året före och 6 procentenheter jämfört med året före pandemin. Skillnaderna mellan segmenten är marginella. Över de senaste fem åren har soliditeten stärkts allteftersom. Trots att stora förluster gjordes under pandemin har soliditeten alltså ökat. Detta skulle kunna förklaras av att pandemistöden möjliggjorde att andelen eget kapital kunde bibehållas. Det skulle även kunna följa av att marknaden konsoliderats och att företag med låg soliditet gått i konkurs. Som alltid när det kommer till nyckeltalet är variationerna mellan företagen stora. Den undre kvartilen uppgick till 25 procent medan den övre kvartilen var 79 procent.

Under pandemin minskade resandevolymer kraftigt inom bussbranschen, vilket resulterade i en försämring av branschens finansiella tillstånd. Trots att resandevolymer fortsatt att minska det gångna året har det skett en viss förbättring av de ekonomiska nyckeltalen. Samtidigt som den sammanlagda omsättningen ökat har medianvärdet av rörelsemarginalen förbättrats. Å andra sidan fortsätter medianomsättningen att minska, vilket pekar på att omsättningsökningen framförallt drivs av de större företagen.

3.3 Taxibranschen

Som beskrivits i kapitel 3.2.3 delas taximarknaden ofta in i affärsresor, privatresor och samhällsbetalda resor. I december 2021 fanns 7 493 företag med tillstånd att bedriva taxitrafik, vilket är en ökning med 3 procent jämfört med december året före. Däremot är detta en nedgång med 2,5 procent jämfört med motsvarande månad före pandemin. Åren före pandemin ökade antalet tillstånd allteftersom.

Taximarknaden karaktäriseras, liksom bussmarknaden, av sin småskalighet. Drygt 72 procent av företagen har ett fordon, 11 procent har två fordon, medan enbart 1 procent har 20 fordon eller fler. Bilden av taxibranschen som småskalig stärks ytterligare av att enskild firma är den vanligaste bolagsformen. 2021 tillhörde cirka två tredjedelar denna bolagsform. Marknaden präglades länge av konsolideringar och en utveckling mot färre men större företagsenheter. Sedan ett par år tillbaka är denna trend bruten och istället sker en utveckling mot fler, men samtidigt mindre, företagsenheter. Jämfört med året före har andelen företag med ett fordon ökat med 1 procentenhet och jämfört med före pandemin med 3 procentenheter. Samtidigt har det genomsnittliga antalet fordon per tillstånd minskat från 2,2 till 2,1. En bidragande förklaring till denna utveckling skulle kunna vara den ökade etableringen av så kallade app-taxiföretag, exempelvis Bolt och Uber. Dessa företag tillhandahåller digitala plattformar som möjliggör för resenärer att komma i kontakt med enskilda förare, vilket underlättar att bedriva taxitrafik i egen regi. För den genomsnittlige taxikunden blir småskaligheten därmed inte direkt synlig.

Av tabell 9 framgår den ekonomiska utvecklingen i branschen de senaste fem åren. Siffrorna baseras på aktiebolag. I och med att två tredjedelar av branschen utgörs av enskilda företag är bortfallet relativt stort.

Tabell 9: Nyckeltal bland taxiföretag 2017-2021. Medianvärden.

	2017	2018	2019	2020	2021	2021/2020
Omsättning (tkr)	1 514	1 474	1 410	976	986	+1 %
Rörelsemarginal (%)	2,9	2,3	2,4	0,0	2,4	+2,4
Soliditet (%)	34,7	35,0	36,2	36,6	39,5	+2,9

Källa: Bisnode.

2021 uppgick den sammanlagda omsättningen bland aktiebolagen till cirka 15 miljarder kronor. Jämfört med året före är detta en ökning med 15 procent, vilket pekar på att försäljningen av taxiresor studsat tillbaka något 2021. Mer förvånande är dock att denna siffra även överstiger omsättningen 2019. Särskilt mot bakgrund av Swedbanks statistik över deras kunders korttransaktioner. Enligt denna spenderades visserligen mer pengar på taxiresor 2021 än 2020, men fortfarande långt mycket mindre än före pandemin.²¹ I likhet med sammanställningen för bussbranschen har bara företag som var aktiva under 2021 inkluderats, vilket innebär att företag som gick i konkurs under pandemin inte beaktats i sammanställningen. Således har omsättningen för åren mellan 2017 och 2020 underskattats.

²¹ Swedbank 2022 Consumer Spending Observer Sweden.

Enligt siffror från SCB minskade omsättningen med cirka 25 procent mellan 2019 och 2020.²²

Även om resandet minskat under pandemin får man inte heller glömma att omsättningen till viss del har kunnat upprätthållas genom att många företag hittat alternativa intäktskällor, exempelvis körningar av covid-19-tester. Därtill har omsättningstappet begränsats av de statliga stöd branschen tagit del av.

2021 uppgick medianomsättningen till knappt 1 miljon kronor. Jämfört med året före är detta en ökning med cirka 10 000 kronor. Däremot är det klart lägre än före pandemin, då medianomsättningen uppgick till cirka 1,4 miljoner kronor. Under åren som föregick pandemin minskade medianomsättningen kontinuerligt. Detta ska ses i ljuset av utvecklingen mot allt mindre företagsenheter. Vad gäller spridningen uppgår undre och övre kvartilen till 316 000 kronor respektive 2,9 miljoner kronor.

2021 uppgick medianvärdet av rörelsemarginalen till 2,4 procent. Jämfört med året före är detta en ökning med 2,4 procentenheter, vilket innebär att lönsamheten bland aktiebolagen i denna sammanställning åter är på liknande nivåer som före pandemin. Vad gäller spridningen mellan företagen uppgick undre och övre kvartilen till -0,5 procent respektive +11,7 procent.

2021 uppgick mediansoliditeten till 39,5 procent. Jämfört med 2020 är detta en uppgång med knappt 3 procentenheter. Vad gäller spridningen mellan företagen så är den stor. Den undre kvartilen uppgick till 16 procent medan den övre kvartilen uppgick till 69 procent.

I och med pandemin förvärrades en redan pressad ekonomisk situation ytterligare, vilket reflekterades i en kraftigt minskad omsättning, att hälften av företagen var olönsamma och antalet konkurser under ett och samma år nådde rekordnivåer. Siffrorna som presenterats i detta avsnitt ger dock indikationer om att marknaden delvis kunnat återhämta sig under 2021. Såväl den sammanlagda omsättningen som rörelsemarginalen ökade. Samtidigt minskade konkurserna i branschen till mer normala nivåer. Däremot är medianomsättningen kvar på samma låga nivåer som under 2020.

²² Statistiska Centralbyrån Företagens ekonomi efter näringsgren.

4 Marknadshändelser

I förra årets version av Transportmarknaden i siffror rapporterade vi om att upphandlingen av Mälartåg, som vunnits av MTR, överklagats av SJ och Arriva. Förvaltningsrätten biföll SJ:s överklagande, bland annat med hänvisning till att beställaren inte varit tillräckligt transparent kring kraven som ställts på utförarna.²³ Upphandlingen skulle därför behöva göras om i sin helhet. Domen överklagades dock och i början av 2022 meddelade Kammarrätten att man upphävde Förvaltningsrättens dom. Kammarrätten menade att kraven förvisso inte var optimalt utformade, men ändå inte så otydliga att de stred mot transparensprincipen. Sammantaget bedömde Kammarrätten därför att SJ inte kunnat uppvisa att de lidit skada eller att överträdelser av lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner skett.²⁴ Även Arriva, som överklagat men fått avslag i Förvaltningsrätten, hade överklagat det utfallet.²⁵ Kammarrätten avslog det överklagandet.²⁶ I juni meddelades också att Högsta Förvaltningsdomstolen inte beviljat prövningstillstånd för vare sig SJ eller Arriva. Resultatet av upphandlingen och rättsprocesserna blev alltså att MTR vann upphandlingen och nu utför trafiken i enlighet med ett avtal som gäller till och med 2028. Under tiden rättsprocessen pågått har MTR också kört trafiken, men då utifrån ett tillfälligt, direktupphandlat avtal. I och med att rättsprocesserna avslutades kunde MTR även ta över trafiken inom Upptågen, som numera är en del av Mälartåg.²⁷

En rättslig prövning har också pågått avseende Krösatågen. Upphandlingen vanns 2020 av SJ med tanken att de skulle ta över trafiken från och med december 2021.²⁸ Upphandlingen överklagades av Vy tåg som bland annat menade att utvärderingsmodellen varit otydlig. De fick först rätt i förvaltningsrätten, som beslutade att upphandlingen skulle göras om.²⁹ Förvaltningsrättens dom överklagades av de upphandlande parterna och kammarrätten valde att gå på deras linje. Detta motiverades med att Vy tåg borde ha uppmärksammat dessa brister redan under upphandlingen.³⁰ Kammarrättens dom innebär att Krösatågen framöver kommer att köras av SJ. Så har även varit fallet under de senaste åren, men då utifrån ett tillfälligt avtal i väntan på utfallet från rättsprocessen.

²³ Förvaltningsrätten i Stockholm, 2021-04-26. Dom i mål nr 28139-20.

²⁴ Kammarrätten i Stockholm, 2022-01-17. Dom i mål nr 3580-21.

²⁵ Förvaltningsrätten i Stockholm, 2021-04-26. Dom i mål nr 28052-20.

²⁶ Kammarrätten i Stockholm, 2022-01-17. Mål nr 4092-21.

²⁷ Järnvägar.nu, 2022-06-10. MTR tar över Upptågen.

²⁸ Järnvägar.nu, 2022-10-06. SJ kör vidare i Småland.

²⁹ Förvaltningsrätten i Jönköping, 2021-11-18. Dom i mål nr 7254-20, 7300-20, 7341-20, 7358-7360-20.

³⁰ Kammarrätten i Jönköping, 2022-10-05. Dom i mål nr 4147-4176-21.

I mars 2022 meddelade VR Group, ett järnvägsföretag som ägs av finska staten, att de skulle förvärva Arriva Sverige från tyska, statligt ägda järnvägsföretaget Deutsche Bahn.³¹ Förvärvet trädde ikraft i juli och innebar att Arriva Sveriges verksamhet togs över av VR Sverige.³² Det är första gången VR expanderar utanför Finland och företaget motiverar förvärvet med att man vill växa som kollektivtrafikoperatör och bidra till att utveckla hållbara trafiklösningar. I december vann företaget också upphandlingen av trafiken för Tåg i Bergslagen. Trafiken inom ramen för det avtalet inleds i december 2023, gäller i 10 år och är under hela kontraktperioden värt omkring 3,9 miljarder kronor.³³ SJ, som har det nuvarande avtalet, och Tåg i Bergslagen kom under sommaren 2021 överens om att avsluta det avtalet i förtid. Detta berodde på att ersättningen i avtalet till stor del baserades på biljettintäkter och att dessa sjönk till ohållbara nivåer under pandemin.

