



TSG
2018-5324

Transportmarknaden i siffror 2018

Översikt av utvecklingen på marknaderna för
väg- och järnvägstransporter

© Transportstyrelsen

Väg och järnväg
Enhet Trafikant

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2018-5324

Författare Michael Stridsberg, Josefin Hallenberg, Jonathan Sundin
Månad År Mars 2019

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 fjärde i ordningen.

Rapporten fokuserar på tre huvudsakliga områden:

- statistik kring trafikutveckling
- händelser och regelförändringar
- ekonomisk utveckling

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, mars 2018

Åsa Berglind
Chef sektion Strategisk analys

Sammanfattning

Den svenska transportmarknaden fungerar och utvecklas på ett stabilt sätt. Vi ser en tillväxt vad gäller antal företag inom främst persontransportområdet och omsättningen ökar på samtliga studerade delmarknader. Även efterfrågan på godstransporter har ökat på ett tydligare sätt än tidigare. Samtidigt noterar vi att det finns områden där tillväxttakten har avtagit. Tillsammans med en liknande utveckling på marknader som skapar efterfrågan på transporter kan vi se tecken på en mer begränsad tillväxttakt framöver.

Sammanfattning av iakttagelser

Persontransporterna växer alltså, även om en viss avmattning av tillväxttakten går att skönja. De senaste åren är det främst utbudet av och resandet med tåg som ökat. Då det råder brist på kapacitet på allt fler sträckor blir det svårt att fortsätta öka utbudet av tågtrafik framöver. Samtidigt har belägningsgraden de senaste åren sjunkit och det finns en potential för ett fortsatt ökat resande inom ramen för det befintliga utbudet.

Även godstransporterna har ökat något de senaste åren, efter att under lång tid legat på samma nivå från år till år. Framförallt är det godstransporterna på järnväg som ökat. På vägsidan pekar de senaste årens utveckling på att transporterna blivit mer effektiva, då det transporteras en större mängd varor utan att körsträckorna ökat.

Regeringen har på senare tid drivit igenom flera ändringar som får påverkan på yrkestrafiken. Det har beslutats om vinterdäckskrav på samtliga hjul för tunga fordon, en skräpning av beställaransvaret och förlängd tid för klampning av fordon. Dessa regler är tänkta att bidra till en högre regel efterlevnad, mer rättvisa konkurrensvillkor och en säkrare trafik.

Den ekonomiska situationen för företag som är verksamma inom transportområdet ser ut ungefär som den gjort de senaste åren. Marginalerna bland företagen är generellt sämre än för näringslivet i stort. Sämst resultat uppvisas för taxi och godstransporter på järnväg. Persontrafiksidan ser ljusare ut, där särskilt persontransporter på järnväg uppvisar goda lönsamhetssiffror. Vi ser även att marknaden för upphandlade persontransporter på järnväg präglas av en allt jämnare konkurrenssituation.

Några trender gällande företagens utveckling tycks ha brutits på senare tid. Exempelvis har den tidigare konsolideringen inom taxi vänt, och små företag blir återigen vanligare. Istället ser vi tendenser till en viss konsolidering rörande gods på väg, där trenden under ett flertal år gått mot färre och större företag.

Sammanfattning av slutsatser

Efter att godstransportarbetet präglats av en begränsad utveckling sedan den senaste finanskrisen har vi de senare åren sett en något högre tillväxttakt, särskilt rörande godstransporter på järnväg. Samtidigt noterar vi att denna tillväxt inte har möjliggjort bättre lönsamhetssiffror än tidigare för företagen som kör gods på järnväg. Det betyder att situationen för dem fortsatt är väldigt ansträngd och att rörelsemarginalerna är uppseendeväckande låga. Om situationen fortsätter se ut på detta sätt även framöver finns en risk att än fler företag slås ut och att det inte bara får negativa effekter för konkurrensen, utan även för möjligheterna att köra gods på järnväg överhuvudtaget. Vi ser att det kan finnas ett behov av att andra parter än järnvägsföretagen själva tar ett större ansvar för att hitta lösningar som kan göra järnvägstransporter effektivare och mer tillförlitliga.

Inom persontrafiken har utbudet under många år växt och blivit allt mer omfattande. Även resandet har ökat, men inte i samma takt som utbudet. Det har lett till att belägningsgraden i trafiken har sjunkit. Att öka utbudet har under en tid varit den metod som använts för att få resandet att öka. Framöver finns det dock svårigheter med att fortsätta utöka utbudet. En anledning till det är att kapaciteten sätter gränser för hur mycket trafik som kan köras, särskilt på järnvägssidan. Även ekonomiskt finns begränsningar, då ett större utbud med lägre beläggning kommer att öka behovet av subventioner inom den upphandlade trafiken. Vår bedömning är att utbudet måste utvecklas på ett sätt som gör det mer relevant för resenärerna utan att det växer i storlek. För att uppnå detta krävs nya tankesätt och mod att testa nya lösningar.

I årets version av Transportmarknaden i siffror har vi fokuserat lite extra på utvecklingen av ett antal faktorer rörande klimat och hur transporter påverkar dessa. Vi konstaterar att det gjorts framsteg vad gäller att göra fordon mer energieffektiva, men att de positiva effekterna av detta till viss del tas ut av trafikökningar. Kollektivtrafiken är ett föredöme vad gäller att ställa om fordonsflottan till mer miljövänliga bränslen. Trafikökningen som håller tillbaka verkningarna av effektiviseringen står i första hand privatbilismen för. Utifrån detta kan vi konstatera att utvecklingen går åt rätt håll, men för långsamt. Det kommer därför krävas flera åtgärder samtidigt om målen för transportsektorns klimatpåverkande utsläpp ska kunna nås.

Begrepp och förkortningar

Begrepp	Förklaring
Beläggning	Det genomsnittliga antalet passagerare per fordon. Räknas ut genom att dividera antalet personkilometer med antalet utbudskilometer.
Beläggningsgrad	Anger hur stor andel 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 beläggningen i antal passagerare per fordon och sträcka.
Punktlighet	Andelen tåg som ankommer till slutstation högst fem minuter efter tidtabell.
Rörelsemarginal	Anger hur mycket som blir kvar av varje omsatt krona för att finansiera räntor, skatt och eventuell vinst.
SNI-kod	Standard för svensk näringsgrensindelning. Statistisk standard som används för att gruppera företag.
Soliditet	Anger hur stor del av tillgångarna i företag som är finansierade av eget kapital. Beskriver ett företags långsiktiga betalningsförmåga.
Tonkilometer	Den sammanlagda transportsträckan för allt gods.
Transportarbete	Samlingsnamn för personkilometer (persontransporter) och tonkilometer (godstransporter).
Utbudskilometer	Utbudet av kollektivtrafik mätt som fordonens totala färdsträcka.

Innehåll

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	4
Sammanfattning av iakttagelser	4
Sammanfattning av slutsatser	5
BEGREPP OCH FÖRKORTNINGAR.....	6
INNEHÅLL	7
1 INLEDNING	9
1.1 Bakgrund.....	9
1.2 Syfte	9
1.3 Metod och avgränsningar	9
1.4 Disposition	10
PERSONTRANSPORTER.....	12
2 TILLGÄNGLIGHET – UTBUD, PRISER OCH KVALITET	12
2.1 Utbud och resande	13
2.1.1 Regional kollektivtrafik.....	13
2.1.2 Långväga trafik.....	18
2.1.3 Taxi.....	19
2.2 Priser.....	21
2.2.1 Regional kollektivtrafik.....	22
2.2.2 Långväga trafik.....	24
2.2.3 Taxi.....	25
2.3 Kvalitet	25
2.4 Ekologiskt hållbara persontransporter	29
2.4.1 Kollektivt resande med buss och tåg.....	30
2.4.2 Taxi	31
3 MARKNADSHÄNDELSER OCH REGELFÖRÄNDRINGAR	32
3.1 Regional kollektivtrafik	32
3.1.1 Händelser under 2018	32
3.1.2 Sentida och framtida regelförändringar	33
3.2 Långväga trafik	34
3.2.1 Händelser under 2018.....	34
3.2.2 Sentida och framtida regelförändringar	35
3.3 Taxi	36
3.3.1 Händelser under 2018.....	36
3.3.2 Sentida och framtida regelförändringar	36
4 EKONOMISK UTVECKLING I FÖRETAGEN.....	38

4.1	Järnvägsbranschen	38
4.2	Bussbranschen	42
4.3	Taxibranschen	47
GODSTRANSPORTER		51
5	GODSTRANSPORTARBETE	51
5.1	Väg.....	53
5.1.1	Varugrupper.....	54
5.2	Järnväg	55
5.2.1	Varugrupper.....	57
5.3	Ekologiskt hållbara godstransporter	58
5.3.1	Godstransporter på väg.....	59
5.3.2	Godstransporter på järnväg.....	60
6	MARKNADSHÄNDELSER OCH REGELFÖRÄNDRINGAR	62
6.1	Väg.....	62
6.1.1	Händelser under 2018	62
6.1.2	Sentida och framtida regelförändringar	63
6.2	Järnväg	64
6.2.1	Händelser under 2018	64
6.2.2	Sentida och framtida regelförändringar	66
7	EKONOMISK UTVECKLING I FÖRETAGEN.....	67
7.1	Godstransporter på väg	67
7.2	Godstransporter på järnväg	71
8	SLUTSATSER	75
8.1	Behov av nya lösningar för godstransporter.....	75
8.2	Nytänkande nödvändigt inom kollektivtrafiken	76
8.3	Otillräcklig utveckling i förhållande till klimatmålen.....	77

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Fungerande transporter är en nödvändighet för att många funktioner i samhället ska fungera. Den marknadsmodell som transportsystemet bygger på behöver därför fungera. För att säkerställa att den gör det sker kontinuerligt uppföljning, utvärdering och tillsyn av marknaden.

Ett uppdrag som uttrycks i Transportstyrelsen instruktion går ut på att ansvara för frågor om konkurrensvillkor och marknadstillträde samt villkor för resenärer och godstransportköpare.¹ Detta är vårt marknadsövervakningsuppdrag, som handlar om att följa och utvärdera villkor för marknadstillträde, konkurrensvillkor och villkor för användarna. Uppdraget innefattar att säkerställa att företag på transportmarknaden kan verka utifrån rättvisa villkor och fungerande konkurrens. Även användarnas perspektiv ska beaktas, för att säkerställa att resenärer och godstransportköpare får ut de värden som konkurrensen är tänkt att skapa.

Transportmarknaden i siffror är en övergripande rapport som på ett generellt plan redovisar utvecklingen på transportmarknaderna för väg- och järnvägstransporter. Fokus i rapporten ligger på utförd trafik, kvalitet, regelförändringar och ekonomisk utveckling bland företagen.

Detta är den fjärde versionen av Transportmarknaden i siffror.² Rapportens struktur är i allt väsentligt densamma som i de senaste årens versioner. Tanken är att varje rapport ska bidra med ny kunskap, samtidigt som läsaren ska känna igen sig från år till år.

1.2 Syfte

Syftet med Transportmarknaden i siffror är att presentera utvecklingen på transportmarknaden för väg- och järnvägstransporter på ett övergripande plan. Vår förhoppning är att rapporten ska kunna vara till nytta för olika aktörer inom branschen, andra myndigheten samt i vår egen verksamhet. Uppgifterna som presenteras i rapporten ger en grundläggande bild och kan ge inspel till mer djupgående studier av olika slag.

1.3 Metod och avgränsningar

Utvecklingen på väg- och järnvägsmarknaden beskrivs utifrån ett flertal olika aspekter i denna rapport. För att kunna göra det använder vi oss av ett flertal olika källor. Offentlig statistik, registeruppgifter och data från branschorganisationer används för att följa upp kvantitativa aspekter. För att

¹ Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen 3 § 5-6 p.

² Tidigare versioner av Transportmarknaden i siffror finns tillgängliga via transportstyrelsen.se.

fånga upp kvalitativa aspekter använder vi oss av löpande bevakning och befintlig kunskap bland myndighetens medarbetare.

På transportområdet finns förutom de företag som utför olika transporttjänster i form av trafik en mängd del- och sidomarknader. I Transportmarknaden i siffror fokuserar vi på marknaden för de företag som utför transporter på väg och järnväg. Ett flertal av de omkringliggande marknaderna har studerats i andra marknadsövervakningsrapporter.³

Statistik och ekonomiska data som presenteras är de mest aktuella som finns tillgängliga. På grund av viss eftersläpning innebär det i regel att uppgifter finns fram till och med 2017. Uppgifter om händelser under året och regelförändringar är mer aktuella och avser framförallt 2018. Detta är viktigt att ha i åtanke, då det dröjer innan exempelvis effekter av en regelförändring går att se i statistiken.

På grund av olika krav vad gäller ekonomisk redovisning är tillgången på ekonomisk data ofta begränsad till företag som bedrivs i form av aktiebolag. Detta får olika stor påverkan i olika branscher, då förekomsten av andra bolagsformer varierar kraftigt.

1.4 Disposition

Strukturen i rapporten följer till största del den som varit rådande i tidigare versioner av Transportmarknaden i siffror. Rapporten är uppdelad i två delar. Den ena berör persontransporter, den andra godstransporter. Uppdelningen görs för att visa på ett intermodalt perspektiv, där exempelvis det viktigaste för en resenär är möjligheten att kunna resa, och inte nödvändigtvis vilket trafikslag resan sker med. Uppdelningen är den mest lämpliga för att kunna dra korrekta och relevanta slutsatser.

Rapportens första del behandlar marknaden för persontransporter. Vi redovisar uppgifter om utbud, priser och kvalitet inom regional trafik, långväga trafik och taxitrafik. Därefter redogör vi för ett urval av händelser och regelförändringar som aktualiserats under 2018. Persontransportdelen avslutas med en presentation av nyckeltal kring företagens ekonomiska utveckling. Gällande ekonomiska uppgifter görs en uppdelning utifrån trafikslag. Detta är en effekt av strukturen på tillgängliga data.

Rapportens andra del behandlar marknaden för godstransporter. I denna del görs uppdelningen generellt mellan trafikslag. I övrigt är uppdelningen densamma som i persontransportdelen.

Rapporten avslutas med att vi presenterar ett antal slutsatser utifrån resultaten.

³ Dessa rapporter finns tillgängliga via transportstyrelsen.se.

Det förekommer att exempelvis regelförändringar påverkar såväl gods- som persontransportmarknaden. När det förekommer placeras redogörelsen där den bedöms få störst effekter.

Varje version av Transportmarknaden i siffror fokuserar lite extra på ett särskilt område. Tanken med det är att skapa ett utökat värde av varje rapport och möjliggöra utvecklade analyser. I årets rapport har vi valt att särskilt fokusera på utvecklingen av ett antal faktorer kopplade till klimat. Redovisningen av dessa återfinns i kapitel 2 och 5 samt i slutsatserna.

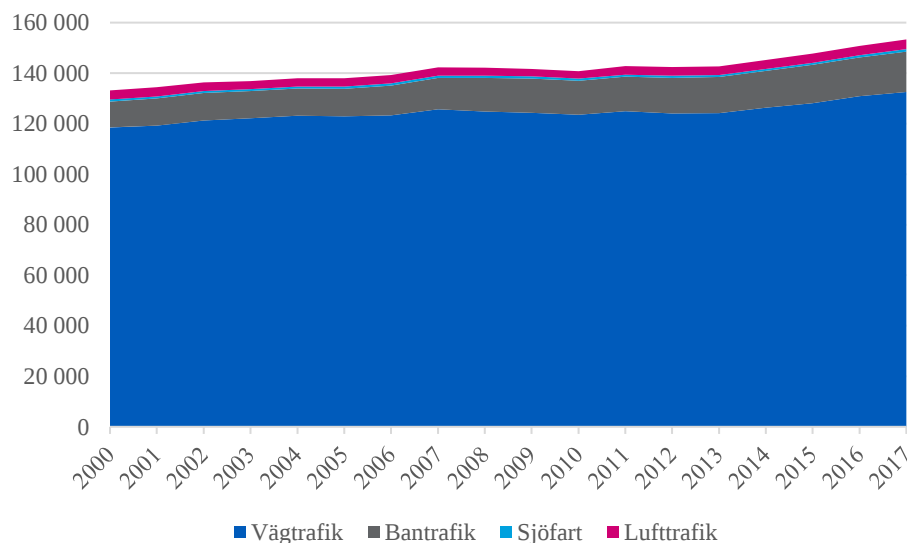
Persontransporter

2 Tillgänglighet – utbud, priser och kvalitet

Vi reser mer och mer. Under perioden 1950 till 2017 har det årliga resandet ökat från 18 miljarder personkilometer till 153 miljarder personkilometer. Detta innebär att vi idag reser sex gånger längre än 1950.

Det individuella resandet, som utgörs av bil- och motorcykeltrafiken, ökade kraftigt under andra halvan av 1900-talet. Under perioden 1950 till 2000 ökade det individuella resandet från 4,4 miljarder personkilometer till 102 miljarder personkilometer. Ökningen skedde till största del på bekostnad av det kollektiva resandet, som utgörs av resor med buss, tåg, tunnelbana, spårvagn, färja och flyg. Denna utveckling speglar hur bilen fått en allt mer central roll i samhället. Under tidsperioden 1950 till 2000 ökade andelen som valde att resa med individuella färdmedel från 20 till 80 procent. Under samma period minskade andelen som valde att resa med kollektiva färdmedel från 60 till 18 procent.

Figur 1: Persontransportarbete 2000-2017, personkilometer per invånare.



Källa: Trafikanalys.

På senare år har inga liknande skiften inträffat. Ökningen av persontransportarbetet avtog i början av 2000-talet för att därefter minska något i samband med den senaste finanskrisen. Under de senaste åren har persontransportarbetet åter ökat. Sedan 2012 ser vi en ökning av persontransportarbetet på 8 procent.

Det finns ett samband mellan den ekonomiska utvecklingen och transportarbetet. När det gäller persontransportarbetet är sambandet tydligast med den privata konsumtionen. Den privata konsumtionen driver på persontransportarbetet dels genom att vi reser mer när vi får mer pengar, dels genom att ökad inkomst leder till ett ökat bilinnehav. Det finns dock en skillnad när man studerar tillväxten för inrikes- respektive utrikes persontransportarbete i relation till den ekonomiska utvecklingen. Utrikes persontransportarbete har ökat mer än den ekonomiska tillväxten under de senaste åren. Samtidigt har inrikes persontransportarbete under samma tidsperiod ökat mindre än den ekonomiska tillväxten. Utrikesresorna tros öka på bekostnad av inrikesresorna, och förklaringen till detta kan bland annat vara en ökad globalisering, billigare flygresor samt att vi väljer att resa utomlands på semester då ekonomin tillåter.⁴

Vi väljer idag, i lika hög grad som för fyrtio år sedan, att resa individuellt framför att resa kollektivt trots att vi vet att transportsektorn är en av de största källorna till utsläpp av växthusgaser. I syfte att nå uppsatta klimat- och miljömål är det avgörande att klargöra vad som påverkar resenärers val av trafikslag och hur kollektivtrafik, cykel och gång kan göras mer attraktivt.