I december 2020 tog SJ över trafiken med Öresundstågen från Transdev. Redan under våren 2022 blev det dock tydligt att samarbetet mellan SJ och Öresundståg inte fungerade och att det uppstått osämja kring olika delar av avtalet. SJ menade bland annat att fordonen varit i mycket sämre skick än vad som framkommit av upphandlingsunderlaget.³⁴ Öresundståg å sin sida menade att SJ inte levererade den trafik man avtalat om.³⁵ På grund av konflikten valde Öresundståg att teckna ett nödavtal med Transdev för att de skulle kunna ta över trafiken om SJ och Öresundståg inte kunde komma överens. I april stod det också klart att någon överenskommelse inte kunde nås och parterna enades därför om att avsluta avtalet i samband med tidtabellsskiftet i december.³⁶ Således ansvarar Transdev återigen för Öresundstågen, denna gång baserat på ett korttidskontrakt medan en ny upphandling tar vid för att kunna teckna ett ordinarie avtal.

Det har under några år funnits en ambition från flera håll att skapa bättre förutsättningar för internationell persontrafik på spår.³⁷ Bland annat gjordes en satsning på internationell nattågstrafik 2019 som syftade till att förbättra människors möjligheter att resa klimatsmart ut i Europa.³⁸ Våren 2022 presenterades en handlingsplan med syftet att främja långväga och internationell persontrafik på järnväg i Europa. Detta är ett led i EU:s strävan mot en omställning till hållbara transportsystem.³⁹ Under 2022 har flera konkreta steg i denna riktning tagits. I januari 2022 avgick det första

³¹ VR.fi, 2022-03-24. Finska VR Group förvärvar Arriva Sverige – satsar på miljövänlig kollektivtrafik.

³² Vrgroup.fi, 2022-07-01. Arriva Sverige AB helägt av VR Group från den 1 juli 2022.

³³ VR Sverige, 2022-12-14. Pressmeddelande: VR i Sverige vinner nytt järnvägskontrakt.

³⁴ Järnvägar.nu, 2022-02-22. Strid om Öresundstågen.

³⁵ Järnvägar.nu, 2022-03-15. Striden om Öresundstågen hårdnar.

³⁶ SJ.se, 2022-04-21. Pressmeddelande: SJ lämnar över Öresundstågstrafiken i förtid.

Skånetrafiken, 2022-04-21. Pressmeddelande: Öresundståg och SJ avslutar avtal om Öresundstågen i förtid.

³⁷ Regeringen 8 februari 2022 Handlingsplan för att främja långväga och internationell persontrafik på järnväg

³⁸ Regeringens vårbudget 2019

³⁹ Handlingsplan för att främja långväga och internationell persontrafik på järnväg - Regeringen.se

skidtåget från Sverige mot Alperna på flera årtionden. Det var i Snälltågets regi som närmare 300 svenska resenärer kunde nå fram till flera olika skidorter i Österrike på mindre än ett dygn.⁴⁰ Det visade sig att det fanns ett stort intresse att resa med tåg till Alperna. Vintern 2022/2023 fortsätter därför Snälltåget att köra skidresenärer till Alperna, och trafiken utökas.⁴¹ Under 2021 vann SJ, som enda budgivare, Trafikverkets upphandling om nattågstrafik mellan Stockholm och Hamburg. Trafiken påbörjades 1 september 2022. SJ:s avsikt är att bedriva trafik på relationen året runt. Under åtta månader subventioneras trafiken av staten medan den ska drivas på kommersiella villkor under högsäsong.⁴²

Redan 2021 meddelade Transdev att de hade för avsikt att renodla sin verksamhet mot upphandlad trafik och därför planerade att göra sig av med de kommersiella delarna av sin verksamhet. Dessa har bestått i busstrafik under varumärket Merresor och tågtrafik i form av Snälltåget. I oktober 2022 meddelade Transdev att de kommit överens med Västanhede Holding AB om en försäljning av Merresor. Verksamheten innefattar såväl chartertrafik som båtbusstrafik till färjelägen i stockholmsregionen.⁴³ Därmed är Snälltåget den enda kommersiella del som finns kvar inom Transdevs verksamhet.

Våren 2022 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag på utformning av ett ekonomiskt stödsystem till regionerna som ska förenkla och öka tillgången på kollektivtrafikens biljetter, exempelvis genom ökad samordning av regionernas biljettsystem. Förhoppningen är att detta ska öka kollektivtrafikens attraktivitet genom att göra det enklare att resa med kollektivtrafiken, exempelvis vid resor som görs i andra regioner än den man vanligtvis reser i. I och med detta lades också det tidigare förslaget om ett nytt nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige på is.

Trafikverket presenterade sitt förslag sommaren 2022.⁴⁴ Enligt detta ska regionerna kunna ansöka om medfinansiering till åtgärder som på olika sätt förenklar eller ökar tillgången på kollektivtrafikens biljetter. Även om det inte regleras i detalj vilka kostnader som ska vara stödberättigade föreslår man att åtgärder som förenklar biljettstrukturer och köp av biljetter, främjar nationella biljettsamarbeten eller bidrar till ökad återförsäljning kunna beviljas medfinansiering. Vidare föreslår Trafikverket att stödet enbart kan sökas för nya åtgärder. 100 miljoner kronor har avsatts för 2022 respektive

⁴⁰ Järnvägar 2022-01-30 Artikel Första skidtåget till Alperna.

⁴¹ Snälltåget satsar på fler avgångar till Alperna i vinter | Snälltåget (mynewsdesk.com).

⁴² Premiär för SJ nattåg Stockholm-Hamburg (mynewsdesk.com).

⁴³ Transdev.se, 2022-10-11 Pressmeddelande Transdev säljer sin kommersiella busstrafik.

⁴⁴ Trafikverket 2022 Rapport Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter Redovisning av ett regeringsuppdrag.

2023. Trots att pengar hade avsatts för 2022 har inga konkreta steg mot att genomföra förslaget tagits i skrivande stund och i regeringens budgetproposition för 2023 fanns inga medel avsatta för detta ändamål.⁴⁵

Inom området taxi har det tagits fram nya föreskrifter kring taxiförarlegitimation. Den mest märkbara förändringen är att det separata kartläsningsprovet tagits bort och ersatts av frågor om navigering i de kvarvarande delproven. Dessutom utökas tiden för de två kvarvarande delproven, som båda är teoretiska. Vissa ordningsregler kring själva proven, såsom att mobiltelefoner ska vara avstängda, skärps också och är nu desamma som de som redan gäller för övriga prov hos Trafikverket Förarprov. Ytterligare en ändring är att förarens namn inte längre kommer att framgå i klartext på taxiförarlegitimationen. Istället kommer förarkoden att förstoras.⁴⁶

⁴⁵ Prop. 2022/23:1 Utgiftsområde 22.

⁴⁶ TSFS 2021:119 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om taxiförarlegitimation.

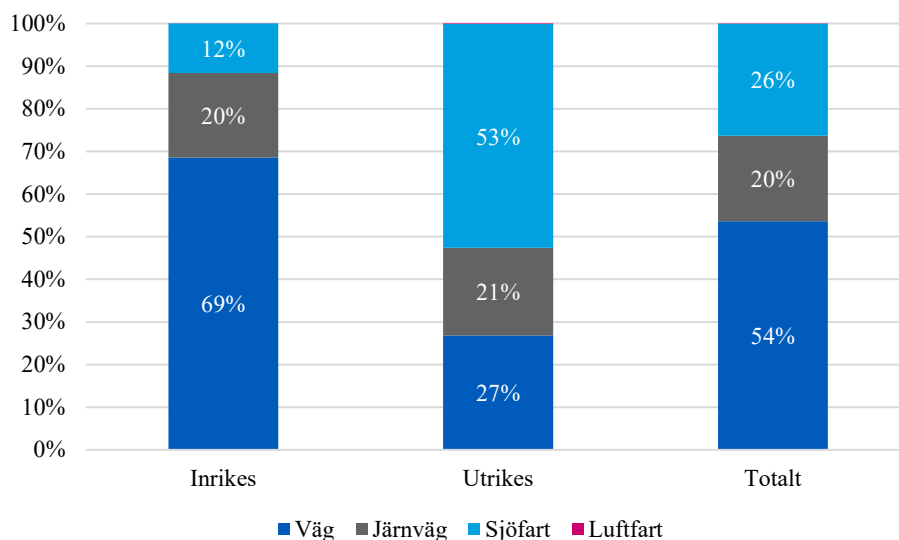
Godstransporter

5 Godstransportarbete

I detta kapitel beskrivs utvecklingen på marknaden för godstransporter. Uppföljningen redovisas utifrån en uppdelning mellan godstransporter på väg och godstransporter på järnväg.

Aktiviteten på godstransportmarknaderna kvantifieras ofta med hjälp av godstransportarbetet. Godstransportarbetet redovisas i måttet tonkilometer, vilket erhålls genom att multiplicera den fraktade godsmängden med det utförda trafikarbetet. 2021 uppgick det totala godstransportarbetet i Sverige till 106 miljarder tonkilometer. Jämfört med 2020 är det en ökning på cirka 4 procent. Under pandemins inledning syntes en liten nedgång i godstransportarbetet. Dessa siffror visar att det under andra halvan av pandemin istället var en liten uppgång. Sett över ett längre tidsintervall har det årligen utförda godstransportarbetet varit omkring 100 miljarder tonkilometer.

Figur 13: Fördelning av godstransportarbetet mellan trafikslag, 2021.



Källa: Trafikanalys.

2021 stod vägtrafiken för drygt hälften av det utförda godstransportarbetet, sjöfarten för 26 procent och järnvägen för 20 procent. Samtidigt stod luftfarten enbart för en marginell del av godstransportarbetet. När det gäller inrikes transporter är vägtrafiken dominerande medan sjöfarten står för mer än hälften av godstransportarbetet vid utrikes transporter.

Vid många tillfällen kombineras också de olika trafikslagen till en intermodal transportkedja. Omkring en femtedel av den sammanlagda godsmängden fraktas i olika typer av intermodala godstransportkedjor.⁴⁷

Det senaste året har godstransportarbetet på väg ökat 8 procent medan godstransportarbetet på järnväg ökat med 4 procent. Samtidigt har godstransportarbetet på sjö minskat med 2 procent.

Vad gäller godstransportarbetets fördelning mellan de olika trafikslagen ser vi över tid endast små förändringar från år till år. Under det senaste året ökade vägtrafiken med 1,8 procentenheter. Ökningen skedde främst på bekostnad av sjöfarten. Att fördelningen mellan trafikslagen är förhållandevis lika från år till år kan delvis förklaras av att trafikslagen har olika styrkor och svagheter. Detta gör dem mer eller mindre lämpliga att utföra en given transport beroende på vad som fraktas, hur mycket som fraktas och hur långt det fraktas. Detta innebär också att det ofta vid val av trafikslag bara finns ett reellt alternativ för varuägarna att ta ställning till.

Även om ett visst trafikslag ofta är det givna valet har det under flera års tid funnits politiska ambitioner att få till en överflytt av godstransporter från väg till sjö och järnväg.⁴⁸ Drivkrafterna handlar framförallt om att man önskar att en större andel av godset ska transporteras på ett mer energieffektivt sätt och med så liten negativ miljöpåverkan som möjligt. Det tycks finnas en vilja bland varuägarna att öka andelen gods på järnväg men det är långt ifrån alltid möjligt. Även om miljöperspektivet har betydelse för varuägarna när de väljer transportupplägg måste det också vara ekonomiskt gångbart.⁴⁹

Ett annat sätt att nå den politiska ambitionen om en ökad andel godstransporter på väg och sjö kan vara att öka andelen intermodala transporter. Detta tros kunna leda till ett mer effektivt transportsystem då styrkorna hos respektive trafikslag tillåts att nyttjas på ett mer effektivt sätt. För att ett intermodalt transportupplägg ska väljas krävs att kostnaden för det intermodala upplägget understiger kostnaden för en direkttransport. Detta kan vara svårt att uppnå i och med att merkostnader för omlastning tillkommer vid intermodala transportupplägg. Trafikanalys har gjort bedömningen att kostnaderna för omlastning kan utgöra omkring 70 procent av transportkostnaden vid järnvägstransporter som överstiger 350 kilometer.⁵⁰

Det finns ekonomiska stöd som syftar till att stimulera marknaden för intermodala transportupplägg och därmed underlätta överflytten från väg till

⁴⁷ Trafikanalys 2022 Varuflödesundersökningen 2021 Statistik 2022:33.

⁴⁸ Regeringen 2018 Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi.

⁴⁹ Transportstyrelsen 2020 Godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden 2019 TSJ 2020-3410.

⁵⁰ Trafikanalys 2019 En breddad ekobonus Rapport 2019:1.

järnväg och sjö. Ett sådant ekonomiskt stöd är ”breddad ekobonus”. Grundidén togs fram av Trafikanalys med målet att bidra till en överflytt och mer konkret ge ekonomiskt stöd till olika aktörer på marknaden för att det ska bli ekonomiskt gångbart att satsa på intermodala transportupplägg, omlastningskostnaderna till trots.⁵¹ Våren 2022 redovisade Trafikverket ett regeringsuppdrag där de med utgångspunkt i Trafikanalys förslag föreslog en breddad ekobonus. Den breddade ekobonusen föreslås omfatta järnväg och sjöfart samt intermodala transportupplägg. Trafikverket föreslår även att kretsen av möjliga stödmottagare utökas. Det handlar om 100 miljoner årligen mellan 2022 och 2024. Trafikverket gör bedömningen att den utökade breddade ekobonusen har goda förutsättningar att främja överflyttning från vägtrafik till sjöfart och järnväg, samt underlätta för intermodala godstransporter.⁵²

Ett annat ekonomiskt stöd till de som kör gods på järnväg är systemet med miljökompensationer. 2021 beslutades att systemet skulle förlängas och utökas. Mellan 2021 och 2025 skulle 550 miljoner kronor per år betalas ut till godstransportföretagen. 2022 ökades den befintliga stödordningen med ytterligare 697 miljoner kronor avseende godstransporter utförda under perioden 1 april – 31 december 2022. Den totala budgeten för miljökompensation till järnvägsföretag för 2022 uppgick därmed till 1 247 miljoner kronor.⁵³

En annan begränsande faktor när det gäller intermodala transporter är att de enhetslastbärare som godset fraktas i gör att tågans, och därigenom järnvägens, kapacitet inte kan nyttjas på ett lika effektivt sätt som när traditionella vagnar används. Vid sidan om svårigheterna att nå lönsamhet tycks ytterligare ett hinder vara att varuägarna ofta tycks sakna tillräcklig kunskap kring intermodala transportupplägg.⁵⁴

5.1 Godstransporter på väg

Drygt hälften av allt godstransportarbete utförs på väg. 2021 utfördes 56,8 miljarder tonkilometer på det svenska vägnätet, vilket är en ökning med 8 procent jämfört med året innan. Godstransportarbetet på väg har ökat årligen under de allra sista åren. Detta är dock den största ökningen på många år.

Av det totala godstransportarbetet på väg utfördes omkring 47,5 miljarder tonkilometer av svenskregistrerade lastbilar, en ökning med 10 procent jämfört med 2020, och resterande av utländska tunga lastbilar. Detta avsnitt

⁵¹ Trafikanalys 2019 En breddad ekobonus Rapport 2019:1.

⁵² Trafikverket 2022 Förlängd och breddad ekobonus.

⁵³ Trafikverket 2023-02-02 Ansök om miljökompensation för godstransporter på järnväg (bransch.trafikverket.se).

⁵⁴ Trafikverket 2021 Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter.

kommer fortsatt att handla om de godstransporter som utförs av svenskregistrerade lastbilar.

De svenskregistrerade lastbilarnas utrikestrafik, det vill säga transporter med start eller mål i ett annat land än Sverige, utgör endast en procent av det totala antalet transporter. 2021 handlade det om omkring 400 000 transporter som svenska lastbilar utförde helt eller delvis utanför Sveriges gränser. Majoriteten av dessa transporter, 62 procent, kördes till eller från Norge. Utöver Norge domineras utrikestransporterna av transporter till och från Tyskland, Danmark, Finland och Nederländerna.⁵⁵

I tabell 10 framgår de senaste fem årens utveckling av svenskregistrerade lastbilars utbud, i termer av antal transporter och körsträcka, samt efterfrågan, i termer av fraktad godsmängd.

Tabell 10: Antal transporter, körsträcka och godsmängd avseende gods på väg, 2017-2021.

	2017	2018	2019	2020	2021	2021/2020
Antal transporter (1 000-tal)	41 619	45 447	42 555	42 591	44 023	+3,4 %
Körsträcka (1 000-tal km)	3 071 095	3 139 869	3 120 574	3 115 916	3 353 102	+7,6 %
Godsmängd (1 000-tal ton)	455 452	481 282	449 329	475 200	492 464	+3,6 %

Källa: Trafikanalys.

Under de senaste fem åren har det skett en ökning av såväl antalet transporter som körsträckan och transporterad godsmängd. Det innebär att såväl utbudet som efterfrågan på lastbilstransporter har ökat. Även då 2021 jämförs med 2020 syns en tydlig ökning på både utbuds- och efterfrågesidan. Den körda sträckan med svenska lastbilar ökade signifikant under 2021, knappt 8 procent jämfört med 2020. Samtidigt ökade antalet transporter med 3 procent och godsmängden med 4 procent.

Under ett antal år har antalet transporter ökat snabbare än den totala körsträckan vilket fått till effekt att den genomsnittliga transporten blivit kortare. 2021 vände den utvecklingen. Den totala körsträckan ökade mer än antalet transporter, vilket fick till effekt att den genomsnittliga lastbilstransportens körsträcka ökade från 73 till 76 kilometer.

Vi har tidigare konstaterat att antalet transporter har ökat långsammare än godsmängden, vilket innebär att den genomsnittliga lastbilstransporten över tid fraktar allt större godsmängder. Under 2021 har det enbart skett en marginell ökning av den genomsnittliga fraktade godsmängden.

⁵⁵ Trafikanalys 2022 Lastbilstrafik 2021 Statistik 2022:16.

Vi har tidigare skrivit om behovet av att öka lastbilstransporternas fyllnadsgrad för att transporterna ska vara så effektiva som möjligt. Då vi 2021 än en gång kan konstatera att den gemensnittliga transporten blivit tyngre skulle det kunna vara en indikation på att fyllnadsgraden ökar. Olika typer av sändningar har olika förutsättningar att upprätthålla höga fyllnadsgrader. Generellt brukar exempelvis distributionslastbilar i stadstrafik ha lägre fyllnadsgrad än fjärrlastbilar på landsväg. Det finns en koppling till den starka e-handelstrenden här, där många paket ska distribueras på kort tid, och strävan mot en hög fyllnadsgrad får stå tillbaka. Det handlar om ökade krav på snabba hemleveranser, ofta dygnet runt, vilket kan leda till ineffektiva rutter och lägre fyllnadsgrader. Samtidigt har steg tagits för att förbättra möjligheterna att ha en hög fyllnadsgrad, exempelvis har branschen tagit fram förpackningar med mindre luft.⁵⁶

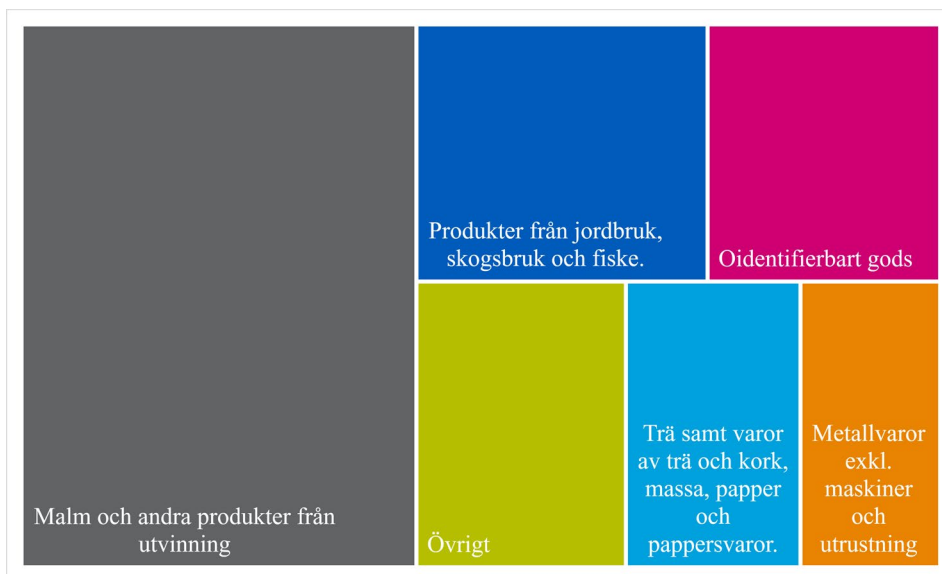
En annan aspekt som är viktig för att öka lastbilarnas effektivitet är att reducera tomtransporterna. 2021 var ungefär 19 procent av lastbilstransporterna tomtransporter. Detta är i nivå med motsvarande 2020. Tomtransporter uppstår då det är svårt att hitta en returtransport som passar för fordonet och den väg som ska köras. Närmre hälften av tomtransporterna, räknat i körda kilometer, står malm, jordbruksprodukter, kol och andra mineraler för. 2021 hade Varugrupperna Post och paket, Styckegods samt Utrustning för transport av gods lägst andel körda kilometer utan last, mellan 3 till 5 procent.⁵⁷