2.1 Utbud och resande

I syfte att fånga utvecklingen av utbudet inom kollektivtrafiken redovisas sittplatskilometer per invånare. Måttet ger en bild av den tillgänglighet som den enskilde individen möter. Genom att redovisa utbudet per invånare kompenseras den naturliga reseökning som kan uppstå när befolkningen växer. Utvecklingen av efterfrågan beskrivs med måttet personkilometer per invånare. Genom att sedan ställa personkilometer i relation till sittplatskilometer erhålls den genomsnittliga belägningsgraden.

2.1.1 Regional kollektivtrafik

Regional kollektivtrafik avser resor inom ett och samma län eller resor över länsgränser om de är av vardagskaraktär. Resor av vardagskaraktär är exempelvis resor till affären och resor till och från skolan eller arbetet. Detta medför att kollektivtrafikresor framförallt sker över korta avstånd. I varje län finns en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) som är ansvarig för kollektivtrafiken.

⁴ Transportstyrelsen 2018 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2017, TSJ 2018-2387.

Tabell 1: Utveckling av utbud och efterfrågan i regional kollektivtrafik 2008-2017.

Nyckeltal	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2008-2017
Sittplatskilometer per invånare	4 269	4 069	4 484	4 749	4 259	5 351	5 419	5 539	5 699	5 677	+ 33 %
Personkilometer per invånare	1 317	1 355	1 375	1 441	1 522	1 499	1 567	1 608	1 624	1 561	+ 19 %
Beläggingsgrad (%)	30,8	33,3	30,6	30,3	35,7	28,1	28,9	29,0	28,5	27,4	- 9 %

Källa: Trafikanalys och SCB, egna bearbetningar.

Under den senaste tioårsperioden har det skett en kontinuerlig ökning av utbudet i den regionala kollektivtrafiken. Utbudet har ökat från 4 269 sittplatskilometer per person till 5 677 sittplatskilometer per person vilket är en ökning med 33 procent. Utbudet av regional kollektivtrafik styrs av behov och ekonomi men även av politiska mål och ambitioner.⁵ Den märkbara utvecklingen av den regionala kollektivtrafiken under den senaste tioårsperioden kan härledas till det aktiva arbetet med att förbättra det upphandlade utbudet och att vidga arbetsmarknadsregionerna.⁶ Även efterfrågan på regionala kollektivtrafikresor har ökat under den senaste tioårsperioden, om än inte i lika snabb takt som utbudet. Efterfrågan har ökat från 1 317 personkilometer per person till 1 561 personkilometer per person vilket är en ökning med 19 procent. Beläggingsgraden i den regionala kollektivtrafiken har minskat sedan 2008 vilket är ett resultat av att utbudet har ökat snabbare än efterfrågan under denna period.

För att kunna upprätthålla trafik som inte har kommersiell bäring och samtidigt kunna erbjuda ett samhällsekonomiskt effektivt utbud finansieras den regionala kollektivtrafiken delvis av offentliga medel. I genomsnitt subventioneras 50 procent av kollektivtrafikens kostnader med skattemedel. Andelen som subventioneras varierar stort mellan olika län. Generellt sett är subventionsgraden högre i glest befolkade län där förutsättningarna att bedriva en attraktiv kollektivtrafik är påtagligt sämre än i tätbefolkade län. Detta kan illustreras med att det är enklare att upprätthålla en hög turtäthet, utan stora skattesubventioner, med många betalande passagerare i Stockholms innerstad än på glest befolkade områden i exempelvis Småland eller Dalarna. Dalarna har den högsta subventionsgraden, där finansieras drygt 80 procent av den regionala kollektivtrafikens kostnader med offentliga medel. Lägst subventionsgrad har Örebro och Stockholms län med 40 procent.⁷

⁵ SKL 2018 Öppna jämförelser – Kollektivtrafik 2017.

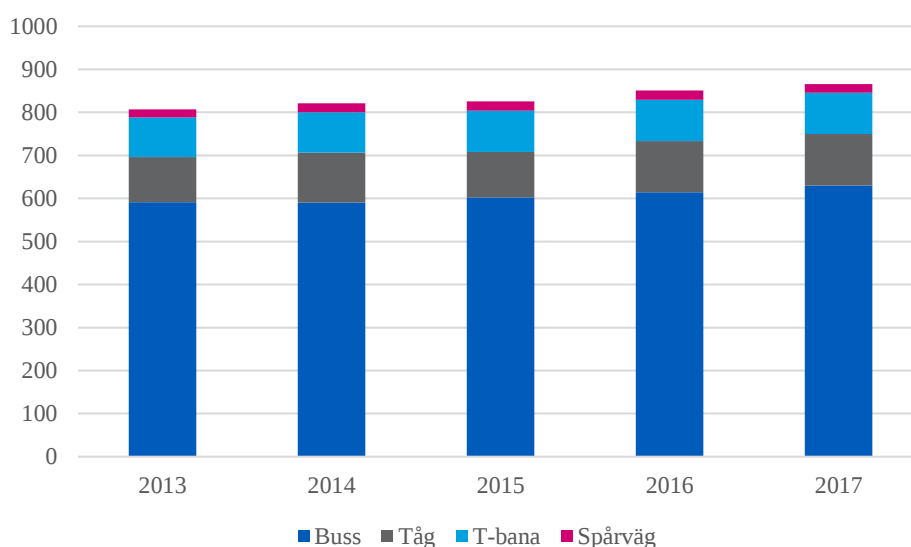
⁶ Transportstyrelsen 2018 Utveckling av utbud och priser på jämvägslinjer i Sverige 1990-2017, TSJ 2018-2387.

⁷ SKL 2018 Öppna jämförelser – Kollektivtrafik 2017.

Utbud

Utbudet kan även mätas i utbudskilometer vilket anger antalet utförda kilometer med fordon och vagnar. 2017 uppgick det totala antalet utbudskilometer till 862 miljoner. Detta är en ökning med drygt 1 procent från året innan. Under 2017 stod busstrafiken för knappt tre fjärdedelar av det totala utbudet, tågtrafiken för knappt 14 procent, tunnelbanetrafiken för drygt 11 procent och spårvagnstrafiken för drygt 2 procent.⁸

Figur 2: Trafikslagens antal utbudskilometer i regional kollektivtrafik 2013-2017.



Källa: Trafikanalys.

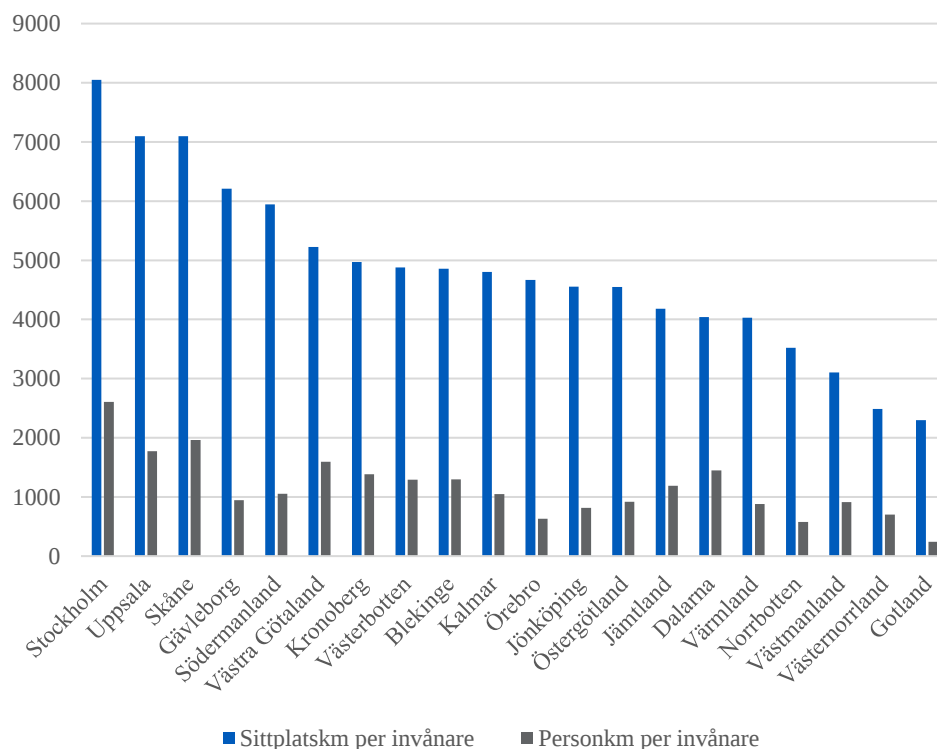
Under det senaste året, 2016 till 2017, har bussutbudet ökat, tågutbudet har ökat något och tunnelbanetrafiken och spårvagnstrafiken är i stort sett oförändrat. Blickar vi fem år tillbaka har bussutbudet och tunnelbaneutbudet ökat med 7 respektive 4 procent. Utbudet av spårvagnstrafik är under samma period nästan oförändrat. Utbudet av tågtrafik har under perioden ökat med hela 14 procent. Den kraftiga ökningen av tågtrafiken har dock börjat avta.

Det förekommer stora variationer mellan länen när det gäller sammansättningen av kollektivtrafikutbudet. Bussutbudet dominerar inom kollektivtrafiken i samtliga län och är även det enda trafikslag som återfinns i alla län. Utbudet av spårtrafik varierar mellan olika län. Tågtrafik bedrivs i alla län utom Gotland. Tunnelbanetrafik finns enbart i Stockholm.

⁸ Trafikanalys 2018 Regional linjetrafik 2017.

Under 2017 erbjöds invånarna i Sverige drygt 57 miljarder sittplatskilometer. Detta motsvarar i genomsnitt 5 677 sittplatskilometer per person.

Figur 3: Utbud och efterfrågan i regional kollektivtrafik i olika län 2017.



Källa: Trafikanalys och SCB, egna bearbetningar.

I Stockholm län erbjöds invånarna drygt 8 000 sittplatskilometer per invånare medan invånarna på Gotland endast erbjöds knappt 2 300 sittplatskilometer per invånare. Att utbudet av kollektivtrafik är störst i befolkningstäta län är föga förvånande.⁹ I Storstadslänen Stockholm, Västra Götaland och Skåne bor sammanlagt lite drygt hälften av Sveriges befolkning och i dessa län görs hela 84 procent av Sveriges alla kollektivtrafikresor.¹⁰ I befolkningstäta områden är en välfungerande kollektivtrafik en förutsättning för att skapa en god framkomlighet och tillgänglighet för de människor som rör sig i trafiken. I befolkningstäta områden är det samtidigt lättare att upprätthålla en hög turtäthet med bibehållen hög beläggning då efterfrågan på kollektivtrafikresor är högre där än i mer glesbefolkade områden. I de områden som är mer glesbefolkade som exempelvis Jämtland, Norrbotten och Västerbotten krävs det ett stort utbud för att skapa en så pass hög tillgänglighet att kollektivtrafiken kan

⁹ Trafikanalys 2018 Regional linjetrafik 2017.

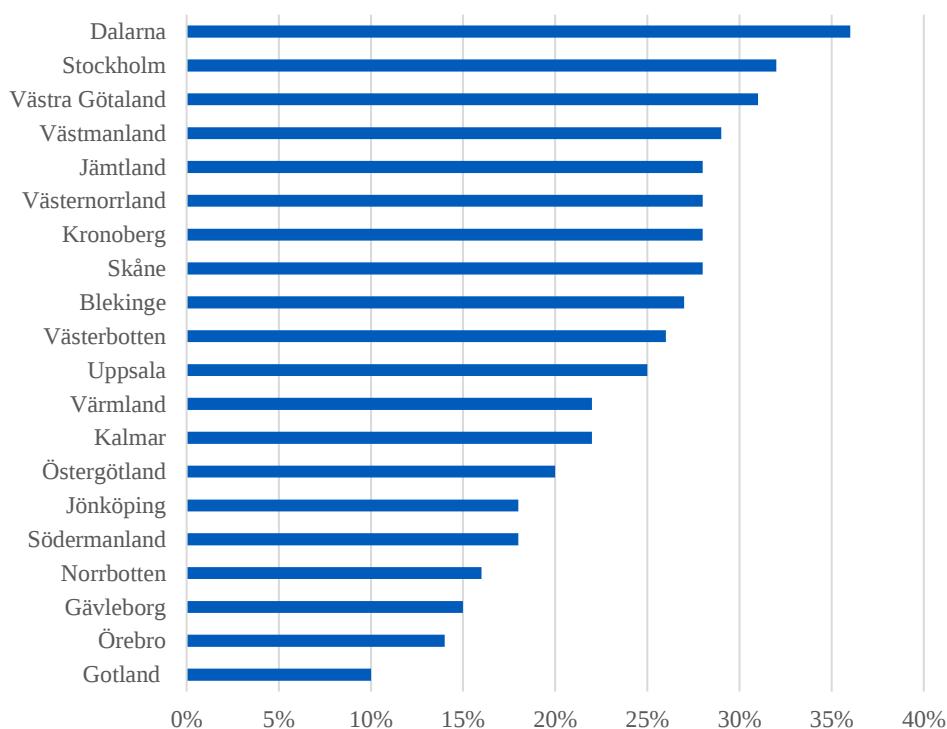
¹⁰ SKL 2018 Öppna jämförelser – Kollektivtrafik 2017.

utgöra ett attraktivt alternativ till bilen. Det görs satsningar för att öka kollektivtrafiken i dessa områden och då främst för att främja arbetspendling.

Beläggingsgrad

Beläggingsgraden beskriver hur stor andel av sittplatserna i kollektivtrafiken som används i genomsnitt. Beläggingsgraden varierar mycket mellan olika län.

Figur 4: Beläggingsgrad i regional kollektivtrafik i olika län 2017.



Källa: Trafikanalys.

Förutsättningarna för att uppnå en hög beläggingsgrad varierar mycket mellan olika län, men även inom länen. Generellt sett är beläggingsgraden högre i tätbefolkade län. Faktorer som exempelvis befolkningstäthet, bilinnehav och behovet av stads- respektive landsbygdstrafik har stor betydelse för möjligheten att uppnå en hög beläggingsgrad. Dessa faktorer kan vara svåra att påverka för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Det som däremot går att påverka är exempelvis linjeläggning, tidtabeller och kanaler för försäljning av biljetter och dessa faktorer påverkar också beläggingsgraden. I stadstrafiken finns möjlighet att erbjuda ett större utbud än på landsbygden då resandeunderlaget är större där. Ett större utbud

bidrar rätt utformat i hög grad till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv vilket i sin tur kan bidra till en högre beläggningsgrad.

2.1.2 Långväga trafik

Den långväga trafiken avser de resor som sker över en eller flera länsgränser. Dessa resor sker mer sällan än resorna inom den regionala kollektivtrafiken och utgörs till stor del av tjänste- och fritidsresor. Den långväga trafiken bedrivs framförallt av kommersiella aktörer. I takt med att de regionala kollektivtrafiksystemen utvidgas allt mer blir dock konkurrensen från denna trafik allt mer kännbar för de kommersiella aktörerna även när det gäller långväga trafik.

Den långväga kollektivtrafikmarknaden har genomgått en etappvis avreglering. Bussmarknaden öppnades för konkurrens 1997 och persontrafikmarknaden på järnväg 2010. Den interregionala kollektivtrafiken karaktäriseras inte bara av konkurrens mellan olika företag inom trafikslagen utan även av konkurrens mellan olika trafikslag. Den resenär som exempelvis önskar åka mellan Stockholm och Göteborg kan välja att flyga, åka tåg, buss eller bil.

2017 erbjöds 37 miljoner utbudskilometer i den interregionala busstrafiken. Efterfrågan var samma år 655 miljoner personkilometer. Efterfrågan, och även utbudet, på interregional busstrafik har dalat över tid, till stor del till följd av konkurrensen från fjärrtågtrafiken.¹¹ Den långväga busstrafiken konkurrerar med såväl tåg som bil. I vissa fall kan den vara ett komplement till tågtrafiken. Den långväga busstrafikens kanske främsta konkurrensfördel är det låga priset. Under de senaste fem åren har det långväga bussutbudet förändrats till att bli än mer fokuserat på ett större utbud i veckosluten då efterfrågan är som störst och en minskad turtäthet däremellan.¹²

När det gäller den interregionala tågtrafiken var målet med avregleringen att öka tågtrafikens attraktionskraft genom att skapa ett mer tillgängligt och effektivt utbud. Förhoppningen var att utbudet skulle öka och att den redan etablerade trafiken skulle konkurrensutsättas. Jämfört med millennieskiftet har utbudet ökat med nästan 50 procent. Effekterna av marknadsöppningen är ännu blygsamma och vi kan konstatera att marknadsöppningen främst har haft effekt på enskilda sträckor. En sådan sträcka är sträckan mellan Stockholm och Göteborg där MTR:s inträde bidragit till konkurrens inom snabbtågssegmentet. För resenärernas del har den ökade konkurrensen på denna sträcka fått flera positiva effekter. Utbudet har ökat, restiden har kortats och biljetterna har blivit billigare.¹³

¹¹ Trafikanalys 2018 Kommersiell linjetrafik på väg 2017.

¹² Transportstyrelsen 2018 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2017, TSJ 2018-2387.

¹³ Transportstyrelsen 2018 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2017, TSJ 2018-2387.

Efterfrågan på långväga persontransporter med tåg har totalt sett ökat. Sedan 2000 har persontransportarbetet ökat med 36 procent. Snabbtågen driver till stor del utvecklingen av fjärrtågtrafiken och blickar vi tillbaka i tiden ser vi att snabbtåg i flera fall har börjat trafikera flera sträckor som tidigare trafikerades med andra typer av tåg. Över tid ser vi att efterfrågan på tågresor har ökat i samma takt som utbudet av tågresor. Tillväxten kan således till stor del härledas till ett större utbud.¹⁴

Totalt sett har tågets attraktionskraft ökat och därmed har dess konkurrensfördelar gentemot bilen förbättrats under de senaste åren. Detta beror bland annat på ett ökat utbud, vilket medför en ökad flexibilitet för resenären, och högre hastigheter. Den tilltagande konkurrensen mellan järnvägsföretagen har även bidragit till tydligare kundfokus och högre effektivitet vilket ytterligare bidragit till att öka tågets attraktionskraft.

2.1.3 Taxi

Taxi är en mer flexibel transportform än kollektivtrafik då taxi inte körs enligt förutbestämda tidtabeller. Resenären kan välja start- och slutpunkt för sin resa liksom ungefärlig starttid. Detta är en påtaglig skillnad från den regionala kollektivtrafiken som körs enligt förutbestämda tidtabeller och som (nästan uteslutande) angör vissa förutbestämda hållplatser och stationer. Taxi är genom sin höga grad av flexibilitet ett bra komplement till andra färdmedel som ofta används i början eller i slutet av en multimodal resa. Taxi används i hög grad av affärsresenärer, turister, för särskilda persontransporter samt som ett komplement till den regionala kollektivtrafiken och då i synnerhet under tider på dygnet då denna är begränsad.

Taximarknaden kan delas in i delar: upphandlade resor som utgör ungefär 50 procent av intäkterna och privat- och affärsresor som tillsammans utgör resterande 50 procent. Den upphandlade trafiken anordnas av regionala kollektivtrafikmyndigheter, kommuner och regioner och består av sjukresor, färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och kompletteringstrafik. Det föreligger stora regionala skillnader när det gäller fördelningen mellan upphandlade resor och privat- och affärsresor. I storstäderna är andelen privat- och affärsresor betydligt större än på landsbygden. På landsbygden kan de upphandlade resorna utgöra företagets hela verksamhet.¹⁵

1990 öppnades taximarknaden för konkurrens. Målet var att genom fri konkurrens skapa ett bättre utbud och pressa priserna.¹⁶ Taxitätheten har ökat betydligt sedan 1990, vilket kan ses som ett tecken på att taximarknaden generellt sett har reagerat positivt på avregleringen.

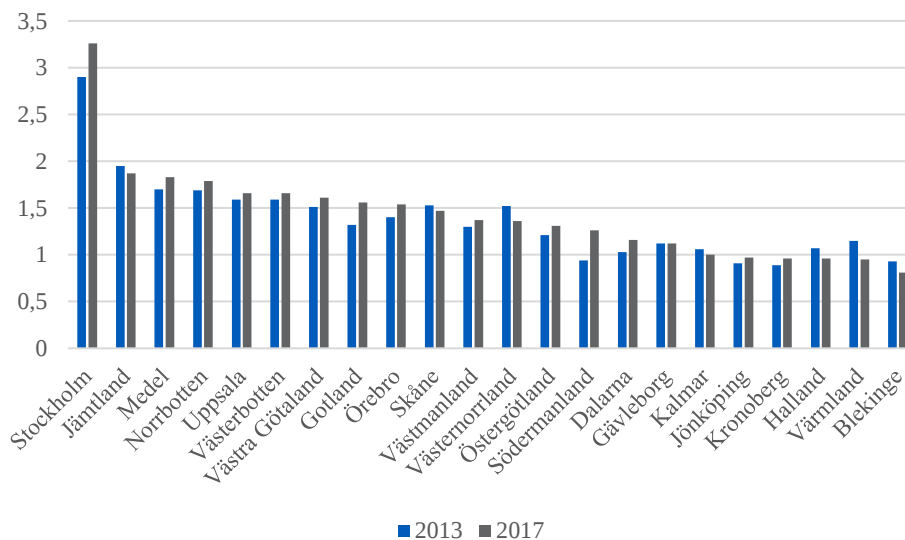
¹⁴ Transportstyrelsen 2018 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2017, TSJ 2018-2387.

¹⁵ Svenska taxiförbundet 2017 Branschläget.

¹⁶ Prop. 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken.

Taxitätheten har ökat från 1,49 taxifordon per tusen invånare 1990 till 1,83 taxifordon per tusen invånare 2017, en ökning med 23 procent. Detta är den genomsnittliga ökningen i hela landet. Ser vi till de allra senaste åren har taxitätheten fortsatt ökat.

Figur 5: Taxitäthet, antal fordon per län och 1 000 invånare 2013 och 2017.



Källa: Svenska Taxiförbundet.

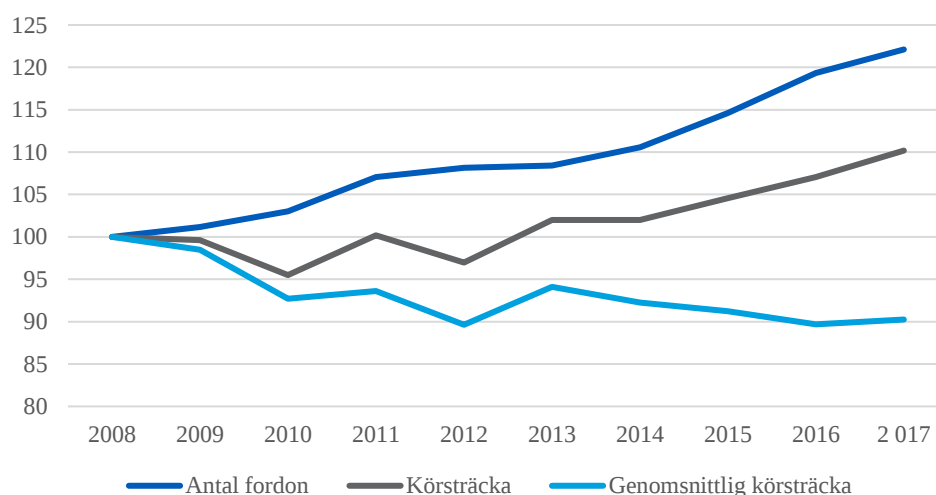
I Figur 5 framgår att den genomsnittliga taxitätheten i Sverige har ökat från 1,7 taxifordon per tusen invånare 2013 till 1,83 taxifordon per tusen invånare 2017. Det är en ökning på drygt 7 procent. När olika delar av landet studeras framkommer stora regionala skillnader. Taxitätheten är som störst i län med hög befolkningstäthet och även i län med långa geografiska avstånd mellan städer och samhällen. Taxitätheten är i särklass högst i Stockholms län med ett genomsnitt på 3,2 taxifordon per tusen invånare.¹⁷ Den höga taxitätheten i Stockholm beror dels på att Stockholm besöks av många turister och affärsresenärer och att det finns två flygplatser med omfattande trafik. Det beror även på att invånarna i Stockholms län inte har tillgång till bil i lika hög utsträckning som invånare i övriga landet. Istället åker fler kollektivt med taxi som komplement. Taxitätheten är även hög i Västerbotten, Jämtland och Norrbotten. Detta beror på att den regionala kollektivtrafiken är mer begränsad och det finns ett stort behov av upphandlad taxitrafik för att möta en åldrande befolknings behov.

Under den senaste tioårsperioden har taxiföretagen blivit färre, vi ser en minskning från 7 591 till 7 354 taxiföretag. Under åren 2008 till 2015 ökade antalet stora taxiföretag på bekostnad av de små taxiföretagen med ett

¹⁷ Svenska taxiförbundet 2018 Branschläget.

taxifordon. Den hårda konkurrensen på marknaden pressade vinstmarginalerna och tvingade företag i konkurs. Under de två sista åren ser vi att denna trend börjar ge vika. 2016 ökade antalet små taxiföretag igen vilket följdes av ytterligare en ökning 2017. Sedan 2015 har antalet små taxiföretag ökat med 8 procent. Detta har skett samtidigt som de stora taxiföretagen har fortsatt att öka. Sedan 2015 ser vi en ökning på 5 procent för taxiföretag med tio taxifordon eller fler.

Figur 6: Index taxifordon, körsträcka och genomsnittliga körsträcka 2008-2017



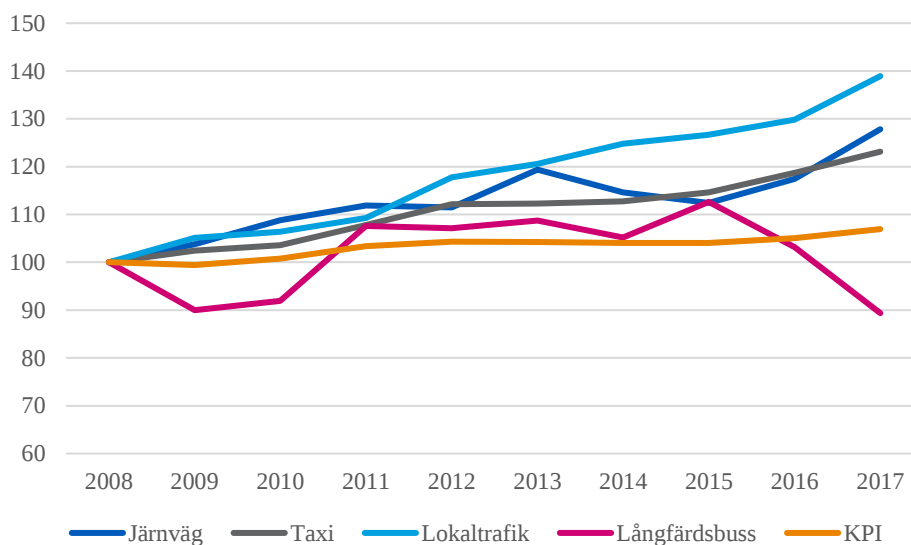
Källa: SCB.

Om vi ser antalet taxifordon som en indikator för utbudet och körsträckan som en indikator för efterfrågan kan vi konstatera att utbudet har vuxit snabbare än efterfrågan under den senaste tioårsperioden. Under de senaste två åren har antalet taxifordon och den totala körsträckan ökat i ungefär samma takt.

2.2 Priser

Kollektivtrafikens attraktionskraft beror till stor del på utbudet och priset på resan. Priset påverkar i hög grad hur vi reser, när vi reser och var vi reser. Priskänsligheten varierar mellan olika typer av resor. Priskänsligheten tycks inte vara så stor när det gäller resor som görs med den regionala kollektivtrafiken. Detta kan bero på att dessa resor ofta är av vardagskaraktär, exempelvis resor till jobb, skolan och affären, resor som vi måste göra. Priskänsligheten är i genomsnitt högre när det kommer till långväga resor. Dessa är oftare av sällankaraktär och resenären har i regel bättre möjlighet att påverka när och hur denne ska resa.

Figur 7: Prisindex för olika trafikslag samt KPI 2008-2017.



Källa: SCB.

I Figur 7 framgår att alla trafikslag utom långväga buss har ökat mer än konsumentprisindex, KPI, under den senaste tioårsperioden. Viktigt att notera är att KPI-utvecklingen var ovanligt svag fram till 2015 men att den börjat öka under de senaste två åren.

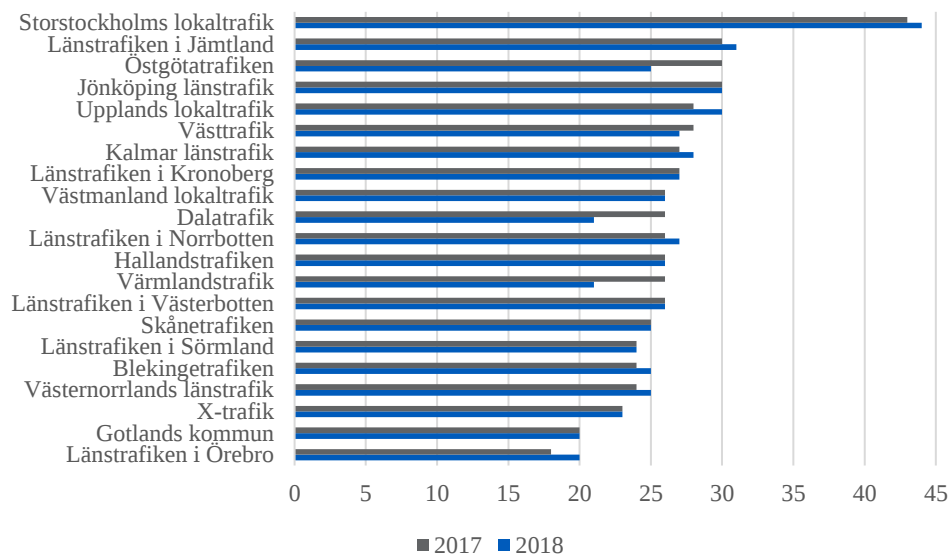
2.2.1 Regional kollektivtrafik

Den mest påtagliga prisutvecklingen har skett inom den regionala kollektivtrafiken. Sedan 2008 har prisindex ökat med nästan 40 procent samtidigt som KPI ökat med 7 procent. Inom den regionala kollektivtrafiken har priset på enkelbiljetter ökat snabbare än priset på periodkort vilket leder oss till slutsatsen att det blivit mer lönsamt att regelbundet nyttja kollektivtrafiken.

Det har blivit dyrare att bedriva kollektivtrafik. Sedan 2012 har trafikeringsskostnaderna i genomsnitt ökat med drygt 4 procent per år samtidigt som intäkterna endast ökat med i genomsnitt drygt 3 procent per år. Detta innebär att det finns ett gap mellan intäkter och kostnader som medför att antingen biljettpriserna, subventionerna eller båda måste höjas.

Det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som sätter priserna inom den upphandlade regionala kollektivtrafiken i respektive län. Detta medför att priserna varierar mellan olika län.

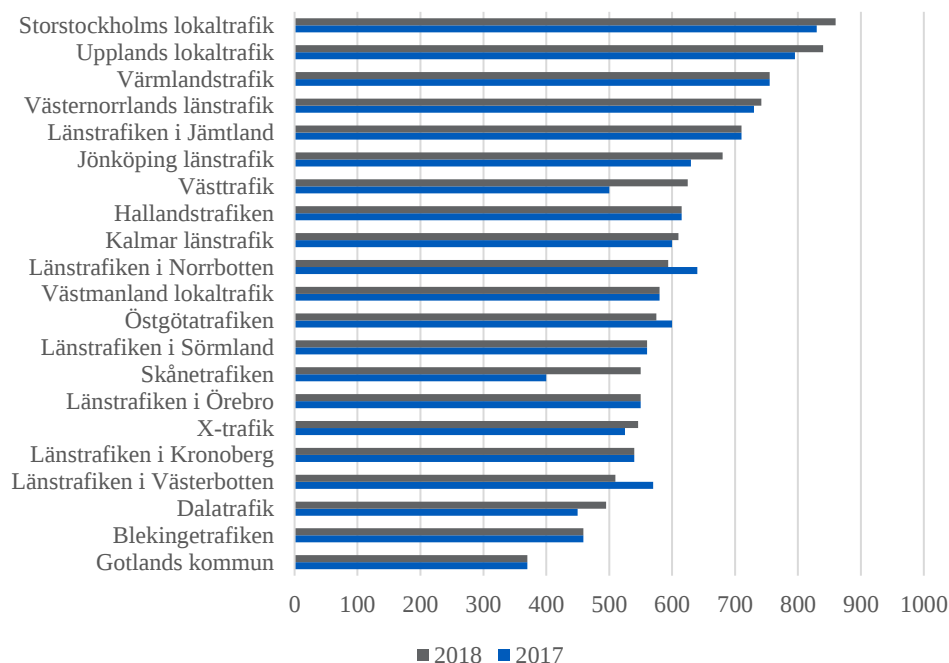
Figur 8: Pris för enkelbiljett (en zon eller motsvarande) i regional kollektivtrafik november 2017 respektive 2018.



Källa: respektive operatörs hemsida.

En enkelbiljett är i särklass dyrast i Stockholms lokaltrafik där priset ligger på 44 kronor. Örebros länstrafik säljer den billigaste enkelbiljetten som kostar mindre än hälften av motsvarande biljett i Stockholm, endast 20 kronor.

Figur 9: Pris för månadskort (en zon eller motsvarande) i regional kollektivtrafik november 2017 respektive 2018.



Källa: respektive operatörs hemsida.

Månadskort är dyrast i Stockholm där det kostar 860 kronor, en ökning på 30 kronor sedan 2017. Billigast är ett månadskort på Gotland där det kostar 370 kronor. Medelpriset för ett månadskort är 608 kronor. Att jämföra priser på månadskort i olika län är i viss mån problematiskt. Detta då omfattningen av det utbud som resenären får tillgång till via sitt månadskort varierar stort mellan olika län. Utbudet i Stockholms län, ifråga om såväl antal avgångar under olika delar av dygnet och dagar i veckan som antal linjer med mera, är givetvis betydligt mer omfattande än exempelvis på Gotland eller i Blekinge och detta återspeglas även i biljettpriset.

I Stockholm är månadskort och länskort detsamma och har därmed samma pris. I alla andra län finns såväl månadskort som länskort och länskorterna är, av förklarliga skäl, dyrare än månadskorten. Detta illustreras av att medelpriset för ett månadskort är 608 kronor medan medelpriset för ett länskort är 1 415 kronor.

2.2.2 Långväga trafik

Bussen är ett billigt alternativ för långväga resor, i synnerhet i jämförelse med flyget och tåget. Det har bidragit till att etablera bussen som ett populärt alternativ hos mer priskänsliga resenärsgupper som studenter och pensionärer. Mellan 2008 och 2015 ökade priserna på långväga buss med 12

procent. Under de senaste två åren har dock priserna fallit kraftigt, med hela 23 procentenheter. Sammantaget leder detta till att prisindex har minskat med totalt 11 procent mellan 2008 och 2017. Företaget Flixbus inträde på marknaden kan troligen vara en förklaring till utvecklingen mot allt lägre priser på marknaden för långväga busstransporter. De har gått in på flertalet marknader runt om i Europa med en uttalad lågprisstrategi i syfte att vinna marknadsandelar.

Prisutvecklingen för järnvägsresor har varit ganska marginell, i synnerhet om vi studerar utvecklingen från år till år. Mellan 2016 till 2017 har dock prisindex ökat med hela 10 procentenheter. En tänkbar delförklaring kan vara medelpriset för de biljetter som säljs till snabbtåg har ökat.¹⁸

2.2.3 Taxi

Prisutvecklingen inom taxi är stabil och kontinuerlig. Prisindex för taxi har ökat med 23 procent sedan 2008. Priset på en taxiresa räknas ofta ut som en funktion av framkörningsavgift, reslängd och restid. Taxibolagen måste, sedan 2015, lämna prisuppgifter i förväg om priset på resan förväntas överstiga 500 kronor. 2017 gjorde Transportstyrelsen en undersökning om prissättning och prisinformation vid taxiresor och i denna framgår att detta krav har bidragit till att prisvariationerna på marknaden har minskat.¹⁹

2.3 Kvalitet

En viktig aspekt att beakta är resenärernas upplevelse av resan då den upplevda kvaliteten i hög grad formar resenärernas inställning till kollektivtrafiken. I arbetet med att stärka kollektivtrafikens attraktionskraft blir det således viktigt att tydliggöra hur resenärerna upplever de olika delarna av resan. Nöjda resenärer kan ses som ett kvitto på att kollektivtrafikens erbjudande ligger i linje med resenärernas behov.

Att skapa en enhetlig bild av vad som utgör en resa med hög kvalitet är svårt. Upplevelsen av en resas kvalitet varierar från person till person. Punktlighet, säkerhet, bekvämlighet, möjlighet att arbeta under resan och miljövänlighet är bara några av de faktorer som avgör hur en resenär upplever en resa. Resenärer värderar dessa olika faktorer i olika hög grad. För någon är punktligheten helt avgörande, för en affärsresenär kan möjligheten att kunna arbeta betyda mer än annat och för en tredje är graden av bekvämlighet det som avgör. För många resenärer är det en kombination av flera olika faktorer som avgör hur de upplever en resa. Upplevelsen kan även påverkas av syftet med resan och valet av färdmedel. Den upplevda

¹⁸ Transportstyrelsen 2018 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2017, TSJ 2018-2387.

¹⁹ Transportstyrelsen 2017 Prissättning och prisinformation vid taxiresor.

kvaliteten varierar alltså inte bara från person till person utan även från tillfälle till tillfälle.