I lastbilar fraktas en mängd olika typer av varugrupper. Mätt i ton utgjorde varugruppen Malm och andra produkter från utvinning störst andel av allt fraktat gods, 33 procent. Därefter följer Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske, 14 procent, Styckegods och samlastat gods, 8 procent, samt Trä och varor av trä och Livsmedel, drycker och tobak, 7 procent vardera. Om man istället utgår från transportarbetet blir bilden en annan. De största varugrupperna är då Styckegods och samlastat gods, 19 procent, Livsmedel, drycker och tobak, 17 procent och Jordbruk, skogsbruk och fiske, 14 procent. Av de 20 varugrupperna som följs står sex varugrupper för omkring 75 procent av allt transportarbete. Dessa varugrupper redovisas i figur 14. Resterande 14 varugrupper redovisas sammanslagna i gruppen Övrigt.

⁵⁶ Trafikanalys 2022 E-handels effekter på transportsystemet Rapport 2022:4.

⁵⁷ Trafikanalys 2022 Lastbilstrafik 2021 Statistik 2022:16.

Figur 14: Varugrupperns andel av godstransportarbetet på väg, 2021.



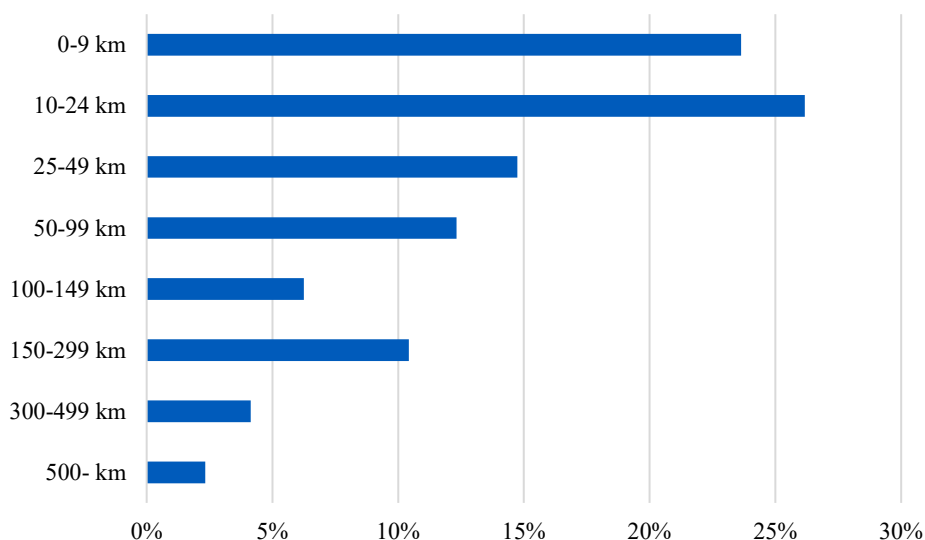
Källa: Trafikanalys.

Den totala godsmängden som fraktades med svenskregistrerade lastbilar ökade 2021 jämfört med 2020. Det finns några varugrupper som uppvisar särskilt stora ökningar. Varugrupperna Metallvaror exkl. maskiner och utrustning och Post och paket ökade med 80 respektive 70 procent. Även varugruppen Textil, beklädnadsvaror, läder och lädervaror ökade påtagligt, men från betydligt lägre nivå. Värt att notera är den påtagliga ökningen av Post och paket som året innan, mellan 2019 och 2020, minskade med 40 procent.

Några varugrupper minskade samtidigt. Största minskningen uppvisade varugruppen Trä och varor av trä och kork, massa, papper och pappersvaror, trycksaker där det framförallt var papper och pappersvaror som stod för minskningen.

Vid majoriteten av alla lastbilstransporter är transportavståndet mellan sändare och mottagare relativt kort. Den allra största andelen av allt gods fraktas faktiskt inom samma län. 2021 lastades och lossades 73 procent av allt gods inom samma län. I figur 15 redovisas andel transporter efter transportavstånd.

Figur 15: Andel transporter fördelat efter transportavstånd, 2021.



Källa: Trafikanalys.

2021 var knappt 25 procent av sändningarna kortare än 10 kilometer, hälften kortare än 25 kilometer och cirka 75 procent kortare än 100 kilometer. Samtidigt var enbart 16 procent av sändningarna längre än 150 kilometer. Även om sändningarna med lastbil till stor del fortsatt körs över korta avstånd går det även i dessa siffror att utläsa att sändningarna i genomsnitt blivit något längre jämfört med 2020.

Bland de olika varugrupperna utmärker sig transporter med Malm och andra produkter från utvinning i den meningen att de generellt sett sker över kortare avstånd än andra godstransporter. 75 procent av dessa transporter är 25 km eller kortare. Att en så stor andel av dessa transporter går över så korta avstånd beror på att malmen som fraktas med lastbil ofta körs till en hamn eller järnvägsterminal för vidare transport med fartyg eller tåg.

Varugrupperna Livsmedel, drycker och tobak samt Styckegods och samlastat gods utmärker sig istället som de varugrupper som fraktas längst. 70 procent av transportererna med Livsmedel drycker och tobak är längre än 100 km, och drygt en fjärdedel av transportererna är längre än 300 km.

5.2 Godstransporter på järnväg

2021 uppgick godstransportarbetet på järnväg till cirka 23,4 miljarder tonkilometer. Detta utgör en femtedel av det sammanlagda godstransportarbetet och cirka en tredjedel av det landbaserade godstransportarbetet. Av det totala godstransportarbetet på järnväg utgjordes drygt 38 procent av utrikestrafik. I början av pandemin minskade andelen

utrikestrafik. Dessa siffror visar att i mitten och mot slutet av pandemin ökade andelen utrikestrafik något och närmade sig 2019 års nivåer. Detta skulle kunna vara ett resultat av att handeln med omvärlden återhämtade sig något under den senare delen av pandemin.⁵⁸

I tabell 11 framgår de senaste fem årens utveckling av utbud, mätt i tågkilometer, och efterfrågan, mätt i transporterad godsmängd och tonkilometer.

Tabell 11: Tågkilometer, godsmängd och tonkilometer inom gods på järnväg, 2017-2021.

	2017	2018	2019	2020	2021	2021/2020
Tågkilometer (1 000-tal)	36 469	36 201	35 601	35 051	36 316	+3,6 %
Transporterad godsmängd (1 000-tal)	69 350	69 123	68 220	69 805	72 458	+3,8 %
Tonkilometer (1 000-tal)	21 838	22 794	22 222	22 094	23 449	+6,1 %

Källa: Trafikanalys.

2021 uppgick tågens sammanlagda körsträcka till 36 miljoner tågkilometer. Det är en ökning med 3,6 procent jämfört med 2020 och därmed en vändpunkt för utbudet av godstransporter på järnväg som innan dess minskat under några år. I och med ökningen är tågens sammanlagda körsträcka uppe i ungefär samma nivå som 2017.

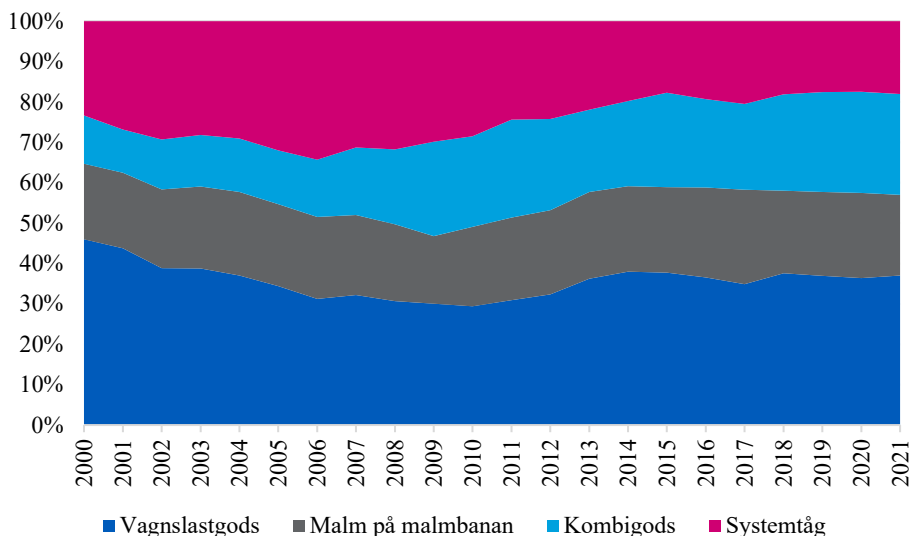
Även efterfrågan på godstransporter på järnväg har ökat. Allra tydligast syns detta på godstransportarbetet som 2021 uppgick till 23,4 miljarder tonkilometer, vilket är en ökning med 6,1 procent jämfört med 2020. Ett annat sätt att kvantifiera efterfrågan är genom de godsmängder som fraktas på järnvägen. 2021 fraktades totalt cirka 72,5 miljoner ton gods på den svenska järnvägen. Det är 3,8 procent mer än vad som noterades året före. Vi har tidigare kunnat konstatera att pandemin hade en viss inverkan på godsmängderna under det första kvartalet 2020, men relativt snabbt därefter kunde en återhämtning observeras.⁵⁹ Siffrorna för 2021 visar en än tydligare återhämtning, och till och med en tydlig ökning.

När man talar om godstransporter på järnväg brukar man göra skillnad på system-, vagnslast-, kombi- och malmtransporter, då dessa genomförs på olika sätt och i regel möter olika behov. I figur 16 framgår hur stor andel av godstransportarbetet som producerats av respektive segment.