Svensk kollektivtrafik gör varje år en undersökning i syfte att följa kundernas nöjdhet med kollektivtrafiken, kollektivtrafikbarometern.²⁰ Undersökningen visar att den kvalitetsfaktor som främst driver resandet inom kollektivtrafiken är resenärernas upplevelse av hur relevant utbudet är. Ett relevant utbud handlar om ett tillräckligt omfattande utbud, ett utbud som motsvarar resenärernas behov att resa på vissa tider och från och till vissa platser. Att kollektivtrafiken erbjuder ett relevant utbud blir en viktig faktor i strävan mot att kollektivtrafiken ska kunna utgöra ett attraktivt alternativ till bilen.

Kollektivtrafikbarometern visar att 76 procent av de kunder som reser någon gång per kvartal är nöjda med sin senaste kollektivtrafikresa. Nöjdheten varierar mellan olika åldersgrupper, mest nöjda är resenärerna i åldersgruppen 65-85 år. Nöjdheten sjunker sedan succesivt ju yngre resenärerna är. Minst nöjda är resenärerna i åldersgruppen 16-19 år, där 69 procent är nöjda med resan.

I kollektivtrafikbarometern har olika kvalitetsfaktorer värderats dels utifrån hur viktiga de är för resenärerna, hur mycket de bidrar till resenärernas nöjdhet med kollektivtrafiken, och dels hur nöjda resenärerna är med de olika kvalitetsfaktorerna. Utifrån detta har kvalitetsfaktorerna delats in i fyra olika kategorier.

- Kvalitetsfaktorer som är viktiga att *vårda* är exempelvis att det känns enkelt och tryggt att resa. Dessa faktorer bidrar i hög grad till kundernas nöjdhet med den regionala kollektivtrafik och resenärerna är i genomsnitt nöjda med dessa kvalitetsfaktorer.
- Kvalitetsfaktorer som är viktiga att *förbättra* är exempelvis resenärernas upplevelse av att de kommer fram i tid och att avgångstiderna passar resenärernas behov. Dessa kvalitetsfaktorer är resenärerna i genomsnitt mindre nöjda med och samtidigt bidrar de i hög grad till resenärernas helhetsintryck av att resa med den regionala kollektivtrafiken. För att skapa en attraktiv kollektivtrafik är det således viktigt att arbeta för att förbättra dessa områden.
- Kvalitetsfaktorer som *kan bli bättre* är exempelvis informationen vid stopp och förseningar. Dessa kvalitetsfaktorer är resenärerna inte lika nöjda med som de faktorer som ingår i kategorierna förbättra och vårda. Samtidigt är de inte lika avgörande för resenärernas

²⁰ Svensk kollektivtrafik 2018 Kollektivtrafikbarometern 2017.

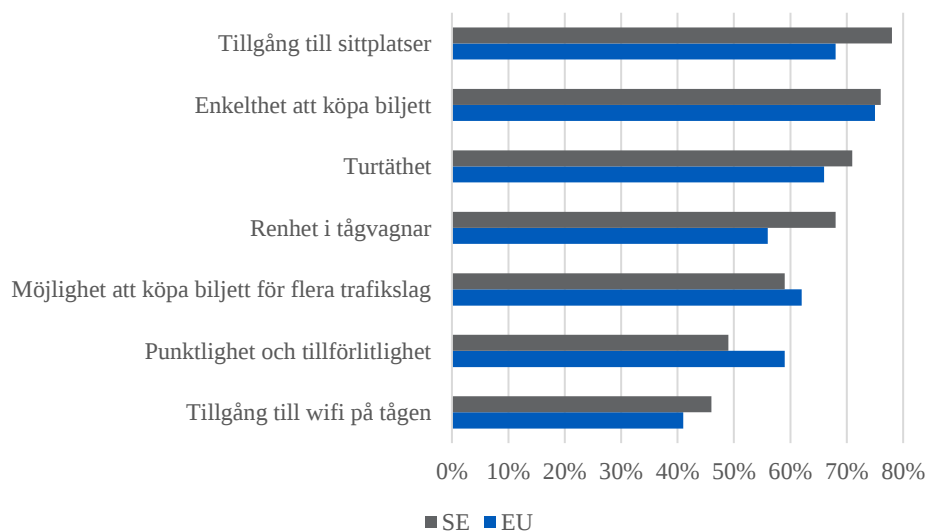
helhetsintryck av resan. Dessa kvalitetsfaktorer kan således bli bättre men kanske inte är det allra viktigaste att satsa på i syfte att skapa en attraktiv kollektivtrafik.

- Kvalitetsfaktorer som är *viktiga att bevaka* är exempelvis att det är rent och bekvämt ombord och att personalen ombord är trevlig och tillmötesgående. Dessa kvalitetsfaktorer är resenärerna i genomsnitt nöjda med. Enligt undersökningen har de en relativt liten inverkan på resenärernas helhetsintryck av resan men de är viktiga att bevaka då det finns skäl att tro att dessa är hygienfaktorer.

En kvalitetsfaktor som står ut ifrån om låg nöjdhet bland resenärerna är upplevelsen av att spara tid genom att resa med den regionala kollektivtrafiken, endast 25 procent upplever att de spar tid. Detta är säkerligen något som i hög grad bidrar till att många resenärer väljer bilen framför att resa kollektivt.

2018 publicerades en Eurobarometer om medborgarnas nöjdhet med järnvägsresor.²¹ Det är en undersökning som ger en bild av hur nöjda medborgare är med järnvägsresor. I undersökningen har man intervjuat personer som åker tåg ofta, ibland, sällan eller aldrig. I Figur 10 presenteras resultat för Sverige och genomsnittet för alla EU-länder.

Figur 10: Andel medborgare som är nöjda med olika aspekter av järnvägsresor 2018.



Källa: Eurobarometer 463.

Undersökningen visar att nästan 4 av 5 personer är nöjda med tillgången på sittplatser och 3 av 4 upplever att det är enkelt att köpa biljett.

²¹ Eurobarometer 463 – Europeans' satisfaction with passenger rail services.

I vår undersökning Resenärers syn på järnvägsmarknaden framkom att tågens punktlighet är en av de aspekter som värderas högst av resenärerna samtidigt som det är en av de aspekter som resenärerna är mest missnöjda med.²² Resultatet i Eurobarometern visade att färre än hälften av de tillfrågade personerna inte var nöjda med tågens punktlighet och tillförlitlighet. Punktligheten har stor inverkan på den totala reseupplevelsen. Oavsett om det är en resenär som är på väg till arbetet, en affärsresenär på väg till ett möte eller en privatresenär på väg till flygplatsen kan en försening få stora konsekvenser. Under de senaste åren har tågens förseningar varit föremål för livliga diskussioner. Förtroendet för tågtrafiken sjönk efter några snörika och kalla vintrar som resulterade i försenade och inställda tåg. Tillsammans för tåg i tid (TTT) är ett initiativ som syftar till att genom ett systematiskt samarbete förbättra punktligheten i tågtrafiken och bygga upp förtroendet för densamma. Målet är att 95 procent av tågen ska vara i tid år 2020.²³

Tabell 2: Punktlighet inom persontrafik på järnväg 2013-2017. Andel i procent (%).

År	Kort	Mellan	Lång	Totalt
2013	94,1	87,4	78,2	90,0
2014	93,4	88,0	77,1	90,0
2015	93,7	88,2	77,2	90,1
2016	94,0	87,9	77,4	90,1
2017	93,4	88,8	78,3	90,3

Källa: Trafikanalys.

I tabellen framgår att 2017 anlände 9 av 10 tåg slutstation inom fem minuter efter utsatt tid. Punktligheten var högst på korta distanser och lägst på långa distanser. Sannolikheten att drabbas av en försening är således större ju längre sträcka en resenär färdas. Tågens punktlighet varierar mellan olika län från 75 till 93 procent. Lägst var punktligheten i Norrbottens län, högst i Uppsala, Södermanlands och Östergötlands län. Punktligheten varierar även mellan olika dagar i veckan. Punktligheten är som högst under helgerna vilket troligen kan förklaras av att det då går färre tåg och risken är därmed mindre att primära störningar sprider sig och skapar problem för andra tåg i systemet. Sedan 2013, då TTT startade, har antalet tåg som framförs på järnvägen ökat från 852 000 till 965 000, en ökning på 13 procent. Detta bidrar till utmaningen att nå målet 95 procent tåg i tid 2020.²⁴

Utifrån siffrorna i tabellen kan vi konstatera att tågens punktlighet har varit relativt oförändrad under de senaste fem åren, TTT till trots. I nuläget ser

²² Transportstyrelsen 2017 Resenärernas syn på järnvägsmarknaden, TSJ 2017-1405.

²³ Punktligheten kvantifieras med hjälp av STM (5) och visar andelen planerade tåg, dagen innan avgång, som anlänt till slutstationen inom fem minuter efter utsatt tid.

²⁴ Trafikanalys 2018 Punktlighet på järnväg 2017.

det minst sagt svårt ut att nå det uppsatta målet och vi och Trafikanalys har riktat kritik mot att arbetet med att förbättra tågens punktlighet går alltför långsamt.

2.4 Ekologiskt hållbara persontransporter

Koldioxid och andra växthusgaser som vi människor släpper ut i atmosfären från olika verksamheter gör att klimatet blir varmare. Förbränning av fossila bränslen för el- och värme, industriprocesser och transporter står för det största bidraget till klimatförändringen både i Sverige och världen i stort. Utsläppen av växthusgaser leder till en förstärkt växthuseffekt vilket i sin tur resulterar i att jordens medeltemperatur stiger. Koncentrationen av koldioxid och andra växthusgaser i atmosfären stiger allt mer. För att temperaturökningen ska vara möjlig att begränsa till under två grader, och helst under 1,5 grader, behöver de globala växthusgasutsläppen snabbt minska för att senast under seklets andra hälft vara kring noll.²⁵ För att en sådan kraftig omställning av samhället ska lyckas behövs både insatser i enskilda länder och internationellt samarbete för att begränsa utsläppen, bland annat inom FN:s klimatkonvention. Riksdagen har beslutat om ett klimatpolitiskt ramverk som innebär att Sverige 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser och redan 2030 ska inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) ha minskat sina utsläpp av växthusgaser med 70 procent jämfört med 2010. Att nå dit kommer bli en stor utmaning för hela samhället.²⁶

2017 stod inrikes gods- och persontransporter för mer än 30 procent av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Den största andelen av transportsektorns utsläpp av växthusgaser kommer från personbilarna, de står för över 60 procent av utsläppen. Sett över tid har utsläppen från personbilstrafiken minskat. 2017 var utsläppen från personbilar 18 procent lägre jämfört med år 1990.²⁷

Utsläppsminskningen kan förklaras av att:

- Användningen av diesel- och biodrivmedel har ökat, främst genom låginblandning men även genom en ökad andel ren biodiesel.²⁸
- Personbilarna har blivit mer energieffektiva.
- Hela fordonsflottan har succesivt förnyats. Nya, mer energieffektiva, fordon har ersatt äldre fordon.²⁹

²⁵ Naturvårdsverket 2018, Fördjupad analys av svensk klimatstatistik 2018.

²⁶ Trafikverket 2018 Trafikverkets miljörapport 2017.

²⁷ Naturvårdsverket 2018 Fördjupad analys av svensk klimatstatistik 2018.

²⁸ Energimyndigheten 2018 Drivmedel 2017 Redovisning av uppgifter enligt drivmedelslagen och hållbarhetslagen.

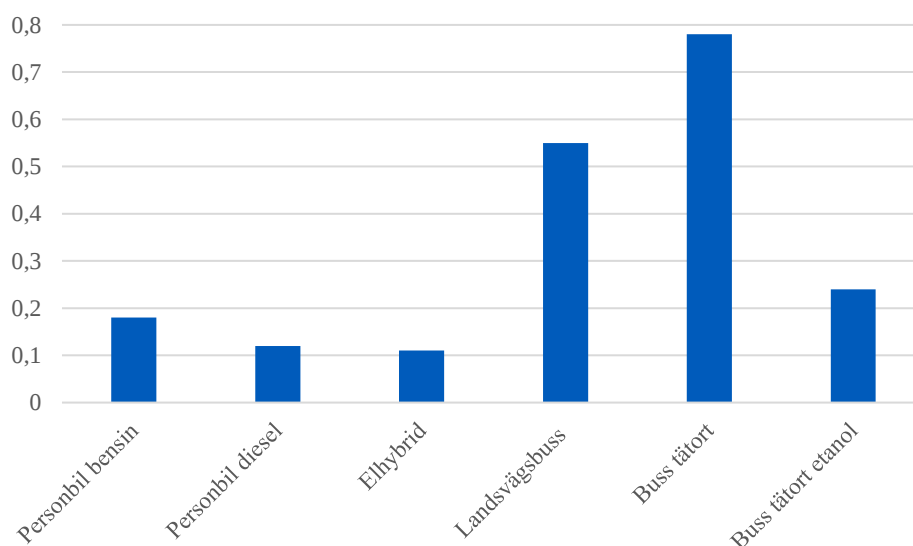
²⁹ Trafikverket 2018 PM Minskade utsläpp men snabbare takt krävs för att nå klimatmål.

Persontrafikarbetet har samtidigt ökat vilket har haft en dämpande effekt på utsläppsminskningen.³⁰ Utsläppsminskningen mellan 2016 och 2017 var 2 procent. För att nå klimatmålet, en minskning av utsläppen från transportsektorn med 70 procent till 2030, krävs en minskning på 8 procent per år. Detta kan göras genom att exempelvis energieffektivisera fordonen och göra det lättare att välja energieffektiva fordon och förnybara drivmedel. Vidare krävs ett mer energieffektivt resande vilket, bland annat, kan uppnås genom att ersätta individuellt resande med kollektivt resande.³¹

2.4.1 Kollektivt resande med buss och tåg

Kollektivtrafiken kan spela en viktig roll för att Sverige ska nå sina uppsatta mål om en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.³² Bland motordrivna färdmedel är tåg, buss och tunnelbana de mest koldioxidsnåla alternativen. Kollektivt resande är, redan vid förhållandevis låg beläggingsgrad, mer energieffektivt än individuellt motoriserat resande.

Figur 11: Koldioxidutsläpp för olika fordonstyper, kilo koldioxid per fordonskilometer.



Källa: Trafikverket

I figuren framgår att en personbil som drivs med bensin i genomsnitt släpper ut knappt 0,2 kg CO₂ per fordonskilometer. En buss i tätortstrafik släpper ut knappt 0,8 kg CO₂ per fordonskilometer och en landsvägsbuss släpper i genomsnitt ut drygt 0,5 kg CO₂ per fordonskilometer.³³ Den genomsnittliga beläggningen på bussar i Sverige, beräknat som antal passagerare per buss, var 2016 tolv personer. I personbilar åker i genomsnitt 1,2 personer. Detta

³⁰ Naturvårdsverket 2018 Fördjupad analys av svensk klimatstatistik 2018.

³¹ Energimyndigheten 2017 Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet.

³² Energimyndigheten 2017 Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet.

³³ Trafikverket 2017 Handbok för vägtrafikens luftföreningar.

innebär att genomsnittsbilisten, som kör eller färdas i en personbil som drivs med bensin, i genomsnitt orsakar ett utsläpp på 0,15 kg CO₂ per kilometer. Den resenär som istället väljer att åka landsvägsbuss orsakar i genomsnitt ett utsläpp på mellan 0,04 och 0,05 kg CO₂ per kilometer.

Järnvägstransporterna (gods- och persontrafik) svarar för mindre än 1 procent av hela transportsektorns utsläpp av koldioxid. Detta beror på att den allra största delen av det svenska järnvägsnätet är elektrifierat och att den största delen av trafiken också trafikerar de elektrifierade banorna. Det beror även på att ett tåg kan transportera många människor samtidigt. På ett genomsnittligt tåg ryms ungefär lika många resenärer som på sex bussar eller nästan 140 bilar.³⁴

Inom busstrafiken har utvecklingen av fordon kommit långt och alternativa drivmedel används i allt högre grad. Antalet bussar som kör på förnybara drivmedel ökar snabbt. Den sammantagna andelen förnybara drivmedel i upphandlad busstrafik ökade till 86 procent 2017.³⁵ Störst är andelen i Stockholms län med över 95 procent förnybara drivmedel och lägst är andelen i Gotlands län med 6 procent.³⁶

2.4.2 Taxi

Enligt Svenska Taxiförbundet har antalet miljöbilar länge ökat inom taxibranschen. 2008 var andelen taxifordon som körs på alternativa bränslen cirka 18 procent, 2017 var motsvarande siffra 32,3 procent. Ökningen tros i första hand bero på att allt fler taxiföretag arbetar efter en miljöpolicy. Att miljöbilar prioriteras vid flygplatser och järnvägsstationer samt att det funnits krav på miljöbilar i större upphandlingar tros också ha påverkat utvecklingen i en positiv riktning. De senaste 2 åren har dock andelen miljöbilar minskat. Detta beror sannolikt på att andelen taxiföretag med en eller två bilar ökar och dessa kör ofta på uppdrag av digitala plattformsföretag som inte ställer krav på miljöbilar.³⁷

³⁴ Trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/energi-och-klimat/Transportsektorns-utslapp/Jamvagens-utslapp/ Tillgänglig 2019-01-24.

³⁵ Sveriges Bussföretag 2018 Statistik om bussbranschen.

³⁶ SKL 2018 Öppna jämförelser – Kollektivtrafik 2017.

³⁷ Svenska taxiförbundet 2017 Branschläget.

3 Marknadshändelser och regelförändringar

3.1 Regional kollektivtrafik

3.1.1 Händelser under 2018

I Region Uppsala diskuterades under 2018 möjligheten för en kommersiell aktör att ta över trafiken på den linje som går mellan Uppsala och Arlanda flygplats. Ambitionen var att trafikförvaltningen skulle kunna spara pengar samt släppa ansvaret för en linje där det går parallell pendeltågstrafik.³⁸ En utredning hade också visat att det fanns intresse från kommersiella aktörer att köra trafiken. Ett förslag fanns framtaget, men i oktober beslutades istället att trafiken tills vidare skulle fortsätta vara del av regionens trafikutbud. Anledningen till detta var att man inte hittat en lösning för att linjen fortsatt skulle kunna nyttjas av arbetspendlare, vilket man från regionens sida ansåg var nödvändigt.³⁹ Därför kommer linjen även fortsättningsvis köras som subventionerad trafik.

I augusti undertecknades ett avtal som innebär att Skånetrafiken framöver kommer ta fullt ansvar för trafiken med Öresundstågen. Idag är ansvaret delat mellan Skånetrafiken och det danska Transportministeriet och det är två aktörer som kör trafiken. Med det nya upplägget tar Skånetrafiken det fulla ansvaret för trafiken i Sverige samt trafiken över Öresundsbron till Köpenhamn. Det kommer då också bli en operatör som kör all trafik.⁴⁰ Upplägget förväntas leda till bättre punktlighet och en ökad tydlighet. Samtidigt blir trafiken vidare från Köpenhamn mot Helsingör, som i dagsläget är en del av Öresundstågsutbudet, ett renodlat ansvar för det danska Transportministeriet. Resenärer som ska från Sverige till Helsingör kommer därför i framtiden att behöva byta tåg i Danmark.⁴¹

Under 2017 upphandlades ett nytt avtal för trafiken med Krösatågen, som främst körs i Jönköping, Kalmar och Blekinge län. Trafiken var tänkt att starta i december 2018, då det tidigare avtalet upphörde. Den ursprungliga upphandlingen vanns av Tågkompaniet. Dock valde den tidigare utföraren av trafiken, Transdev, att begära överprövning av upphandlingen.⁴² Förvaltningsrätten meddelade i maj att upphandlingen behöver göras om. Domstolen menade att de kvalitetskriterier som använts inte varit tillräckligt tydliga och att det kan ha påverkat upphandlingen till Transdevs nackdel.⁴³ Då en ny upphandling tar tid valde regionerna att teckna ett tvåårigt avtal

³⁸ Bussmagasinet 2018-06-13 Busslinjen Arlanda-Uppsala blir kommersiell.

³⁹ Region Uppsala 2018-10-23 Protokoll Kollektivtrafiknämnden § 75/18.

⁴⁰ Skånetrafiken 2018-08-24 Unikt avtal för Öresundsresenärer till Köpenhamn.

⁴¹ SVT Nyheter 2018-08-21 Skånetrafiken tar över hela Öresundstrafiken.

⁴² Jönköpings-Posten 2018-05-28 Upphandling om Krösatåg stred mot lagen – 190 anställda berörs.

⁴³ Förvaltningsrätten i Jönköping Dom 2018-05-25 Mål nr 6154-17 m.fl.

med Tågkompaniet, som således ändå tog över trafiken från och med december.⁴⁴

I förra årets version av Transportmarknaden i siffror redogjorde vi för upphandlingen av busstrafik i Jämtland, där regionen lyckades väl med att få ett ökat antal anbudsgivare jämfört med tidigare upphandlingar. Upphandlingen överklagades dock och förvaltningsrätten kom fram till att den skulle göras om. Medan upphandlingen pågick fattades beslut om att lägga ned bussgodsvärksamheten, vilket förvaltningsrätten bedömde utgjorde en väsentlig ändring.⁴⁵ Upphandlingen gjordes därför om och vanns av det norska företaget Trønderbilene AS som kommer ta över trafiken i augusti 2019.⁴⁶

3.1.2 Sentida och framtida regelförändringar

Genom en satsning i 2018 års budget och införandet av en förordning gavs RKM möjlighet att söka bidrag för att erbjuda sommarlovslediga ungdomar möjlighet att resa med kollektivtrafiken utan att betala någon avgift.⁴⁷ En total budget på 350 miljoner kronor avsattes för detta ändamål och RKM fick söka bidraget från Trafikverket, som administrerade pengarna. Syftet med satsningen var att möjliggöra för ungdomar att resa till och från olika aktiviteter under sin ledighet. Stödet riktades till ungdomar i högstadie- och gymnasieåldern. Samtliga RKM sökte och beviljades bidrag. I samtliga län ökade resandet med kollektivtrafiken bland ungdomar under sommarlovet. Enstaka län upplevde att problem med exempelvis skadegörelse ökat.⁴⁸ Då förfarandet kring detta stöd är inskrivet i förordning kommer det återkomma framöver, förutsatt att förordningen inte ändras eller upphävs samt att det finns pengar avsatta.

I juni lade Utredningen om vissa förenklade upphandlingsregler fram sitt betänkande.⁴⁹ I utredningen finns förslag på att införa dels en överprövningsavgift, dels ett processkostnadsansvar. Bakgrunden till förslagen är att Sverige har väldigt många överprövningar av offentliga upphandlingar. En anledning till detta är att trösklarna för att begära överprövning är väldigt låga då den ekonomiska risken för den som begär överprövning är minimal. Detta har märkts av inom kollektivtrafikområdet där en hel del upphandlingar prövats av domstol med olika utfall. Med dessa regler menar utredningen att incitamenten för leverantörer att påpeka fel och brister i anbudet i ett tidigt skede stärks, vilka kan gå att åtgärda med mindre insatser än att hela upphandlingar behöver göras om. Sannolikt

⁴⁴ Smålands Dagblad 2018-09-06 Nytt företag tar över Krösätågstrafiken.

⁴⁵ Förvaltningsrätten i Härnösand Dom 2018-05-14 Mål nr 5126-17E 5127-17E.

⁴⁶ Länstrafiken i Jämtland/Härjedalen 2018-08-27 Pressmeddelande Framtidens regionbusstrafik.

⁴⁷ Förordning (2018:349) om stöd för att främja fri kollektivtrafik för ungdomar.

⁴⁸ Mejl från Jenny Hjalmarson, Trafikverket 2018-12-07.

⁴⁹ SOU 2018:44 Möjligt tillåtet och tillgängligt – förslag till enklare och flexibla upphandlingsregler och vissa regler om överprövningsmål.

kommer även antalet överprövningar att minska. En farhåga är dock att de föreslagna ändringarna riskerar att slå hårdare mot mindre företag som inte har möjlighet att bära de risker det kan innebära att begära överprövning.

3.2 Långväga trafik

3.2.1 Händelser under 2018

I början av 2018 trädde en ny tågoperatör in på den svenska järnvägsmarknaden. Det rörde sig om bolaget Saga Rail som startade upp verksamhet mellan Stockholm och Linköping under veckosluten. Trafiken kördes med gamla pendeltågsvagnar som givits en uppfräschning och målats i en uppseendeväckande rosa färg. Dessa tåg skulle egentligen ha skrotats, men Saga Rail fick istället köpa dem. Tanken med trafikupplägget var att kunna erbjuda billiga resor med lite lägre komfort, där den tänkta målgruppen var exempelvis studenter. Trafiken pågick under några månader, men startades inte upp igen efter sommaren. Enligt företaget berodde detta på att man inte fått tillgång till SJ Online, det vill säga SJ:s digitala säljkanaler, och därigenom hade svårt att sälja sina biljetter.⁵⁰ Företaget har dock förhoppningar om att kunna starta upp trafiken framöver och har till exempel sökt och beviljats kapacitet i tågplanen för 2019. Under tiden trafiken ligger nere har företaget hyrt ut tågen till TÅGAB som använder dem i trafik mellan Karlstad och Göteborg.

I april valde MTR Express att lämna in ett klagomål till Konkurrensverket med anledning av att de, precis som Saga Rail, inte tillåts sälja sina biljetter via SJ Online. MTR menar att kostnaderna för att bygga upp och marknadsföra egna säljkanaler blir orimligt höga och att dessa kostnader gör att företaget inte kan expandera sin verksamhet. I klagomålet anför man att SJ ågnar sig åt missbruk av dominerande ställning, alternativt konkurrensbegränsande offentlig säljverksamhet.⁵¹ Missbruk av dominerande ställning framförde bolaget som grund även när man lämnade in ett klagomål 2014. Då valde Konkurrensverket att efter en snabb utredning lägga ner ärendet.⁵² Denna gång har myndigheten startat upp en mer omfattande utredning och räknar med att kunna komma med besked om sin bedömning under 2019.⁵³

Samtidigt som MTR Express hävdar att deras möjligheter att expandera begränsas gör de ändå vissa försök att utöka sin verksamhet. Under sommaren 2019 planerar företaget att utöka sin trafik och köra vidare från

⁵⁰ Sagarail.se, tillgänglig 2018-12-05.

⁵¹ MTR Express 2018 Klagomål avseende missbruk av dominerande ställning och konkurrensbegränsande offentlig säljverksamhet.

⁵² Konkurrensverket beslut 2014-05-14 Påstått missbruk av dominerande ställning – leveransvägran av tillträde till s.k. onlineförsäljning av fjärrtågsbiljetter, Dnr 178/2014.

⁵³ Information vid möte mellan Transportstyrelsen och Konkurrensverket november 2018.

Göteborg till Varberg, Falkenberg och Halmstad. Det gör att det kommer vara möjligt att resa med företagets tåg direkt från Stockholm till dessa orter. Tågen kommer att köras två gånger om dagen alla dagar i veckan under sommarperioden.⁵⁴ Etableringen gör också att det tillkommer ytterligare konkurrens längs med Västkustbanan, som sedan tidigare trafikeras av både SJ och Öresundståg.

Swebus, som under många år varit Sveriges största bussoperatör för fjärrtrafik, har under flera år haft problem med lönsamheten. Under våren 2018 meddelade ägaren Nobina att de valt att sälja företaget till Flixbus.⁵⁵ Flixbus härstammar från Tyskland och har på kort tid växt kraftigt och etablerat verksamhet i många länder i Europa. Affärsidén är att samarbeta med existerande bussbolag som kör trafiken, medan Flixbus ansvarar för exempelvis marknadsföring, ruttplanering och kundservice. Sedan Flixbus startade verksamhet i Sverige har konkurrensen om expressbussresenärerna varit hård och att någon form av förändring var på gång har det inom branschen spekulerats kring under en tid. I och med förvärvet har Swebus som varumärke lagts ned och Flixbus övertagit rollen som den främsta aktören för fjärrtrafik med buss i Sverige.

3.2.2 Sentida och framtida regelförändringar

I förra årets version av Transportmarknaden i siffror tog vi upp att det pågår ett arbete med att revidera tågpassagerarförordningen. Detta arbete pågår fortsatt och i november 2018 röstade Europaparlamentet för ett utkast till förslag om ändringar i förordningen. Bland ändringarna finns ett flertal bestämmelser som branschen menar riskerar att bli kostnadsdrivande. Bland förslagen finns exempelvis höjda krav för ersättning som ska betalas ut vid förseningar och att alla nya och ombyggda tåg ska ha plats för minst åtta cyklar.⁵⁶ Nästa steg i lagstiftningsprocessen är att det utkast parlamentet röstade igenom ska upp till behandling i ministerrådet.⁵⁷ Eftersom flera av förslagen är tämligen långtgående är det sannolikt att det kommer dröja innan ett färdigt förslag kan antas. Ett införande av nya regler ligger därför sannolikt flera år fram i tiden.

⁵⁴ MTR Express 2018-06-28 Pressmeddelande MTR Express tidtabell 2019 – attraktivare morgonavgångar samt Varberg, Falkenberg och Halmstad som sommardestinationer.

⁵⁵ Nobina 2018-05-02 Pressmeddelande Nobina avyttrar sin expressbussverksamhet.

⁵⁶ European Parliament legislative resolution of 15 November 2018 on the proposal for a regulation of the European Parliament and the Council on rail passengers' rights and obligations.

⁵⁷ European Parliamentary Research Service, November 2018, EU Legislation in Progress: Rail passengers' rights and obligations in the EU, second edition.

3.3 Taxi

3.3.1 Händelser under 2018

I tidigare versioner av Transportmarknaden i siffror har vi uppmärksammat bolaget Heetch, som erbjudit transporttjänster i storstäder under kvällar och helger. Då företaget saknat taxitrafiktillstånd har vi bedömt att företaget ägnat sig åt olaga taxitrafik, medan företaget menat att det rört sig om en samåkningstjänst. Företaget valde att under en tid fortsätta bedriva sin trafik, men efter att tingsrätten dömt förare som kört för företaget för olaga taxitrafik valde företaget att i februari lägga ned verksamheten.⁵⁸ Efter att verksamheten lades ned har ytterligare förare dömts för olaga taxitrafik för körningar som gjordes innan tjänsten lades ned.⁵⁹

Reglerna kring redovisningscentraler har nu fått verkan för samtliga aktörer på marknaden. Reglerna innebär att taxiföretag behöver föra över uppgifter från taxameter till en redovisningscentral. Under året har ytterligare en aktör fått tillstånd att bedriva redovisningscentral och vårt arbete med tillsyn kring överförande av uppgifter har tagit fart. Det arbetet har lett till att vi i flera fall återkallat taxitrafiktillstånd på grund av att tillståndshavaren inte anmält anslutning och fört över uppgifter till en redovisningscentral. Ett antal återkallelser har överklagats och förvaltningsrätten har i de fallen valt att gå på vår linje. Ett fall har även överklagats till kammarrätten, som valde att inte meddela prövningstillstånd.⁶⁰

3.3.2 Sentida och framtida regelförändringar

Regeringen presenterade i april en proposition med förslag om att införa en ny kategori av taxitrafik. Det rör sig om en typ av trafik som inte ska behöva taxameter, utan istället använda särskild utrustning för taxifordon.

Införandet av en ny typ av taxitrafik innebär också att möjligheten att beviljas undantag från kravet på taxameter försvinner. Alla fordon som bedriver taxitrafik kommer därför behöva ha antingen taxameter eller särskild utrustning för taxifordon. Detta är tänkt att möjliggöra att ny teknik kan bidra till en mer kostnadseffektiv taxinäring samtidigt som Skatteverket ges bättre möjligheter att kontrollera att företag betalar skatt på ett korrekt sätt. Fordon som tillhör den nya kategorin taxi kommer ha vissa begränsningar. Bland annat måste alla körningar vara förbeställda, priset ska anges i förväg och föraren får inte vara inblandad i betalningen. Lagändringarna som möjliggör en ny kategori taxi införs från 1 januari 2021.⁶¹

⁵⁸ DI Digital 2018-02-26 Artikel Uber-konkurrenten lägger ner samåkningstjänst efter dom.

⁵⁹ Se exempelvis Södertörns tingsrätt Dom 2018-09-27 Mål nr. B 9064-18 och Attunda tingsrätt Dom 2018-10-18 Mål nr. B 3548-18.

⁶⁰ Kammarrätten i Göteborg Beslut 2018-10-03 Mål nr. 2494-18.

⁶¹ Prop. 2017/18:239 En ny kategori av taxitrafik.

I samma proposition föreslås även att tillståndspliktiga beställningscentraler ska etableras. Dessa ska ha i uppdrag att samla in uppgifter från innehavare av taxitrafiktillstånd som använder särskild utrustning för taxifordon. Det kommer vara obligatoriskt för innehavare av taxitrafiktillstånd att vara anslutna till minst en beställningscentral om de har fordon med särskild utrustning. Bestämmelserna om beställningscentraler träder ikraft den 1 september 2020.⁶²

⁶² Prop. 2017/18:239 En ny kategori av taxitrafik.

4 Ekonomisk utveckling i företagen

Det här kapitlet beskriver utvecklingen på marknaden för persontransporter på väg och järnväg ur ett ekonomiskt perspektiv. Buss-, taxi- och järnvägsbranschen studeras utifrån lönsamhet och stabilitet. Lönsamheten beskrivs via rörelsemarginalen medan stabiliteten skildras via soliditeten. Vidare placeras järnvägsföretagens enskilda omsättning i relation till den totala omsättningen för att mäta deras relativa storlek på marknaden. Måtten beskrivs med avseende på centrering och spridning. Tillsammans ger det en bild av konkurrensförhållanden och eventuella marknadsförskjutningar inom respektive bransch.

Rörelsemarginalen ställer företagets vinst innan avdrag för finansiella poster i relation till företagets omsättning och anger hur mycket som blir kvar av varje omsatt krona för att finansiera räntor, skatt och eventuell vinst. Måttet är oberoende av hur företaget finansierat sin verksamhet och lämpar sig därför vid jämförelser inom en och samma bransch. Sett över alla aktörer kan måttet ge indikationer om marknaden är lönsam eller inte. Om ett företag har en hög rörelsemarginal jämfört med andra företag på marknaden kan det signalera att företaget har marknadsmakt och ensam influerar priserna på marknaden. Som referenspunkt kan nämnas att den genomsnittliga rörelsemarginalen i näringslivet uppgick till 7,1 procent 2017.⁶³

Soliditeten visar hur stor andel av tillgångarna som utgörs av eget kapital och räknas ut genom att ställa summan av eget kapital och 78 procent av de obeskattade reserverna i relation till balansomslutningen. Ju högre soliditet desto större andel av tillgångarna har finansierats med egna medel. Det innebär att soliditeten minskar vid investeringar som kräver att företagen tar lån. Soliditeten kan ses som ett mått på företagets finansiella stabilitet och långsiktiga betalningsförmåga där företag med allt för låg soliditet riskerar konkurs. En vanligt förekommande tumregel är att soliditeten inte bör understiga 30 procent. 2017 uppgick den genomsnittliga soliditeten i näringslivet till 43,4 procent.⁶⁴

4.1 Järnvägsbranschen

Under 2017 bedrev 15 aktörer, varav två med licens i andra länder, persontrafik på järnvägsnätet i Sverige. Av dessa ingår ett antal i samma koncern. Exempelvis bildar SJ AB och SJ Götalandståg tillsammans SJ-koncernen. Jämfört med 2016 har tre aktörer slutat bedriva persontrafik:

⁶³ Statistiska Centralbyrån Företagens ekonomi 2017.

⁶⁴ Statistiska Centralbyrån Företagens ekonomi 2017.

- Stockholmståg har avvecklats sedan MTR Pendeltågen tagit över driften av pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen.
- Botnietåg har avvecklats sedan Tågkompaniet tagit över driften av Norrtågstrafiken i Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland.
- SJ Norrlandståg bedriver inte längre någon trafik sedan nattågstrafiken flyttats till moderbolaget SJ AB.

Figur 12: Marknadsandel per järnvägsföretag baserat på omsättning 2017.⁶⁵



Källa: respektive företags årsredovisning.

SJ är den enskilt största aktören. Moderbolaget har 54 procent av marknadsandelarna medan koncernen i sin helhet har 61 procent. Närmast därefter följer MTR Pendeltågen (som har 17 procent av marknaden), A-train (som har sju procent av marknaden) och Arriva tåg (som har tre procent av marknaden). Likt tidigare år tappar SJ-koncernen andelar på marknaden. Sedan föregående år har de minskat sin marknadsandel med 13 procentenheter. Utvecklingen går framförallt att härleda till att den upphandlade trafiken minskat i omfattning, då de under 2016 slutade bedriva trafik åt SL och Norrtåg. Samtidigt fortsätter MTR-koncernen växa. Koncernen i sin helhet har 19 procent av marknaden. Det är 16 procentenheter mer än föregående år och 18 procentenheter mer än året

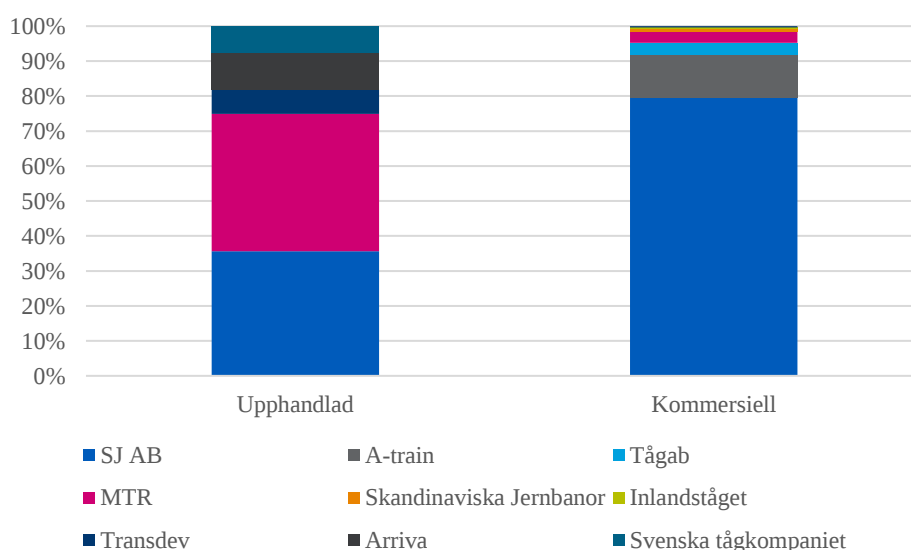
⁶⁵ Företag med nummer: 1) Skandinaviska Jernbanor, 2) Inlandståget, 3) Transdev Uppland.

dessförinnan. Utvecklingen följer delvis av att snabbtågstrafiken mellan Stockholm och Göteborg ökat i omfattning, men beror framförallt på att de sedan slutet av 2016 ansvarar för driften av pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen.