⁵⁸ Statistiska Centralbyrån 2023-01-26 Export, Import och handelsnetto (scb.se).

⁵⁹ Transportstyrelsen 2022 Transportmarknaden i siffror 2021 TSV 2022-1138.

Figur 16: Andel transporterad godsmängd per segment, 2000-2021.



Källa: Trafikanalys.

2021 stod vagnslasttrafiken för den största andelen av godstransportarbetet, 37 procent. Därefter stod kombitransporterna för 25 procent, malmtransporterna för 20 procent och slutligen systemtransporterna för 18 procent. Skillnaderna i fördelningen mellan de olika transporttyperna har varit relativt små, framförallt under de sista åren. Man ska också vara försiktig med att dra långtgående slutsatser då det gjorts metodförändringar under tidsperioden som förflutit sedan millennieskiftet. Några trender går dock att utläsa när det gäller utvecklingen från millennieskiftet till 2021:

- Kombigodset ökar, en ökning som tycks ske främst på bekostnad av system- och vagnslasttransporterna. Ökningen sedan 2000 uppgår till 13 procentenheter.
- Vagnslasttrafiken uppvisar en tydlig minskning sedan millennieskiftet. Sedan dess har andelen vagnslasttrafik minskat med 9 procentenheter.
- Andelen malm på malmbanan har över tid varit relativt konstant kring en femtedel av det totala godstransportarbetet.

En betydande fördel med järnvägstransporter är möjligheten att frakta stora och tunga godsmängder. Järnvägen nyttjas därför med fördel när det finns särskilda krav på lastkapaciteten, som exempelvis vid transporter av malm, metaller och produkter från jordbruk och skogsbruk. Det är också denna typ av gods som främst fraktas på järnvägen, något som blir tydligt när man tittar på vilka varugrupper som är vanligast förekommande på den svenska järnvägen. Malm och andra produkter från utvinning har alltid varit den

största varugruppen och var så även 2021. Den är störst sett till godsmängd och näst störst sett till godstransportarbete. Varugruppen utgjorde 21 procent av godstransportarbetet och 43 procent av godsmängden. På järnvägen fraktas i stor utsträckning även varugrupperna Produkter från jordbruk skogsbruk och fiske, Trä samt varor av trä och kork samt Metallvaror.

Figur 17: Varugrupperns andel av godstransportarbetet på järnväg, 2021.



Källa: Trafikanalys.

De fem största varugrupperna, sett till transporterad godsmängd, stod 2021 tillsammans för 87 procent av den totala godsmängden. I figur 17 visas transporterad godsmängd 2021, där de fem största redovisas enskilt och resterande 15 varugrupper redovisas sammanslagna i gruppen Övrigt. Gods som inte går att identifiera, så kallat oidentifierbart gods, kan innehålla gods ur alla andra varugrupper.

6 Ekonomisk utveckling i företagen

6.1 Godstransporter på väg

I december 2021 fanns 16 641 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg, vilket är en ökning med 1 procent jämfört med december 2020. Det är även en mindre ökning jämfört med motsvarande månad före pandemin, då antalet tillstånd uppgick till drygt 16 500. Även om antalet tillstånd varit relativt konstant sedan 2019 har det skett en nedgång över ett längre tidsintervall. Exempelvis fanns det drygt 17 000 företag med tillstånd 2015.

Likt den yrkesmässiga persontrafiken på väg karaktäriseras den yrkesmässiga godstrafiken av sin småskalighet. 2021 bedrevs 49 procent av företagen som enmansföretag, 32 procent hade en till fyra anställda, medan enbart 0,5 procent hade fler än 100 anställda.⁶⁰ Jämfört med 2020 har andelen enmansföretag ökat med 1,2 procentenheter, en ökning som främst tycks ha skett på bekostnad av andelen företag med en till fyra anställda. Jämfört med före pandemin är denna utveckling än mer markerad, då andelen enmansföretag ökat med 7 procentenheter. Samtidigt har andelen företag med fler än 100 anställda ökat, vilket gör det svårt att entydigt fastställa en riktning i utvecklingen.

Däremot tycks en riktning mot allt större företagsenheter kunna fastställas genom att ställa antalet fordon i relation till antalet tillstånd. De senaste fem åren har antalet tillstånd minskat med 1,5 procent medan antalet fordon ökat med 13 procent, vilket medfört att det genomsnittliga antalet fordon per tillstånd ökat från 4,5 till 5,2.⁶¹

Åkerimarknaden karaktäriseras även av att den är fragmenterad och består av olika delmarknader med varierande förutsättningar. Enligt Sveriges Åkeriföretag kan åkerinäringen delas in i sju olika delmarknader:

- bygg- och anläggningstransporter,
- fjärrtransporter,
- närdistribution,
- skogstransporter,
- miljötransporter,
- tanktransporter, samt

⁶⁰ Statistiska Centralbyrån Företagsdatabasen.

⁶¹ Vägtrafikregistret.

- övriga typer av transporter (exempelvis fordonstransporter).⁶²

Den ekonomiska utvecklingen i respektive delmarknad är knuten till hur dess underliggande marknader utvecklas. Exempelvis är marknaden för bygg- och anläggningstransporter bunden till byggkonjunkturen, marknaden för skogstransporter påverkas bland annat av utvecklingen inom pappersindustrin och marknaden för fjärrtransporter varierar bland annat med växelkursen. I och med att förutsättningarna ser så pass olika ut i de olika delmarknaderna speglar de nyckeltal som presenteras nedan, som är ett genomsnitt för hela näringen, inte nödvändigtvis den ekonomiska verkligheten i alla delar av branschen fullt ut.

Tabell 12: Nyckeltal åkeriföretag 2017-2021, medianvärden.

	2017	2018	2019	2020	2021	2021/2020
Omsättning	5 747	6 024	6 030	6 261	6 205	-0,9 %
Rörelsemarginal	2,2	2,4	2,3	3,4	4,0	+0,6
Soliditet	38,8	37,5	38,3	39,1	40,1	+1,0

Källa: *Bisnode*.

2021 uppgick den totala omsättningen till knappt 160 miljarder kronor. Jämfört med 2020 är detta en nedgång med cirka 2 procent. Däremot är det en ökning med cirka 5 procent jämfört med året före pandemin. Trots att godstransportarbetet ökat har således omsättningen minskat. Det är svårt att säga vad detta beror på. Sveriges Åkeriföretag menar att det skulle kunna förklaras av att många företag nått sitt kapacitetstak och lutar denna bedömning mot att avkastningen på kapital tycks ha stagnerat. I och med det senaste årets tillbakagång har också en längre period av tillväxt brutits.⁶³

2021 uppgick medianomsättningen till drygt 6,2 miljoner kronor. Detta är en marginell nedgång jämfört med året före då den uppgick till knappt 6,3 miljoner kronor. Däremot är det cirka 200 000 kronor mer än året före pandemin. Även i detta avseende förekommer stora variationer mellan de olika delmarknaderna. Exempelvis är medianomsättningen inom marknaden för miljötransporter drygt 10,6 miljoner kronor, medan den knappt är 3 miljoner kronor inom marknaden för bygg- och anläggningstransporter. Den snabbast växande delmarknaden är den för jordbrukstransporter, vars medianomsättning ökat med 13 procent jämfört med året före. Sett över de senaste fem åren är däremot delmarknaden för skogstransporter den snabbast växande. Inom de allra flesta delmarknader har däremot medianomsättningen minskat det senaste året, varav den minskat allra mest inom delmarknaden för tanktransporter.

⁶² Sveriges Åkeriföretag 2021 Åkerinäringen med Verksamhetsområden - Nyckeltal för lönsamhet och tillväxt

⁶³ Sveriges Åkeriföretag 2021 Åkerinäringen med Verksamhetsområden - Nyckeltal för lönsamhet och tillväxt

2021 uppgick medianvärdet för rörelsemarginalen till 4 procent. Jämfört med 2020 är detta en förbättring med 0,6 procentenheter och jämfört med före pandemin är det en förbättring med 1,7 procentenheter. Det faktum att lönsamheten ökat samtidigt som omsättningen minskat pekar på att företagen lyckats minska sina kostnader under pandemin. Skillnaderna är stora mellan de olika delmarknaderna. I sin årliga nyckeltalssammanställning tittar Sveriges Åkeriföretag närmare på hur lönsamheten, i termer av avkastning på kapital, varierar mellan delmarknaderna. De konstaterar att kapitalavkastningen är högst bland företag som utför skogstransporter, där medianföretagets kapitalavkastning uppgick till 8,4 procent. Samtidigt var den lägst bland företag som utför byggtransporter, där motsvarande uppgick till 6,1 procent. Här ska sägas att vissa delmarknader är mer kapitalintensiva än andra, vilket också gör det naturligt att kapitalavkastningen varierar.

2021 uppgick medianvärdet för soliditeten till 40,1 procent. Jämfört med året före är detta en förbättring med 1 procentenhet och jämfört med året före pandemin med 2 procentenheter. Som alltid när det gäller soliditeten är spridningen mellan företagen stor. Den undre kvartilen uppgick till 20 procent och den övre kvartilen till 70 procent. Vidare har 4 procent har en negativ soliditet, en siffra i paritet med tidigare år. Viss koncentration går att urskilja i intervallet mellan 20 och 40 procent, där 30 procent av företagen återfinns.