Många av företagen i figuren ovan riktar in sig mot olika segment på marknaden och konkurrerar därför inte direkt med varandra. Det är enbart på ett fåtal sträckor som direkt konkurrens förekommer mellan företagen. Några exempel på dessa relationer är Stockholm-Göteborg som trafikeras av SJ, MTR och Skandinaviska Jernbanor, Stockholm-Malmö som trafikeras av Transdev och SJ samt Göteborg-Karlstad som trafikeras av SJ och TÅGAB. På ett antal sträckor förekommer också konkurrens mellan upphandlad och kommersiell trafik. Några exempel är Väst kustbanan som trafikeras av Öresundståg och SJ, Stockholm-Uppsala som trafikeras av SL och SJ samt Uppsala-Gävle som trafikeras av Upptåget och SJ.

Genom att kombinera uppgifter om omsättning med uppgifter om utförda bruttotonkilometer går det att skapa sig en uppfattning om hur utbredd konkurrensen är inom den kommersiella respektive upphandlade trafiken.

Figur 13: Marknadsandel per företag i upphandlad respektive kommersiell trafik 2017.



Källa: respektive företags årsredovisning, egen bearbetning.

Som framgår av figuren är konkurrensen mindre utbredd inom den kommersiella trafiken än inom den upphandlade. Inom den kommersiella trafiken stod SJ för cirka 80 procent av omsättningen, medan den näst största aktören, A-train, stod för cirka tolv procent. MTR Express, Skandinaviska Jernbanor, TÅGAB och Transdev delar på resterande åtta procent. Över tid har SJ:s andel av omsättningen på marknaden minskat.

Inom den upphandlade trafiken är fördelningen mellan företagen mer likartad. 2017 stod SJ för 36 procent, medan MTR Pendeltågen och Arriva stod för 39 respektive elva procent av omsättningen. Samma trend som inom den kommersiella trafiken går att observera inom den upphandlade, det vill säga SJ tappar andelar till förmån för andra företag. Av dessa siffror kan vi konstatera att fler företag bedriver en omfattande trafik inom den upphandlade trafiken än inom den kommersiella.

Tabell 3: Nyckeltal järnvägsföretag persontrafik 2013-2017. Medianvärden.

Nyckeltal	2013	2014	2015	2016	2017
Omsättning (tkr)	192 948	234 457	237 068	240 407	250 099
Rörelsemarginal (%)	3,2	5,2	3,5	5,8	7,0
Soliditet (%)	13,2	19,5	15,5	24,4	24,8

Källa: respektive företags årsredovisning.

2017 uppgick den totala omsättningen till cirka 12,8 miljarder kronor, vilket är 2,5 procent mer än året innan och 14 procent mer än fem år tidigare. Som jämförelse kan nämnas att den genomsnittliga tillväxten i näringslivet under samma femårsperiod uppgick till cirka 11 procent. Vid sidan om MTR Pendeltågen (som påbörjade sitt trafikavtal sent 2016 och därför har en kraftig procentuell tillväxt 2017) står Skandinaviska Jernbanor för den enskilt största tillväxten. Mellan 2016 och 2017 har de ökat sin omsättning med 75 procent. Medianomsättningen har ökat årligen sedan 2013 och uppgick 2017 till cirka 250 miljoner kronor. Efter ett antal år i följd där spridningen i redovisad omsättning minskat mellan företagen, så ökar den mellan 2016 och 2017. Detta skulle kunna peka på ökade skillnader mellan företagen, men följer framförallt av att SJ samlat trafik i moderbolaget. Exempelvis har de flyttat driften av nattågstrafiken från dotterbolaget SJ Norrlandståg till moderbolaget. Tar vi hänsyn till detta genom att studera spridningen mellan koncerner ser vi att spridningen snarare minskat.

De redovisade rörelsemarginalerna sträcker sig från -26 till +46 procent, där A-train står för den högsta noteringen och MTR Express för den lägsta. 2017 var de flesta företagen lönsamma. Utöver MTR Express bokfördes enbart Tågkompaniet för ett negativt rörelseresultat. Detta går att ställa i kontrast till 2016, då fyra företag redovisade ett negativt rörelseresultat. Bortser vi från ytterligheterna av spektrumet är rörelsemarginalerna relativt samlade. Hälften av företagen redovisar en rörelsemarginal mellan 1 och 10 procent och fyra redovisar en rörelsemarginal högre än 10 procent. Sätter vi dessa siffror i relation till tidigare år kan vi konstatera att spridningen mellan företagen minskat. Medianen uppgår till 7 procent, en siffra i paritet med genomsnittet för näringslivet. Som framgår av tabellen har lönsamheten ökat över tid. Sedan föregående år har den ökat med 1,2

procentenheter och sedan fem år tillbaka med 3,8 procentenheter. Utvecklingen går till viss del att förklara av att operatörer som under uppstartsåren redovisat stora förluster hunnit etablera sig.

De företag som bedriver upphandlad trafik tillhör de mest lönsamma. 2017 uppgick den genomsnittliga rörelsemarginalen för dessa företag till 7,9 procent, vilket är 1,9 procentenheter högre än motsvarande inom den kommersiella trafiken. Jämfört med 2016 har rörelsemarginalen inom den upphandlade trafiken ökat med 2,1 procentenheter. Utvecklingen följer framförallt av att MTR Pendeltågen etablerat sig och vänt en kraftigt negativ rörelsemarginal till en positiv, men även av att Transdev Uppland förbättrat sin rörelsemarginal med fyra procentenheter. Inom den kommersiella trafiken har den genomsnittliga rörelsemarginalen ökat från fem till sex procent. Med undantag för SJ AB förbättrade alla företag sin rörelsemarginal sedan föregående år.

Samtliga företag har en positiv soliditet, även om ett antal balanserar nära gränsen till en negativ soliditet. Spridningen mellan företagen är relativt stor. Den högsta soliditeten är 66 procent medan den lägsta är en procent. Över tid har spridningen mellan företagen minskat. Hälften av företagen har en soliditet mellan 12 och 33 procent. Medianen är 25 procent. Det är en procentenhet högre än föregående år, men 15 procentenheter lägre än det nationella snittet. De som bedriver upphandlad trafik har generellt högre soliditet än de som bedriver kommersiell trafik. En skillnad mellan dessa grupperingar är att det vanligtvis är trafikhuvudmannen som tillhandahåller fordon inom den upphandlade trafiken, vilket innebär att operatörer inte behöver ta stora lån för att finansiera sina investeringar. Det innebär också att operatörer verksamma inom den kommersiella trafiken är exponerad mot en högre finansiell risk, då lönsamhet kan sjunka snabbt om avkastningen på det belånade kapitalet börjar understiga kostnaderna för det.

Tillsammans ger nyckeltalen indikationer om en bransch i medvind. Under de senaste fem åren har omsättningen, lönsamheten och stabiliteten ökat, samtidigt som spridningen mellan företagen minskat. Det pekar på att fler företag på allvar är delaktiga i kommersen på marknaden, att fler företag tjänar pengar på sin verksamhet och att det blir svårare att generera vinst som vida överstiger konkurrenternas.

4.2 Bussbranschen

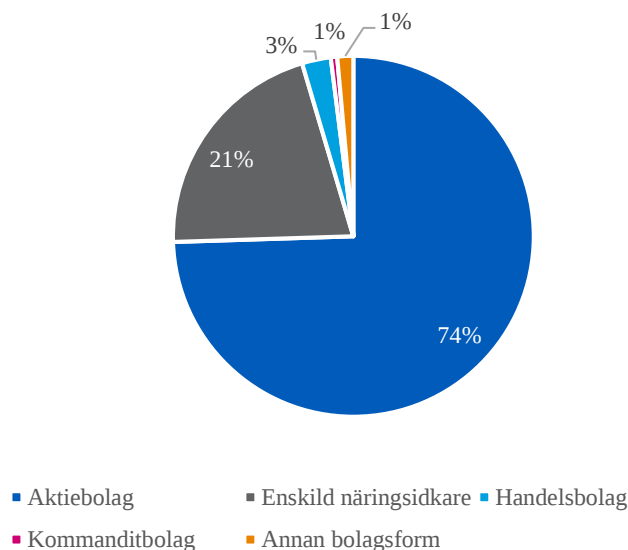
Bussbranschen går att dela in i linjetrafik samt charter- och fjärrtrafik. 2017 fanns 899 verksamma företag, varav 272 bedrev linjetrafik och 627 bedrev charter- och fjärrtrafik. Det är 24 företag fler än året innan, men 36 företag färre än för fem år sedan.⁶⁶ Den nedåtgående utvecklingen är framförallt en

⁶⁶ Sveriges Bussföretag 2018 Statistik om bussbranschen.

funktion av färre linjetrafikföretag, men även charter- och fjärrtrafikföretagen har minskat över tid. Det minskade antalet företag följer bland annat av svårigheterna med att möta konkurrensen från den långväga tågtrafiken. Samtidigt som företagen blivit färre ser vi en förskjutning mot större företagsenheter, något som bland annat reflekteras i att antalet fordon per tillstånd mellan 2014 och 2017 ökat från 14,9 till 16,6.

Med det sagt är majoriteten av busstrafikföretagen små i termer av antalet anställda. 40 procent bedrivs som enmansföretag, 20 procent har en till fyra anställda medan enbart två procent har fler än 100 anställda. Cirka 40 procent faller inom ramen för EU-kommissionens definition av ett mikroföretag, det vill säga: de har färre än tio anställda och en omsättning lägre än två miljoner euro. Småskaligheten är särskilt tydlig inom charter- och fjärrtrafiken, där ungefär hälften av företagen är enmansföretag och bara en procent har mer än 100 anställda. Det är dock de stora företagen som är dominerande. 2017 stod det enskilt största företaget ensamt för 19 procent av omsättningen på marknaden och de fyra största företagen stod tillsammans för 50 procent. Den skeva fördelningen beror bland annat på att små företag kan ha svårt att leva upp till de krav som ställs i olika upphandlingsförfaranden. Samtidigt är det tydligt att det finns en marknad även för mindre företag.

Figur 14: Bolagsform bland bussföretag 2017.



Källa: Bisnode.

De vanligaste bolagsformerna är aktiebolag och enskilda bolag. 74 procent drivs som aktiebolag och 21 procent drivs som enskilda bolag. Resterande fem procent drivs endera som handels- eller kommanditbolag. Tabellen

nedan visar den ekonomiska utvecklingen i termer av omsättning, rörelsemarginal och soliditet. Siffrorna avser aktiebolag.

Tabell 4: Nyckeltal bussföretag 2013-2017. Medianvärden.

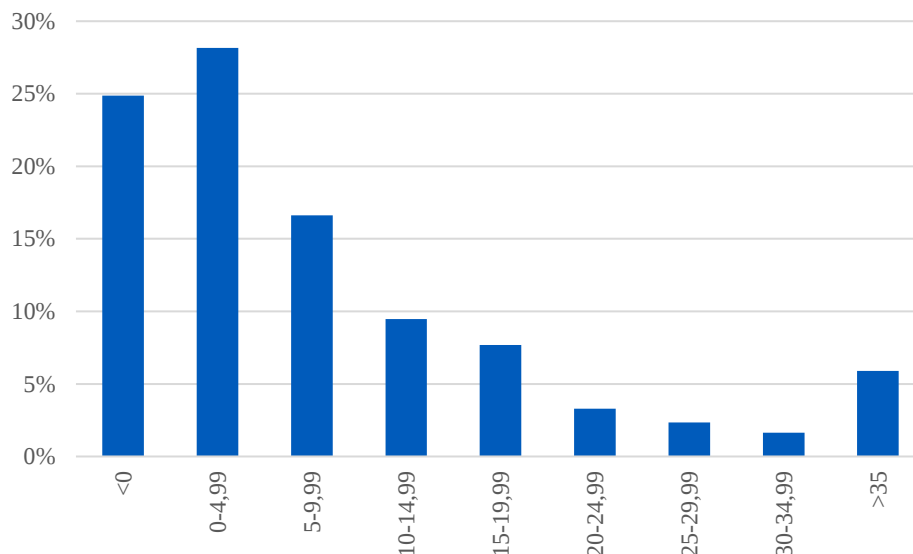
Nyckeltal	Bransch	2013	2014	2015	2016	2017
Omsättning (tkr)	Linjetrafik	7 106	7 344	7 459	7 520	7 071
	Charter- och fjärrtrafik	4 874	4 570	4 366	3 964	3 537
Rörelsemarginal (%)	Linjetrafik	3,0	4,0	4,1	3,5	3,1
	Charter- och fjärrtrafik	3,2	4,5	5,1	5,2	4,3
Soliditet (%)	Linjetrafik	33,6	33,0	34,3	34,9	37,1
	Charter- och fjärrtrafik	32,0	33,6	37,9	37,7	40,5

Källa: Bisnode.

2017 uppgick den totala omsättningen till 34,9 miljarder kronor, vilket är sex procent högre än året innan och 21 procent högre än fem år tidigare. Studerar vi fördelningen mellan företagen ser vi att 25 procent hade en omsättning lägre än 500 000 kronor och 75 procent en omsättning lägre än 14 miljoner kronor. Jämfört med föregående år, då motsvarande intervall sträckte sig mellan 700 000 och 14 miljoner kronor, har spridningen ökat något. Vidare ser vi att medianomsättningen minskat kontinuerligt. 2017 uppgick medianomsättningen till 3,6 miljoner kronor, vilket är en halv miljon kronor mindre än året innan och 1,5 miljoner kronor mindre än fem år tidigare. Generellt tenderar omsättningen att vara högre inom linjetrafiken än inom charter- och fjärrtrafiken, vilket är i linje med det tidigare konstatandet om att linjetrafiken utgörs av färre, men större, företag. Tillsammans med det faktum att antalet företag minskat under samma period ger dessa siffror indikationer om att fler företag har en lägre omsättning än tidigare. Siffrorna pekar också på att omsättningen ökat hos de största företagen och skillnaderna mellan företagen därmed späts på.

2017 uppgick rörelsemarginalen till 4,1 procent. Det är en försämring med 0,5 procentenheter sedan året innan, men en förbättring med en procentenhet sedan fem år tidigare. Samma trend går att observera när vi bryter isär siffrorna och studerar linjetrafiken och charter- och fjärrtrafiken var för sig, det vill säga: över ett femårsintervall har de lyckats öka sin rörelsemarginal, men sedan föregående år har de försämrat sin rörelsemarginal. Generellt är lönsamheten högre inom charter- och fjärrtrafiken än inom linjetrafiken.

Figur 15: Rörelsemarginal bussföretag 2017, andel företag inom intervall.

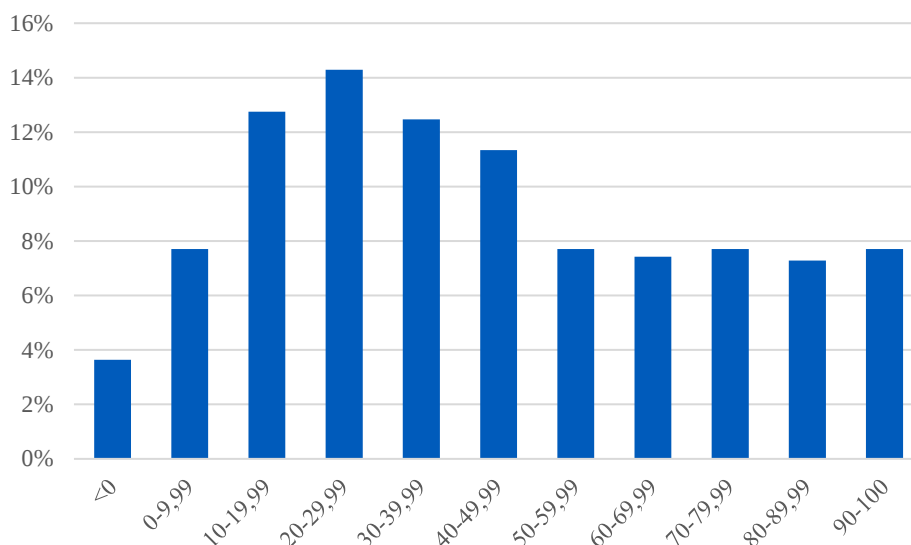


Källa: Bisnode.

Nästan en fjärdedel av bussföretagen har en negativ rörelsemarginal, cirka 30 procent återfinns i intervallet mellan noll och fem procent och nästan hälften i intervallet mellan noll och tio procent. Vidare har sex procent en rörelsemarginal högre än 35 procent. Jämfört med föregående år är fler företag placerade vid ytterligheterna av intervallet. Även om förändringarna är små pekar det på att spridningen mellan företagen ökat. Studerar vi de två segmenten var för sig framträder en liknande fördelning: en majoritet återfinns i intervallet mellan noll och tio procent, och därtill finns det en betydande andel med negativ rörelsemarginal.

Sedan 2016 har medianen för soliditeten ökat från 37,3 till 39,9 procent. Inom segmentet för linjetrafik har den ökat från 35 till 37 procent och för charter- och fjärtrafikföretagen har den ökat från 37,6 till 40 procent. Variationerna mellan företagen är stora, något som illustreras i figuren nedan.

Figur 16: Soliditet bussföretag 2017, andel företag inom intervall.



Källa: Bisnode.

Hälften av företagen redovisar en soliditet mellan 10 och 40 procent. Fyra procent noteras för en negativ soliditet. Om linjetrafikföretagen och charter- och fjärrtrafikföretagen studeras separat uppmärksammas ett liknande mönster som för branschen i sin helhet. Spridningen mellan företagen har ökat något sedan 2016. I likhet med rörelsemarginalen gör den det efter ett antal år i följd där spridningen minskat.