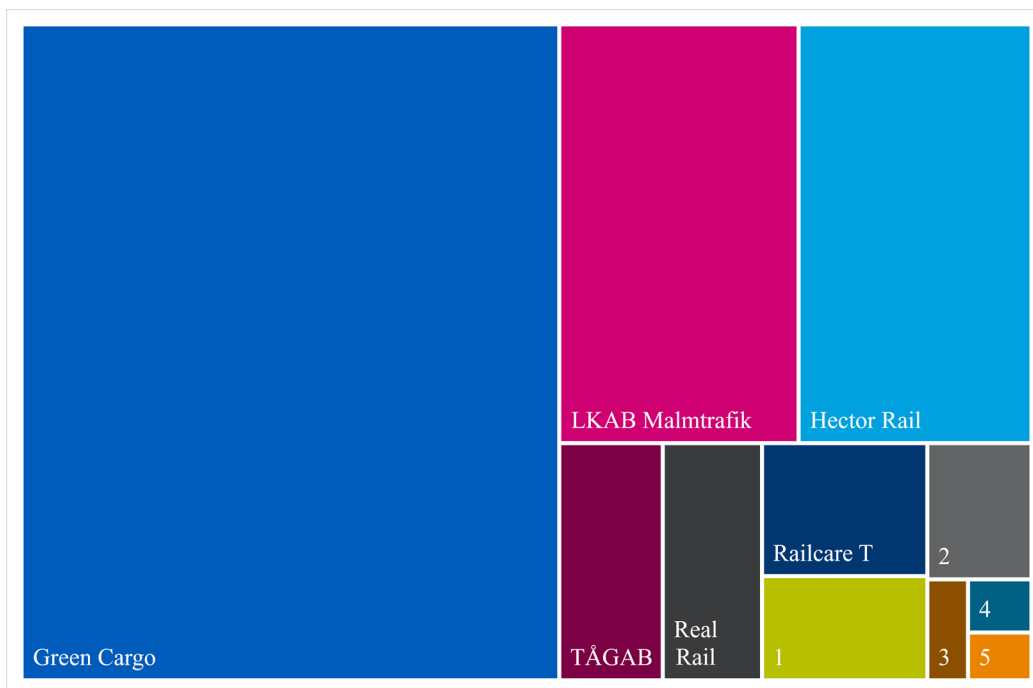
Tillsammans pekar nyckeltalen på en splittrad marknadsutveckling. Å ena sidan har utförda tonkilometer ökat och lönsamheten förbättrats. Å andra sidan har såväl total- som medianomsättningen minskat. Så länge lönsamheten upprätthålls behöver det inte vara ett problem att omsättningen minskar, åtminstone inte på kort sikt. Däremot kan det vara svårt att bibehålla lönsamheten över tid om företagets intäkter fortsätter att minska.

6.2 Godstransporter på järnväg

2021 bedrev 13 företag, varav 2 med licens i andra länder, godstrafik på järnvägsnätet i Sverige. Detta är lika många företag som såväl året före som fem år tidigare.

I figur 18 framgår företagets marknadsandelar baserat på redovisad nettoomsättning. De utlandsregistrerade företagen är inte inkluderade i sammanställningen.

Figur 18: Marknadsandel per företag baserat på redovisad nettoomsättning 2021.⁶⁴



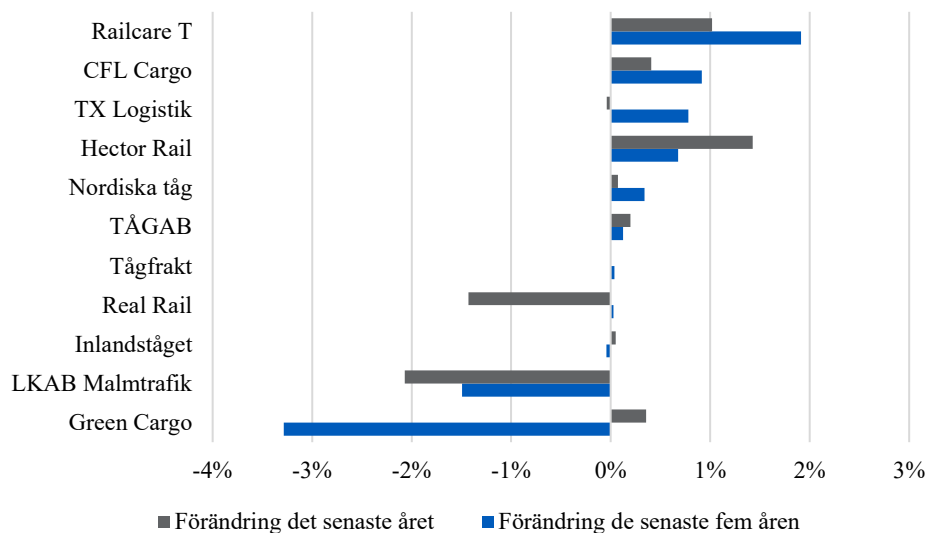
Källa: Respektive företags årsredovisning

Av figur 16 framgår att marknaden storleksmässigt går att dela in i fyra olika kategorier. Green Cargo är med marginal det enskilt största företaget på marknaden. 2021 uppgick företagets marknadsandel till 53 procent. Därefter följer LKAB Malmtrafik och Hector Rail, vilka hade en marknadsandel på 15,1 procent respektive 14,7 procent. Ytterligare därefter följer TÅGAB, Real Rail, Railcare T, CFL Cargo och TX Logistik, som alla hade en marknadsandel i intervallet mellan 2,5 procent och 3,5 procent. Slutligen har vi några mindre företag i Nordiska tåg, Inlandståget och Tågfrakt, vars marknadsandelar understeg 1 procent.

Sedan avregleringen av marknaden i mitten av 1990-talet har ett flertal företag kommit och gått. Exempel på företag som inte längre är aktiva är Peterson Rail, BK Tåg och Ofotenbanan. Samtidigt finns det ett flertal exempel på företag som lyckats etablera sig på marknaden och växa på, framförallt, Green Cargos bekostnad. I figur 17 framgår förändringar av respektive företags marknadsandel över tid.

⁶⁴ Företag med nummer: 1) TX Logistik, 2) CFL Cargo, 3) Nordiska Tåg, 4) Inlandståg, 5) Tågfrakt.

Figur 19: Förändring av marknadsandel per koncern, 2021 jämfört med 2020 respektive 2017.



Källa: Respektive företags årsredovisning.

Jämfört med 2020 har främst LKAB Malmtrafik och Real Rail tappat andelar på marknaden. LKAB Malmtrafik minskade med 2,1 procentenheter och Real Rail med 1,5 procentenheter. Samtidigt har framförallt Hector Rail och Railcare T, men även Green Cargo, vuxit. Vidgar vi tidsintervallet till de senaste fem åren har Green Cargo och LKAB Malmtrafik förlorat flest marknadsandelar. På andra sidan spektrumet återfinns Railcare T, CFL Cargo och Hector Rail.

Godstransportmarknaden är differentierad varför figur 18 inte nödvändigtvis ger en representativ bild av företagens faktiska styrkeförhållanden. Som redan klargjorts kan marknaden delas in i vagnslast-, kombi-, system- och malmtransporter (se kapitel 5.2). Konkurrensen aktörerna möter från andra järnvägsföretag, men även från andra trafikslag, varierar mellan de olika segmenten. Inom exempelvis segmentet för systemtransporter förekommer konkurrens mellan operatörer samtidigt som konkurrensen med andra trafikslag är begränsad. Det motsatta förhållandet råder inom segmentet för vagnslasttransporter, där konkurrensen inom trafikslaget är begränsad medan det förekommer konkurrens med andra trafikslag och då framförallt med godstransporter på väg.

Av tabell 13 framgår den ekonomiska utvecklingen de senaste fem åren med avseende på omsättning, rörelseresultat och resultat.

Tabell 13: Bokslutsinformation gods på järnväg, 2017-2021, total- och medianvärden.

Indikator	Mått	2017	2018	2019	2020	2021	2021/2020
Omsättning (tkr)	Total	6 967 874	6 706 083	6 747 880	6 982 720	7 162 857	+3 %
	Median	98 886	114 057	153 404	161 647	237 552	+47 %
Rörelseresultat (tkr)	Total	15 382	-216 355	-118 424	-129 900	614 184	
	Median	5 646	250	2 911	2 576	22 146	+760 %
Årets resultat (tkr)	Total	-68 671	-421 682	-180 893	-235 931	419 651	
	Median	143	19	257	75	2 033	+2611 %

Källa: Respektive företags årsredovisning.

2021 omsatte marknaden drygt 7,1 miljarder kronor, vilket är cirka 3 procent mer än året före och cirka 6 procent mer än året före pandemin. Av tabell 13 framgår att omsättningen ökat kontinuerligt över de fyra senaste åren, även under pandemin. Jämfört med 2020 har de flesta företagen ökat sin omsättning. Railcare T står för den största tillväxten. Andra företag med större tillväxt är CFL Cargo, TX Logistik och Hector Rail. Medianomsättningen uppgick till knappt 240 miljoner kronor, vilket är 75 miljoner kronor mer än året före och cirka 140 miljoner kronor mer än fem år tidigare. Vidare har den undre kvartilen ökat från 79 till 99 miljoner kronor och den övre kvartilen från 640 till 660 miljoner kronor.

Det samlade rörelseresultatet uppgick till cirka 600 miljoner kronor. Detta är en kraftig förbättring jämfört med året före, då motsvarande uppgick till -130 miljoner kronor. Till stor del kan förbättringen härledas till Green Cargo, vars rörelseresultat förbättrades med strax över 650 miljoner kronor. I och med att företaget utgör en stor del av marknaden får deras enskilda resultat stor inverkan på marknaden i sin helhet. Med det sagt har merparten av företagen inte bara levererat positiva rörelseresultat i sina bokslut utan även förbättrat sina rörelseresultat jämfört med året före. Detta speglas i medianvärdet, som det senaste året ökat från 2,6 miljoner kronor till 22,2 miljoner kronor. Vidare har den undre kvartilen ökat från 1,5 miljoner till 3,5 miljoner kronor och den övre kvartilen från 14,5 miljoner till 29 miljoner kronor.

Ifall vi slutligen riktar blicken mot resultaträkningens nedersta rad kan vi konstatera att det samlade vinstresultatet uppgick till 420 miljoner kronor. Detta är en kraftig förbättring jämfört med året före, då det istället gjordes en förlust på 236 miljoner kronor. Även om variationerna mellan åren till stor del beror på utvecklingen av Green Cargos resultat ska det sägas att de flesta övriga företagen lyckats förbättra sitt resultat jämfört med 2020. Detta syns i medianvärdet, som ökat från 75 000 kronor till 2 miljoner kronor.

Det senaste året har det skett en positiv utveckling vad gäller nettoomsättning, rörelseresultat och årets resultat. Redan under 2020 såg vi att steg i rätt riktning till viss del kunde tas, men under 2021 har denna utveckling stärkts. Även om den ökade efterfrågan varit bidragande kan det senaste årets positiva utveckling till stor del tillskrivas de statliga stöd som branschen tilldelats. Det senaste året har branschen tagit emot stöd dels i form av miljökompensationer om 550 miljoner kronor, dels i form av en retroaktiv återbetalning av banavgifterna för perioden mellan mars 2020 och september 2021 om 785 miljoner kronor.⁶⁵

Tabell 14: Nyckeltal gods på järnväg 2017-2021, medianvärden.

Indikator	2017	2018	2019	2020	2021	20212020
Rörelsemarginal (%)	2,0	0,2	2,7	2,1	7,9	+5,8
Avkastning på kapital (%)	9,2	-0,5	3,9	0,8	13,8	+13
Soliditet (%)	25,8	27,1	27,4	33,0	31,8	-1,2

Källa: Respektive företags årsredovisning.