Vi kan konstatera att under de senaste fem åren har det finansiella tillståndet inom bussbranschen stärkts. Det har skett en förbättring av den totala omsättningen såväl som medianen för rörelsemarginalen och soliditeten. Det senaste året hade 65 procent en soliditet högre än det vanliga soliditetsmålet på 30 procent och nästan 50 procent hade en högre rörelsemarginal än 4 procent. De redovisade nyckeltalen understiger dock motsvarande för näringslivet i stort. 38 procent av företagen redovisade en rörelsemarginal som översteg medianen i näringslivet, medan 47 procent redovisade en soliditet som var högre än motsvarande i näringslivet. Vi har tidigare kunnat observera en likriktning i den ekonomiska utvecklingen, där de finansiella resultaten blivit mer och mer lika varandra. Denna utveckling bekräftas också av förändringar i fördelningen av utbudet. 2010 stod Swebus för 80 procent av det totala antalet avgångar per dag, motsvarande siffra för 2017 var 57 procent.⁶⁷ Sedan föregående år ser vi dock att spridningen ökat i samtliga nyckeltal och att tillväxt vi observerat därför framförallt varit koncentrerad till de stora företagen. Det skulle också kunna förklara varför

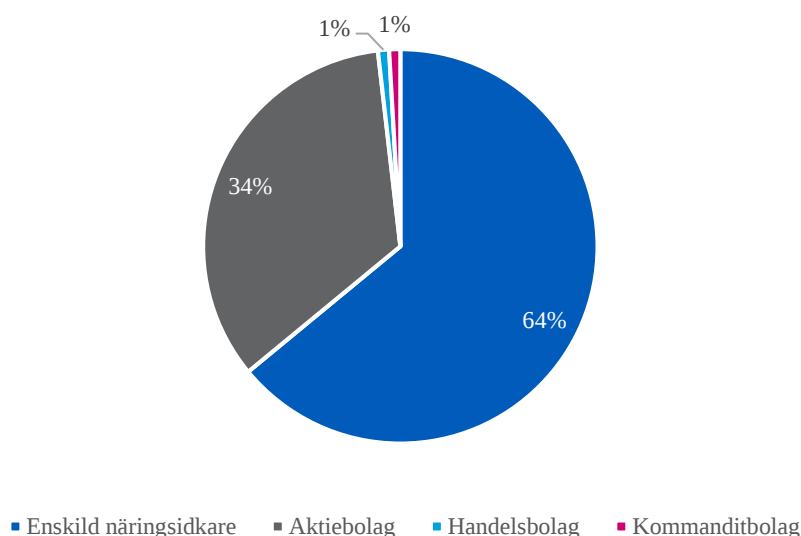
⁶⁷ Transportstyrelsen, kommande publikation.

vi under samma period kan observera en nedgång av medianen för rörelsemarginalen och omsättningen.

4.3 Taxibranschen

I slutet av 2017 fanns 7 223 taxiföretag.⁶⁸ Sett över tid är det en ökning med tre procent sedan ett år tillbaka och fem procent sedan fem år tillbaka.

Figur 17: Bolagsform taxiföretag 2017.



Källa: Bisnode.

Som framgår av figuren är aktiebolag inte den dominerande bolagsformen. Enbart 34 procent driver sin verksamhet som aktiebolag. Istället är enskild firma den vanligaste bolagsformen. 64 procent av företagen drivs som denna bolagsform. Över tid har däremot andelen enskilda firmor minskat. 2013 var motsvarande siffra 68 procent. Återstående två procent drivs som handels- eller kommanditbolag.

Taximarknaden karaktäriseras av sin småskalighet. 67 procent av företagen har ett fordon, 17 procent har två fordon och enbart 1 procent har 20 fordon eller fler. Faktum är att cirka 70 procent av företagen faller inom ramen för tidigare nämnda definition av ett mikroföretag. Sedan en tid tillbaka har marknaden befunnit sig i en fas av konsolidering och präglats av en riktning mot färre, men större, företagsenheter. Denna utveckling har följt av låg lönsamhet och har delvis varit nödvändig för att skapa bättre balans mellan utbud och efterfrågan och för att företagen ska kunna hålla marginalerna på rätt sida. Sedan 2016 ser vi att trenden varit den omvända och att det istället skett en utveckling mot fler, men mindre, företag. Det här exemplifieras

⁶⁸ Svenska Taxiförbundet 2018 Branschläget.

bland annat av att antalet företag med ett fordon ökat med fyra procent och antalet företag med mer än 20 fordon minskat med fem procent. Därtill har antalet tillstånd vuxit snabbare än antalet fordon, och således har det genomsnittliga antalet fordon per tillstånd minskat.

Tabellen nedan visar den ekonomiska utvecklingen inom taxibranschen mellan 2013 och 2017. Observera att den stora andelen enskilda näringsidkare resulterar i ett större bortfall än för övriga trafikslag.

Tabell 5: Nyckeltal taxiföretag 2013-2017. Medianvärden.

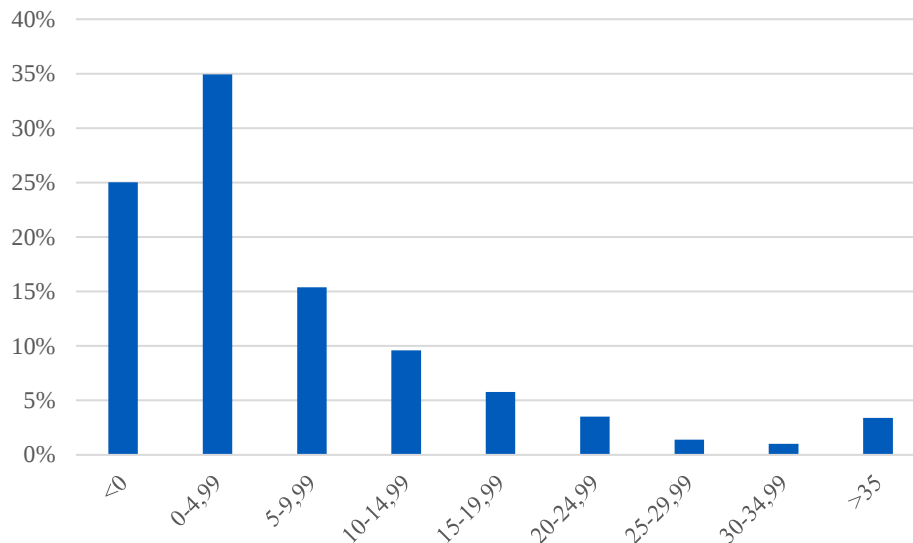
Nyckeltal	2013	2014	2015	2016	2017
Omsättning (tkr)	1 835	1 763	1 678	1 572	1 455
Rörelsemarginal (%)	2,8	3,3	3,5	3,3	2,9
Soliditet (%)	30,9	31,8	34,4	34,5	34,6

Källa: Bisnode.

2017 uppgick den totala omsättning i branschen till 18,6 miljarder kronor, vilket är åtta procent mer än året innan och 25 procent mer än fem år tidigare. Studerar vi fördelningen mellan företagen ser vi att 25 procent har en omsättning lägre än 600 000 kronor och 75 procent lägre än 4,1 miljoner kronor. Jämfört med tidigare år har intervallet som fångar in hälften av företagen blivit mindre. Det pekar dels på att de medelstora företagen blivit mer centrerade, dels på att spridningen ökat inom de små och stora företagen. Trots att den totala omsättningen ökat har medianomsättningen minskat årligen. 2017 uppgick medianomsättning till cirka 1,5 miljoner kronor, vilket är fyra procent lägre än året innan och cirka 20 procent lägre än fem år tidigare. Tillsammans med det faktum att antalet taxiföretag ökat under samma tidsperiod ger dessa utvecklingar sken av en bransch där de små företagen blir fler, men också där differenserna mellan de små och stora företagen ökar.

Även om förändringarna är små har rörelsemarginalen förbättrats över en femårsperiod. Något som skulle kunna indikera att det tuffa ekonomiska klimatet inom branschen i viss mån lättat upp och att en större andel av företagen kan generera positiva rörelseresultat. Sett till de två senaste åren är dock trenden en annan och istället har rörelsemarginalen försämrats. Riktningsförändringen sammanfaller med att konsolideringstrenden bryts och utbudet återigen ökar. Följaktligen är det rimligt att söka förklaringar till denna utveckling i en hårdare konkurrens.

Figur 18: Rörelsemarginal taxiföretag 2017, andel företag inom intervall.

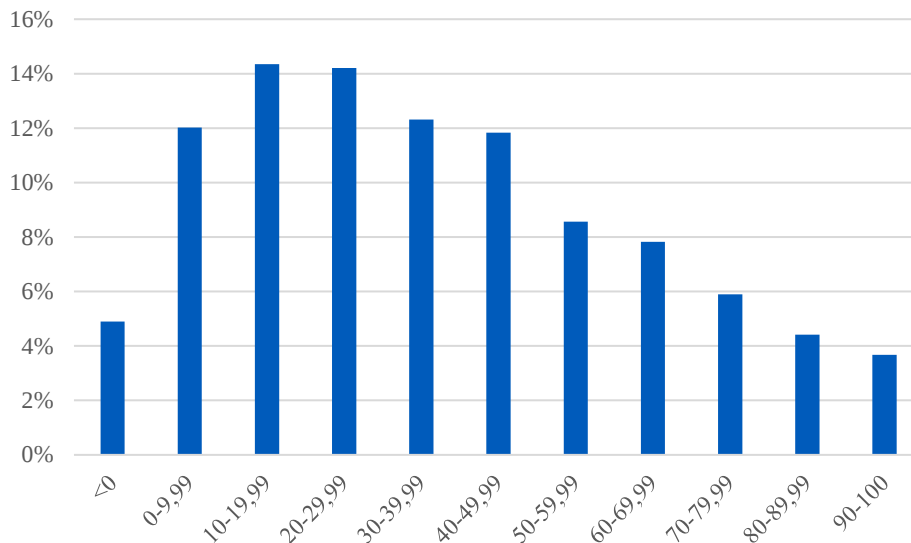


Källa: Bisnode.

Nästan 25 procent av företagen har en negativ rörelsemarginal. Värt att notera är att andelen företag med negativt rörelseresultat är tre procentenheter högre än föregående år. Balanspunkten återfinns mellan noll och tio procent, där hälften av företagen figurerar. Det är få företag som redovisar stora rörelseresultat i förhållande till omsättningen. Knappt nio procent har en rörelsemarginal högre än 20 procent.

Medianen för soliditeten uppgick till 35 procent. Sett över tid har soliditeten ökat stadigt, vilket med andra ord innebär att den finansiella stabiliteten i branschen stärkts.

Figur 19: Soliditet taxiföretag 2017, andel företag inom intervall.



Källa: Bisnode.

Det förekommer stor spridning mellan företagen. Ställer vi ytterligheterna mot varandra noteras att ungefär fem procent har en negativ soliditet och att ungefär fem procent har en soliditet högre än 90 procent. Den starkaste koncentrationen finns i intervallet mellan 10 och 30 procent, där 30 procent av företagen återfinns.

Sammantaget speglar utvecklingen av nyckeltalen de senaste fem åren utvecklingen av utbudet. I takt med att marknaden i allt större grad börjat utgöras av företag med enbart ett fordon har den genomsnittliga omsättningen och lönsamheten minskat. Vidare är rörelsemarginalen såväl som soliditeten sämre än för näringslivet i stort. Cirka 30 procent av företagen har en rörelsemarginal högre än genomsnittet i näringslivet och en tredjedel av företagen har högre soliditet än genomsnittet i näringslivet.

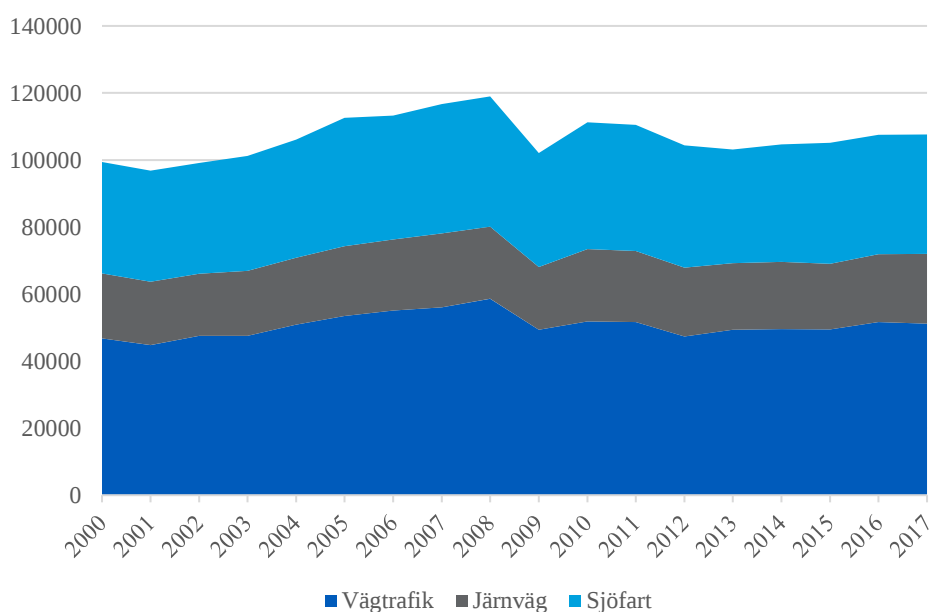
Godstransporter

5 Godstransportarbete

2017 uppgick det sammanlagda godstransportarbetet till 108 miljarder tonkilometer. Det är ökning med 4 procent under den senaste femårsperioden men en minskning med nio procent sett till den senaste tioårsperioden. En stor del av godstransportbehovet uppstår till följd av de geografiska avstånden mellan produktion och konsumtion. I Sverige är produktionen av gods i huvudsak koncentrerad till de norra delarna av landet, Västra Götaland och Norrlandskusten. Konsumtionen sker framförallt i befolkningsrika områden i södra Sverige.

I Sverige transporteras gods främst på väg, järnväg och till sjöss. En mycket liten andel transporteras med flyg. Vägtrafiken står för nästan hälften av det utförda transportarbetet, sjöfarten för 33 procent och järnväg för 19 procent.

Figur 20: Godstransportarbetets utveckling 2000-2017.⁶⁹



Källa: Trafikanalys.

I Sverige har transportutvecklingen historiskt haft ett tämligen tydligt samband med den ekonomiska utvecklingen. Nedgångar i konjunkturen har följts av nedgångar i godstransportarbetet och uppgångar i konjunkturen har följts av uppgångar i godstransportarbetet. Sambandet mellan ekonomisk

⁶⁹ Luftfartstransporter har inte tagits med då de endast utgör en mycket liten andel av det totala godstransportarbetet.

tillväxt och godstransportarbete har under de senaste åren blivit svagare. Sedan mitten av 1990-talet har den ekonomiska tillväxten ökat snabbare än godstransportarbetet och under de allra sista åren har transportarbetet stabiliserats sig på en nivå motsvarande tidigt 2000-tal trots en fortsatt ekonomisk tillväxt. De senaste årens utveckling tros vara ett resultat av att ekonomin i allt högre utsträckning består av tjänster samt att trafikflödena blivit mer effektiva.⁷⁰

Godstransportmarknaden karaktäriseras av en liten konkurrensytta mellan trafikslagen. De olika trafikslagen fungerar oftast som komplement till varandra i längre multi- eller intermodala transportkedjor.⁷¹ Olika typer av gods kräver olika typer av transporter och de olika transportslagen har alla sina för- och nackdelar.⁷²

Tabell 6: Väg- och järnvägstransporters komparativa fördelar avseende sändningens egenskaper.

Egenskap	Väg	Järnväg
Transportavstånd	0 - 300 km	> 300 km
Värde	Medel till högt	Lågt
Tidskänslighet	Medel och hög	Lågt
Vikt	Låg	Hög
Volym	Liten till medel	Stor

Källa: VTI.

Ofta diskuteras möjligheten att flytta över en del av godstransporterna från väg till järnväg med målet att minska godstransporternas miljöpåverkan. Enligt Trafikverkets bedömningar är det dock endast fyra procent av de transporter som utförs på väg som i realiteten skulle kunna utföras på järnvägen. Av det gods som idag transporteras med lastbil körs endast tio procent på avstånd där järnvägen är konkurrenskraftig. Två av dessa procentenheter utgörs av varor som inte är lämpliga att frakta på järnvägen. Bristen på kapacitet minskar slutligen den potentiella överflyttningen från åtta till fyra procent.⁷³ Detta visar att trafikslagen kompletterar varandra snarare än konkurrerar med varandra.

2012 bedömde Trafikverket att godstransportarbetet skulle komma att öka med 50 procent mellan åren 2006 och 2030. Detta till följd av en växande befolkning, en ökad konsumtion och därmed en större efterfrågan på godstransporter.⁷⁴ Som tidigare nämnts tycks sambandet mellan ekonomisk

⁷⁰ Trafikanalys PM 2016:6 Godstransporter – en omvärldsanalys.

⁷¹ Transportstyrelsen 2017 Väg eller järnväg vid transporter av gods - vad säger litteraturen?

⁷² Trafikverket 2012 Godstransporter.

⁷³ Trafikverket 2013 Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg.

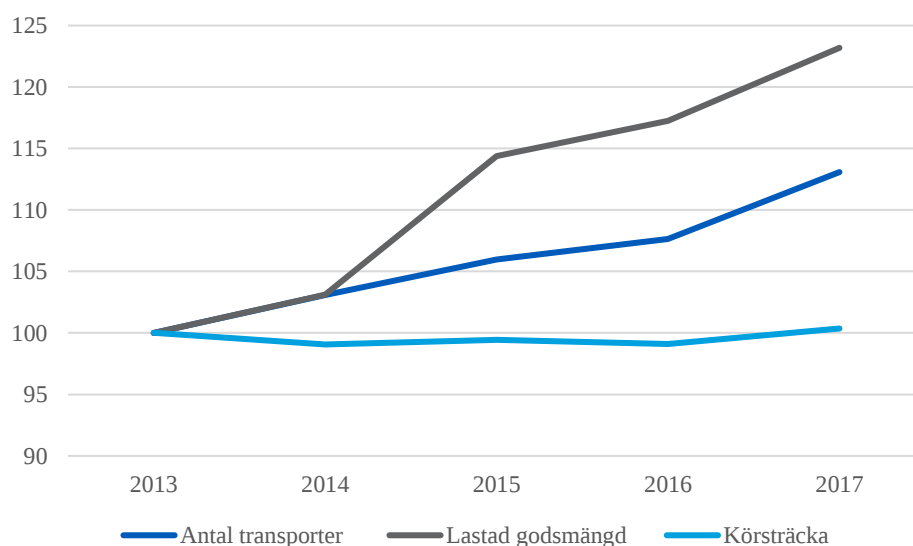
⁷⁴ Trafikverket 2012 Godstransporter.

tillväxt och godstransportarbete bli svagare. Detta ökar osäkerheten i framtida prognoser av transportarbetet då de i hög grad bygger på förväntningar avseende inhemsk ekonomisk tillväxt. För att få en mer tillförlitlig prognos över framtida godstransportarbete kan det finnas skäl att ändra fokus från utvecklingen av den inhemska ekonomin till den globala ekonomin.⁷⁵

5.1 Väg

2017 uppgick godstransporterna på väg till 51 miljarder tonkilometer och stod därmed för ungefär 70 procent av det landbaserade transportarbetet. Godstransporterna på väg utförs av lastbilar. I denna rapport ligger fokus på det transportarbete som utförs av tunga lastbilar som har en lastvikt på minst 3,5 ton. Dessa lastbilars transportarbete uppgick 2017 till 42 miljarder tonkilometer.

Figur 21: Index lastbilstransporter 2013-2017



Källa: Trafikanalys.