2021 uppgick medianvärdet av rörelsemarginalen till 7,9 procent. Detta är en förbättring med 5,8 procentenheter jämfört med året före och med 5,2 procentenheter jämfört med året före pandemin. Detta ger en lönsamhet i paritet med den genomsnittliga lönsamheten för näringslivet i stort. De redovisade rörelsemarginalerna sträcker sig från -6 till +16 procent, varav den undre kvartilen uppgår till +2 procent och den övre kvartilen till +12 procent. Samtliga företag bortsett från Inlandståg hade en positiv rörelsemarginal. Därtill hade samtliga företag förutom Hector Rail, TX Logistik och Nordiska Tåg förbättrat sin rörelsemarginal jämfört med året före.

Medianvärdet för avkastning på kapital uppgick det senaste året till 13,8 procent. Detta är en förbättring med 13 procentenheter jämfört med året före och 9,9 procentenheter jämfört med före pandemin. Jämfört med 2020 har den undre kvartilen stigit från -4 procent till +8 procent. Samtidigt har den övre kvartilen ökat från 9 procent till 20 procent.

2021 uppgick medianvärdet av soliditeten till 31,8 procent. Jämfört med året före har medianvärdet minskat med 1,2 procentenheter. Samtliga företag har en soliditet i intervallet mellan 2 och 70 procent, varav balanspunkten återfinns mellan 18 och 42 procent. Jämfört med många andra branscher är soliditeten förhållandevis låg. Genomsnittet för hela näringslivet uppgick till 45 procent. Det finns delvis naturliga orsaker till detta. Att bedriva godstrafik på järnväg är dyrt. För att införskaffa nödvändigt kapital, bland annat för fordon, finns det många gånger inte några andra reella alternativ än att finansiera investeringarna med belånat kapital. En låg soliditet

⁶⁵ Trafikverket 2023-02-02 Ansök om miljökompensation för godstransporter på järnväg (trafikverket.se).

behöver inte vara något negativt, men kan lämna företagen i en utsatt situation ifall avkastningen på det belånade kapitalet skulle börja sjunka.

Över tid ger nyckeltalen indikationer på att marknaden luckrats upp och att fler aktörer på allvar konkurrerar om uppdrag. Fram till 2021 kunde vi se att de privata operatörerna kontinuerligt ökade sina marknadsandelar och att detta framförallt skedde på Green Cargos bekostnad. Det senaste året har ett trendbrott skett då Green Cargo för första gången på länge ökat sin marknadsandel. Det återstår att se om detta är ett tillfälligt avbrott eller om det är starten på en ny trend där Green Cargo allteftersom vinner tillbaka marknadsandelar från sina konkurrenter.

7 Marknadshändelser

Vi har tidigare rapporterat att lönsamheten bland företag som kör godstransporter på järnväg länge varit oroväckande låg. Ett företag som haft stora bekymmer är marknadsledande Green Cargo. Fram till 2021 hade företaget inte redovisat ett plusresultat på flera år, vilket fick till följd att det egna kapitalet allteftersom hade dränerats. I samband med att statsbudgeten för 2021 presenterades föreslog regeringen därför att Green Cargo skulle få ett ägartillskott på 1,4 miljarder kronor. Regeringen menade att detta var en nödvändig åtgärd för att Green Cargo ska kunna genomföra nödvändiga investeringar, uppnå lönsamhet och i slutändan för att inte riskera att gå i konkurs. Förslaget klubbades igenom i december 2020.

Beslutet möttes dock av starka protester från Hector Rail, som menade att det inte var förenligt med EU:s regler om statsstöd. Hector Rail pekade på att Green Cargo de senaste åren gjort stora förluster och att ett ägartillskott skulle riskera att snedvrider konkurrensen på marknaden, då det inte tagits på marknadsmässiga grunder. När Hector Rail inte fick något gehör från riksdagen vände de sig istället till EU-kommissionen med en anmälan.⁶⁶ I januari 2022 kom EU-kommissionen med beskedet att de stoppar regeringens planerade utbetalning med hänvisning till att det inte är tillåtet enligt statsstödsreglerna.⁶⁷

Sedan mars 2016 har Green Cargo bedrivit godstrafik i Norge genom dotterbolaget Green Cargo AS. Med uppskattningsvis 40 procent av den intermodala godstrafiken på järnvägen är företaget en av de större aktörerna på den norska marknaden. Under 2022 kom dock meddelandet att Green Cargo ska upphöra med den norska godstrafiken. Som orsak till detta angavs ändrade ekonomiska förutsättningar då kraftigt ökade produktions- och elkostnader medfört att trafiken inte längre gick att bedriva med lönsamhet. Samtidigt har företaget en hög andel långa trafikavtal, vilket inneburit begränsade möjligheter att föra över kostnadsökningarna till kunderna. Green Cargo AS väntas upphöra det första kvartalet 2023.⁶⁸

Sedan 2014 har det Sandahlsbolagsägda företaget Real Rail bedrivit godstrafik i Sverige, bland annat har de trafikerat linjerna Göteborg–Umeå, Göteborg–Luleå och Göteborg/Jönköping–Sundsvall. Trots att snart tio år har passerat sedan företagets inträde på marknaden har de aldrig utfört tågdragningen själva. Istället har andra aktörer anlåtats att utföra denna, främst Green Cargo men till viss del även CFL Cargo. Under det gångna året togs däremot beslutet att företaget skulle börja att utföra tågdragningen i egen regi. Genom att dra tågen med egna, mer moderna lok, hoppas man

⁶⁶ Jämvägar Artikel 2021-01-15 Hector Rail går till EU.

⁶⁷ Jämvägar Artikel 2022-01-13 Inget statsstöd till Green Cargo.

⁶⁸ Green Cargo Pressmeddelande 2022-10-31 Green Cargo avvecklar den norska inrikesverksamheten.

kunna öka kvaliteten på transportererna, exempelvis genom att förbättra tågans punktlighet. Beslutet förverkligades i samband med tidtabellskiftet 2022, då Real Rail tog över tågdragningen av godstrafiken i södra Sverige och längs Norrlandskusten. Detta innebar samtidigt att Green Cargo förlorade alla sina tidigare uppdrag för Real Rail. Däremot fortsätter CFL Cargo att ansvara för tågdragningen på linjerna Göteborg/Jönköping-Sundsvall och Göteborg-Umeå.⁶⁹

Efter flera år av förhandlingar inom Europaparlamentet, Kommissionen och Ministerrådet kunde mobilitetspaketet beslutas sommaren 2020. Detta innebar att en rad olika regeländringar behövde genomföras i syfte att skapa bättre arbetsvillkor bland lastbilsförare, sundare konkurrensvillkor mellan företag i olika medlemsländer och ökad trafiksäkerhet på vägarna.

Sedan mobilitetspaketet antogs har regeländringar stegvis trätt i kraft. Redan i augusti 2020 infördes nya bestämmelser i regelverken om kör- och vilotider respektive färdskrivare. Sedan februari 2022 gäller ett antal nya bestämmelser i tillstånds- och godsförordningarna. För att säkerställa att företag faktiskt bedriver verksamhet i landet de är registrerade i och därigenom motverka förekomsten av brevlådeföretag infördes skärpta etableringskrav i tillståndsförordningen. Enligt de nya reglerna ska företag som bedriver verksamhet i Sverige använda fordon som är registrerade i Sverige. Vidare ska fordon i internationell trafik återvända minst en gång var åttonde vecka till den medlemsstat där företaget som förfogar över fordonen är etablerat.

Samtidigt infördes nya regler om cabotage. Som tidigare får utländska företag inte genomföra fler än tre cabotagetransporter inom loppet av sju dagar. Men därtill ska fordonen även genomgå en karensperiod utanför landets gränser på fyra dagar efter att den sista cabotagetransporten ägt rum innan ytterligare cabotagetransporter i samma land kan genomföras. Samtidigt slopades undantaget för cabotageregler som tidigare har gällt vid kombinerade transporter.

I juni 2022 trädde nya regler om utstationering i kraft. Dessa syftar till att säkerställa att arbetsvillkoren för utstationerade förare är förenliga med de arbetsvillkor som gäller i det land föraren är utstationerad till. Enligt de nya reglerna ska utländska företag som utstationerar förare göra en anmälan om utstationering i EU:s informationssystem för den inre marknaden genom att lämna in en utstationeringsdeklaration. Detta ska i sin tur göra det möjligt för svenska fackförbund att komma i kontakt med de utländska företagen för att på så sätt kunna ställa krav på löner och villkor.⁷⁰

⁶⁹ Jämvägar 2022-11-11 Artikel Real Rail kör egen trafik.

⁷⁰ Transportstyrelsen 2022-11-28 Mobilitetspaketet – gemensamma regler inom EU (transportstyrelsen.se).

Under våren 2022 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att följa upp och analysera genomförandet av mobilitetspaketet, exempelvis med avseende på lastbilsförarens arbetsvillkor. Uppdraget ska redovisas senast 8 mars 2024.⁷¹

I maj 2022 valde den dåvarande regeringen att gå vidare med förslaget att tillåta längre lastbilar på vägarna. Förslaget innebär att lastbilar får vara 34,5 meter långa vilket är en längdökning på omkring 35 procent jämfört med nu tillåtna 25,5 meter. Dessa lastbilar kommer att få framföras på vissa av landets vägar, och endast där den skyltade hastigheten är maximalt 80 km/tim. Motivet till förslaget är ett mer effektivt nyttjande av infrastrukturen, mer effektiva vägtransporter och inte minst minskade utsläpp från tunga fordon. Förslaget har nu anmälts till EU-kommissionen, vilket är ett krav för att regeringen ska kunna fatta beslut om förändringarna.⁷²

⁷¹ Regeringen Regeringsuppdrag 2022-03-24 Uppdrag att analysera och följa upp mobilitetspaketets genomförande i Sverige.

⁷² Transportnet 2022-05-09 Regeringen vill tillåta längre lastbilar (transportnet.se).

8 Slutsatser

8.1 Ingen återhämtning av det kollektiva resandet 2021

Som bekant överskuggades 2020 till stora delar av covid-19-pandemin. I förra årets Transportmarknaden i siffror konstaterade vi att pandemin framförallt drabbade persontransportföretagen, som fick erfarit kraftigt reducerade resandevolymner, minskade trafikintäkter och röda bokslutssiffror. Under slutet av 2020 kunde vaccineringen av befolkningen påbörjas vilket skapade förhoppningar om en återgång till det normala under 2021. Så här i efterhand vet vi att steg i rätt riktning togs under året i takt med att vaccinationsgraden ökade, smittspridningen minskade och att restriktionerna lättade. Frågan är om en liknande utveckling går att se på marknaderna för persontransporter.

Ska man tro resultaten i årets Transportmarknaden i siffror har dock en återhämtning av det kollektiva resandet låtit sig vänta. Snarare har den negativa utvecklingen hållit i sig under 2021. Inom den regionala kollektivtrafiken minskade resandet med 7 procent och inom den långväga busstrafiken minskade resandet med hela 13 procent. Inom den långväga tågtrafiken skedde en mindre ökning från låga nivåer. Totalt minskade persontransportarbetet på väg och järnväg med 2 procent, vilket resulterade i de lägsta årliga resandevolymer på lång tid.

Även om det fanns förhoppningar om en påbörjad återhämtning under 2021 är det inte heller oväntat att den till stor del uteblivit. Trots avtagande smittspridning präglades året allttjämt av stora osäkerheter och bara ett par månader efter att samhället under hösten öppnades upp tvingades det återigen stängas ner när smittspridningen på nytt blossade upp. Då är det rimligare att hoppas på att en återgång skett under 2022. Den 9 februari upphörde de flesta restriktioner och inte långt därefter slutade covid-19 att klassas som en allmänfarlig sjukdom. Detta innebär att det varit möjligt att bedriva trafik i normal omfattning under stora delar av året.

Även om resandet återgår till liknande nivåer som före pandemin är det inte säkert att den gör det fullt ut i alla delar av marknaden. Beroende på i vilken utsträckning de beteendeförändringar vi sett under pandemin består kan det få långsiktiga effekter på hur vi väljer att resa. En ökad grad av hemarbete kan exempelvis innebära att färre arbetsresor görs, vilket i sin tur medför att den regionala kollektivtrafiken varken nyttjas lika ofta eller lika regelbundet som före pandemin. På detta sätt kan pandemin påverka resandeutvecklingen långt efter att den klingat av.

Även om pandemin numera går att betrakta som ett avslutat kapitel har nya orosmoln tornat upp under 2022. I spåren av den ryska invasionen av Ukraina har vi sett kraftigt ökade el- och drivmedelspriser, höjd ränta och

vikande konjunktur. Konjunkturinstitutet gör bedömningen att Sverige går in en långvarig lågkonjunktur under 2023. Detta har potential att påverka persontransportmarknadernas framtida utveckling, dels genom ökade kostnader för företagen, dels genom att människors efterfrågan på resor ändras.

8.2 Fortsatt lönsamhet med statliga stöd för gods på järnväg

Samtidigt som den negativa utvecklingen fortsätter på persontransportmarknaderna kan en positiv utveckling observeras på godstransportmarknaderna. Under 2021 ökade det samlade godstransportarbetet på väg och järnväg med 7 procent. Inom väg ökade det med 10 procent och inom järnväg med 6 procent. Detta innebär att det senaste årets godstransportarbete på väg och järnväg är det högsta som uppmätts sedan 2008.

Det ökade godstransportarbetet tycks reflekteras i företagens räkenskaper, särskilt bland de som utför godstransporter på järnväg. Jämfört med 2020 har omsättningen ökat bland 9 av 11 företag, vilket medfört att medianomsättningen ökat 50 procent, från 160 miljoner kronor till 240 miljoner kronor. Därtill har företagens lönsamhet förbättrats kraftigt. 2021 hade 10 av 11 företag en positiv rörelsemarginal. Jämfört med 2020 har medianvärdet av rörelsemarginalen ökat med hela 6 procentenheter, från 2 procent till 8 procent, vilket ger en lönsamhet som är jämförbar med snittet för näringslivet i stort.

Även om det senaste årets positiva utveckling till viss del sannolikt är ett resultat av det ökade godstransportarbetet går det inte att bortse från betydelsen av de stora summor statligt stöd branschen tagit del. Redan i förra årets version av Transportmarknaden i siffror kunde vi konstatera att företagens förmåga att generera vinster till stor del berodde på stöd från staten. Under 2021 har de statliga stöden utökats ytterligare. Utöver miljökompensationer om 550 miljoner har godstransportföretagen även tagit del av en retroaktiv återbetalning av banavgifterna för perioden mars 2020 till september 2021 om 785 miljoner kronor. Detta utgör en betydande del av omsättningen på marknaden och har varit starkt bidragande till det senaste årets positiva utveckling. Ifall vi antar att de statliga stöden skulle exkluderas från företagens resultaträkningar skulle också stora delar av det senaste årets vinster uttraderas.

Å ena sidan är stöden för många företag enda skillnaden mellan vinst och förlust, och därigenom också en förutsättning för företagens möjligheter att konkurrera med vägsidan och göra investeringar för framtiden. Å andra sidan är det ohållbart med en situation där huruvida företagen gör vinst eller inte beror på mängden stöd de blir tilldelade av staten. De långvariga problemen med att uppnå lönsamhet kan tyda på ett behov av mer

genomgripande, strukturella förändringar av marknadens förutsättningar och funktion. Under 2022 har budgeten för systemet med miljökompensationer utökats med ytterligare 700 miljoner kronor. Samtidigt har man återgått till ordinarie regler vad gäller banavgifterna. Det återstår att se vilken effekt detta får för lönsamheten i branschen.

Ytterligare något som påverkar branschens förutsättningar är Trafikverkets banavgifter. Transportstyrelsen har ställt krav på att Trafikverket ska höja sina banavgifter så att de motsvarar kraven i järnvägslagen. Detta ska ha skett senast till 2025 års tidtabell.

8.3 Osäker framtid för långväga busstrafik

Den långväga linjebusstrafiken har precis som den långväga tågtrafiken drabbats hårt av pandemin. Såväl utbud som resande har halverats under de senaste två åren och än finns inga tecken på en förestående återhämtning för den långväga busstrafiken.

Busstrafiken minskade redan innan pandemin, främst till följd av den tilltagande konkurrensen från den långväga tågtrafiken som kunde erbjuda både fler avgångar och betydligt snabbare resor. Låga priser var det som fortsatte att locka resenärer att välja bussen framför tåget och historiskt har inte minst ungdomar och pensionärer varit viktiga kundgrupper.

När restriktionerna lättade började den långväga tågtrafiken återhämta sig. På fem vältrafikerade relationer har tågutbudet 2022 ökat till nivåer som är i paritet med de som uppmättes före pandemin. På samma relationer är bussutbudet fortsatt halverat jämfört med innan pandemin och även lägre än såväl 2020 som 2021. Resenärerna tycks inte återvända till den långväga busstrafiken trots att pandemin är över, restriktionerna släppts och det kollektiva resandet på totalen tydligt återhämtar sig. Ett skäl till detta kan vara att priserna på bussresor ökar samtidigt som det erbjuds lågpriser inom tågtrafiken. Detta innebär att busstrafiken, framförallt på de större relationerna, har svårt att konkurrera med tågtrafiken både vad gäller restid och nu även priser. Vi tycks gå mot ett läge där busstrafiken bara kan konkurrera på sträckor där möjligheten att åka tåg inte finns, och där bussen tar resenärerna hela vägen från start till mål. Branschen står även inför utmaningar såsom ökade kostnader för bränsle och utmaningar att locka människor till bussföraryrket. Bristen på bussförare kan dessutom innebära att det blir svårt för företagen att skala upp trafiken om efterfrågan skulle öka.

Den tuffa situationen för den långväga busstrafiken behöver dock inte innebära slutet för långväga busstrafik som sådan. Beställningstrafik med buss har fortfarande en viktig funktion att fylla. Det kan också finnas möjligheter för busstrafiken att nischa sig på andra sätt än idag och på så

sätt locka fler resenärer. Framtiden för denna marknad lär således bero på hur väl man klarar av att anpassa sig till utvecklingen som kommer.

8.4 Förhoppningar om mer stabilt upphandlad järnvägstrafik

Generellt hade den upphandlade trafiken lättare att hantera den kraftigt minskade efterfrågan under pandemin då ersättningen företagen som utför trafiken får garanterade en viss nivå av ersättning även när resenärerna uteblev. Dock har flera upphandlade avtal avslutats i förtid under de senaste åren. Dessutom har överklaganden av upphandlingar varit förhållandevis frekvent, vilket också bidragit till osäkerhet och att tillfälliga avtal behövt upprättas för att säkra trafiken.

Bara under de två senaste åren har SJ valt att dra sig ur två kontrakt man haft. Sommaren 2021 kom man överens med Tåg i Bergslagen om att avsluta det kontraktet i förtid och under våren 2022 bröts även avtalet om Öresundstågen, ett kontrakt SJ började köra så sent som vid tidtabellskiftet i slutet av 2020. Det är anmärkningsvärt att samma företag drar sig ur flera kontrakt under en så kort tidsperiod och det väcker frågor kring såväl upphandlingarna som anbuden. Att det är just SJ, som totalt sett kör mest persontrafik på järnväg i Sverige, som drar sig ur kontrakten gör det hela än mer uppseendeväckande.

Det tycks dock inte bara vara SJ som fått problem med att uppfylla sina åtaganden. Vy Tågs ekonomiska problem och behov av särskilda överenskommelser med regioner där de utför trafiken indikerar att effekterna av pandemin kan vara en bidragande orsak till att såväl beställare som utförare ställts inför situationer de aldrig kunnat drömma om och som avtalen inte var skrivna för att ta höjd för. Om det kan förklara de uppkomna situationerna till fullo är däremot mer tveksamt.

Något som har potential att minska situationen där upphandlingar inom järnväg ofta överklagats kan vara den praxis som blivit gällande till följd av en vägledande dom i Högsta förvaltningsdomstolen och som redan fått genomslag i ett par domar i Kammarrätten. Utfallen innebär att kraven på den som lämnar anbud att uppmärksamma otydligheter redan under upphandlingen ökar och att det blir svårare att först efter att utfallet blivit klart välja att bestrida upphandlingen på den grunden. Innan denna nya praxis etablerades har företagen som lämnat anbud haft vissa incitament att inte påtala oklarheter i och med att de skulle kunna falla ut till deras fördel. Den nya praxisen kommer förhoppningsvis leda till att eventuella brister i upphandlingsunderlagen uppmärksammas tidigare och kan korrigeras då, istället för att utdragna rättsprocesser ska skapa osäkerhet kring vem som ska utföra trafiken. Det kan i sin tur leda till bättre utformade anbud som gör att utförare inte blir tvungna att dra sig ur avtal i förtid.



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503