I Figur 21 framgår att den lastade godsmängden har ökat med 23 procent under de senaste fem åren samtidigt som antalet transporter ökat med 13 procent. Körsträckan har under samma period legat på en jämn nivå. I och med att godsmängden ökat mer än antalet transporter bör transporterna ha blivit tyngre och därmed mer effektiva.

Inrikestrafiken dominerar de svenske registrerade lastbilarnas verksamhet. Inrikestrafiken är den trafik där transporten både börjar och slutar i Sverige. Endast en liten andel av det totala transportarbetet sker på vägar i andra

⁷⁵ Trafikanalys PM 2016:6 Godstransporter – en omvärldsanalys.

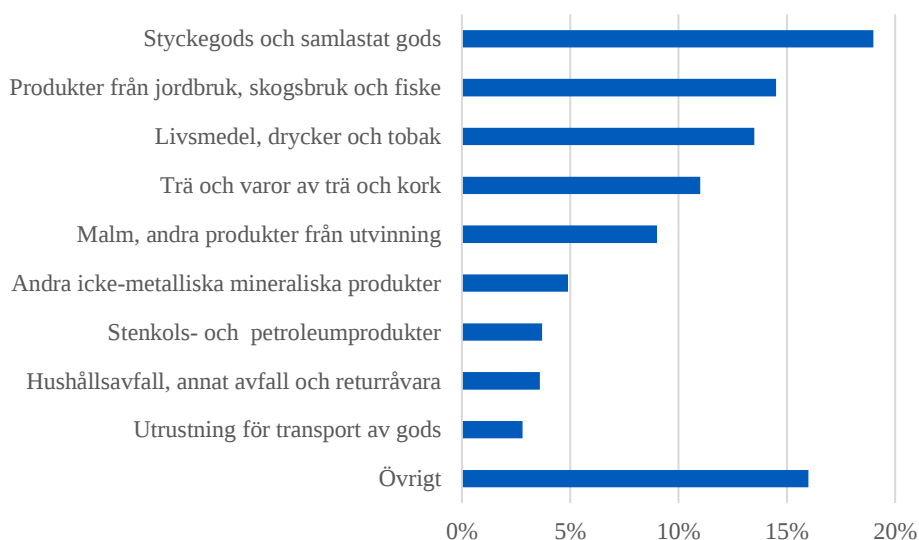
länder. 2017 kördes 93 procent av alla körda kilometer och 92 procent av transportarbetet inom landet. Det är fyra länder som dominerar de svenska lastbilarnas utrikestrafik: Norge, Tyskland, Danmark och Finland. Av dessa är Norge det land mest gods körs till, hela 63 procent av den godsmängd som körs utomlands körs till Norge.

Större delen av alla lastbilstransporter körs över korta avstånd. 50 procent av alla sändningar körs kortare än 25 kilometer och endast 16 procent körs 150 km eller längre.⁷⁶ 2017 fraktades hela 74 procent av allt gods inom samma län. Sett till godsmängd är det framförallt malm och andra produkter från utvinning som körs korta sträckor (under 25 km) medan produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske, samt trä och varor av trä och kork fraktas länge sträckor.

5.1.1 Varugrupper

Lastbil används med fördel vid sändningar av varugrupper som karaktäriseras av högt värde, låg volym samt högt tidsvärde och hög skadekänslighet. Ett tydligt exempel på en sådan varugrupp är livsmedel. Många livsmedel är tidskänsliga och det ställs därmed stora krav på snabba leveranser. Livsmedel fraktas även i hög utsträckning inom städer där avstånden är korta mellan exempelvis varulager och butiker och då passar de flexibla lastbilstransporterna väl.

Figur 22: Varugrupsfördelning för lastbilstransporter 2017.



Källa: Trafikanalys.

⁷⁶ Trafikanalys 2018 Lastbilstrafik 2017.

Den största varugruppen är styckegods och samlastat gods som står för 19 procent av utfört transportarbete. Detta är en minskning med 2 procentenheter sedan föregående år. Näst största kategorin är produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske vilken följs av kategorin livsmedel, drycker och tobak.

När man utgår ifrån mängden transporterat gods utgör malm och andra produkter från utvinning den största varugruppen. 2017 stod denna varugrupp för 32 procent av det gods som fraktades med lastbil. Det är en ökning med 3 procentenheter sedan 2016. Efter malmtransporterna följer varugrupperna produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske samt styckegods och samlastat gods med andelarna 13 respektive nio procent av det fraktade godset.

Det är intressant att studera hur olika varugruppernas andelar av den totala mängden transporterat gods utvecklas från år till år. Kategorin livsmedel, drycker och tobak ökade från 2015 till 2017 med 17 procent. Post och paket har ökat avsevärt under de senaste åren till följd av en starkt växande e-handel. 2016 till 2017 var inget undantag, post och paket att ökade med 8 procent. Största minskningen står varugruppen kol, råolja och naturgas för med en minskning på 54 procent.

5.2 Järnväg

2017 uppgick det totala transportarbetet på järnväg till cirka 22 miljarder tonkilometer. Godstransportarbetet på järnväg utgör ungefär en femtedel av det totala godstransportarbetet och ungefär 30 procent av godstransportarbetet på land.

Godstransporter sker över hela det statliga järnvägssystemet men med stark betoning på vissa stråk. Tydligast är koncentrationen på Malmbanan där 46 procent av den totala godsmängden på järnväg transporteras. På malmbanan tillåts högre axellaster än på övriga järnvägsnätet vilket innebär att tyngre tåg kan framföras där.

Tabell 7: Nyckeltal godstransporter på järnväg 2013-2017.

Nyckeltal	2013	2014	2015	2016	2017	2013-2017
Transporterad godsmängd (tusen ton)	67 047	68 035	64 999	67 479	69 350	+ 3 %
Transportarbete (miljoner tonkilometer)	20 970	21 296	20 699	21 406	21 838	+ 4 %

Källa: Trafikanalys.

2017 transporterades 69 miljoner ton gods på den svenska järnvägen vilket är en ökning med knappt 1 procent sedan året innan. Även transportarbetet

har ökat under det senaste året, från 21 406 till 21 838 miljoner tonkilometer vilket är en ökning med knappt 2 procent. Under de senaste fem åren har transportarbetet ökat med 4 procent samtidigt som mängden transporterat gods har ökat med 3 procent.

Godstransporter på järnväg delas in i fyra segment:

- Vagnslasttransporter
- Kombitransporter
- Systemtransporter
- Malmtransporter

Vagnslasttransporter består av en eller flera vagnar från olika godstransportköpare. Vagnarna sätts samman till långa tåg. En del är direkttåg, dessa går direkt från en terminal till en annan utan att ändra sammansättning. Andra tåg delas upp beroende på vilken destination de ska till och sätts samman till nya tåg på en rangerbangård. Vagnslasttrafiken är spridd över hela landet och på många enkelspåriga järnvägar är det den enda typen av godstrafik.

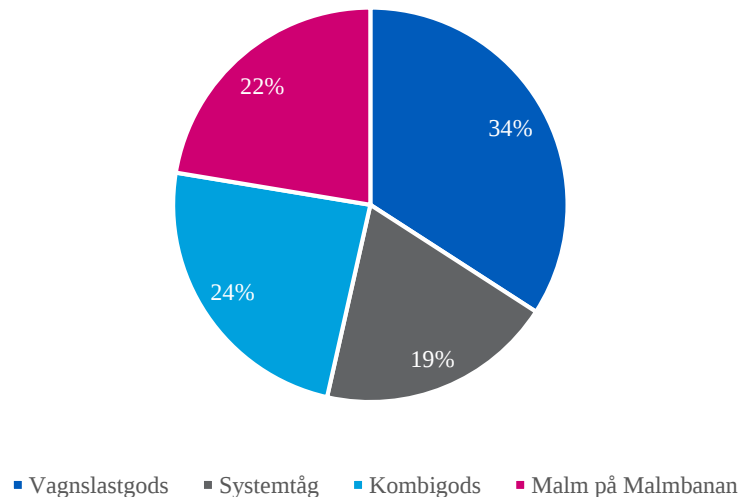
Kombitransporter innebär att godset är lastat på en standardiserad lastbärare vilket möjliggör att godset lättare kan flyttas mellan olika trafikslag. Kombitransporterna är vanliga på de dubbelspåriga stråken i södra Sverige.

Systemtransporter består av vagnar från en och samma godstransportköpare och går direkt mellan avsändare och mottagare. Systemtåg kan bestå av såväl vagnslastat gods som kombigods. Systemtågen är dominerande i norra Sverige och i Bergslagen. Exempel på betydande systemtågsupplägg i Sverige är SSAB:s ståltåg mellan Luleå och Borlänge och Stora Ensos transporter mellan pappersbruk och exporthamn.

Malmtransporterna på malmbanan i Norrland är till sin karaktär systemtransporter. Transporterna går mellan Luleå och Narvik. Dessa transporter går i ett helt eget system, mer eller mindre integrerade i ett företags logistiska struktur och ofta med egna specialanpassade vagnar och trafikupplägg.⁷⁷

⁷⁷ Trafikanalys 2016 Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys.

Figur 23: Segmentsfördelning gods på järnväg 2017.



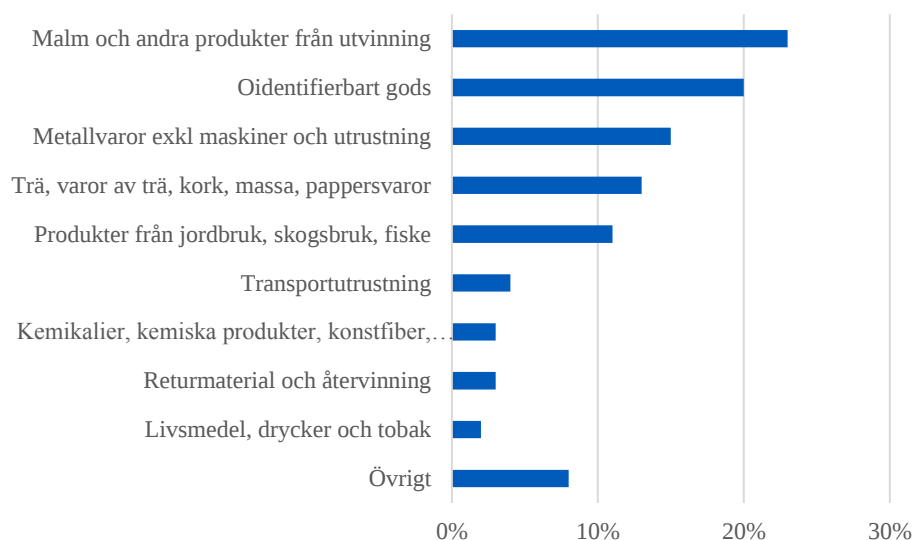
Källa: Trafikanalys.

Vagnslasterna står för den största andelen av godstransporterna sett till utfört godstransportarbete. Vagnslasterna står för 35 procent, kombitransporterna för 24 procent, malmtransporterna på malmbanan för 22 procent och slutligen systemtågstransporterna för 19 procent. Jämfört med föregående år har vagnslasterna minskat med 2 procentenheter samtidigt som kombigodstransporterna har ökat med detsamma. Detta innebär att den trend som varit rådande under en tid, med större andel kombigodstransporter och en minskad andel vagnslaststransporter, håller i sig även 2017.

5.2.1 Varugrupper

En betydande fördel med järnvägstransporter i förhållande till andra transportslag är möjligheten att transportera stora och tunga godsmängder i en sändning. Järnvägstransporter nyttjas således med fördel då det finns särskilda krav på lastkapaciteten, som exempelvis när malm, metaller och produkter från jordbruk och skogsbruk ska transporteras. Godstransporter på järnväg används även med fördel vid sändningar av varugrupper som ska färdas långa avstånd, exempelvis varor som ska exporteras.

Figur 24: Varugrupper järnvägstransporter, 2017.



Källa: Trafikanalys.

När godstransporterna på järnväg delas upp i varugrupper framgår att malm och andra produkter från utvinning utgör den största varugruppen sett till utfört godstransportarbete. 2017 utgjorde malm och andra produkter från utvinning 23 procent av varustransporterna sett till utfört transportarbete. Denna varugrupp har ökat sett till föregående år såväl som året innan det. Oidentifierbart gods är den näst största varugruppen. Inom denna kategori känner man inte till vilka varor som ingår i transporterna.

Om vi studerar motsvarande fördelning utifrån transporterad godsmängd får varugruppen malm och andra produkter från utvinning en än större andel av totalen. Hela 46 procent av den transporterade godsmängden utgörs av malm och andra produkter från utvinning. Det beror på att godset i malmtransporterna har en högre densitet än andra godstransporter. Det beror även på att malmen ofta transporteras kortare sträckor än annat gods, huvuddelen av transporterna går mellan Narvik och Luleå eller delar av sträckan däremellan.

5.3 Ekologiskt hållbara godstransporter

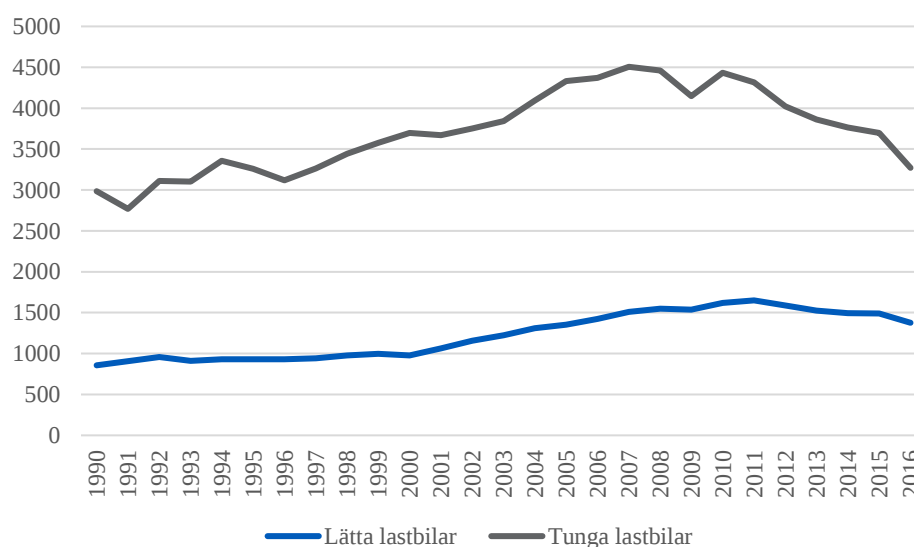
Transportsektorn är en av de största källorna till utsläpp av växthusgaser. 2017 stod inrikes transporter för mer än 30 procent av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Godstransporterna på väg stod för en knapp tredjedel av dessa utsläpp⁷⁸ medan godstransporterna på järnväg stod för mindre än en procent av utsläppen.

⁷⁸ Naturvårdsverket 2018 Fördjupad analys av svensk klimatstatistik 2018.

5.3.1 Godstransporter på väg

2016 uppgick utsläppen av växthusgaser från lätta och tunga lastbilar till nästan 4,7 miljoner koldioxidekvivalenter. 70 procent av dessa utsläpp kom från tunga lastbilar medan 30 procent kommer från lätta lastbilar.⁷⁹

Figur 25: Utsläpp från lätta respektive tunga lastbilar 1990-2016.



Källa: Naturvårdsverket, egna bearbetningar.

Utsläppen från tunga lastbilar ökade stadigt i takt med transportarbetet från 1990-talet fram till 2007. Efter 2010 har utsläppen kontinuerligt minskat trots ett ökat transportarbete. Minskningen förklaras främst av en ökad användning av förnybart bränsle.⁸⁰ När det gäller lätta lastbilar ses en likande utveckling som för tunga lastbilar. 2016 var utsläppen nästan 60 procent högre än 1990. Sedan 2011 har trenden varit nedåtgående och denna minskning beror bland annat på skärpta utsläppskrav inom EU, högre bränslepriser och införandet av en differentierad fordonsskatt.

Riksdagen har beslutat att 2030 ska inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) ha minskat sina utsläpp av växthusgaser med 70 procent jämfört med 2010.⁸¹ Trenden är positiv, utsläppen minskar, men detta till trots är växthusgasutsläppen från godstransporterna på väg stora och måste minskas kraftigt om klimatmålen ska nås.⁸² Enligt bedömningar som gjorts i flera utredningar måste flera olika åtgärder vidtas samtidigt.⁸³

⁷⁹ Naturvårdsverket 2018 Fördjupad analys av svensk klimatstatistik 2017.

⁸⁰ Trafikanalys PM 2016:6 Godstransporter – en omvärldsanalys.

⁸¹ Trafikverket 2018 Trafikverkets miljörapport 2017.

⁸² Naturvårdsverket 2018 Fördjupad analys av svensk klimatstatistik 2017.

⁸³ SOU 2013:84 Fossilfrihet på väg; Trafikverket 2014 Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan.

Koldioxidutsläppen måste minska, något som kan uppnås genom exempelvis:

- Ökad användning av biodrivmedel.
- Högre andel energieffektiva fordon.
- Ökad effektivisering av godshanteringen genom exempelvis digitalisering som skulle kunna bidra till en ökad samordning av långväga godstransporter.⁸⁴

5.3.2 Godstransporter på järnväg

Järnvägstransporterna står för mindre än 1 procent av hela transportsektorns totala utsläpp av koldioxid. Detta beror på att den största delen av det svenska järnvägsnätet är elektrifierat och att den största delen av trafiken också trafikerar de elektrifierade banorna. Sett ur ett ekologiskt hållbarhetsperspektiv är det således mycket fördelaktigt att frakta gods på järnväg. Inom såväl det nationella som det internationella klimatarbetet ses åtgärder som premierar järnvägstransporter framför lastbilstransporter som viktiga steg på vägen mot en mer energieffektiv godstrafik och i förlängningen en långsiktigt hållbar transportförsörjning.⁸⁵ Möjligheten att flytta över en del av godstransporterna från väg till järnväg är något som diskuterats mycket under de senaste åren. Enligt Trafikverkets bedömningar är det dock endast en liten andel, cirka 4 procent, av de godstransporter som utförs på väg som i realiteten skulle kunna utföras på järnväg.⁸⁶ 2017 genomförde vi en studie av godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden och det som framkom gav ingen ljusare bild av möjligheterna till en överflytt av gods från väg till järnväg. I studien framkom att godstransportköpare ofta väljer vägtransporter framför järnvägstransporter då vägtransporterna vid majoriteten av sändningarna inte bara är billigare och snabbare än tåget utan även upplevs som mer tillförlitliga. Det finns onekligen mer arbete att göra när det kommer till att stärka attraktionskraften för godstransporter på järnväg.⁸⁷

Ett sätt att underlätta överflytt från väg till järnväg kan vara att använda sig av kombitransporter. Dessa utförs med samma lastbärare under hela transporten, vilket gör att omlastningskostnaderna begränsas. De blir således ett sätt att förenkla användandet av järnväg för delar av en längre transport. Det finns en ambition att öka andelen kombitransporter på järnvägen⁸⁸ och under en längre tid har utvecklingen gått mot en större andel

⁸⁴ Trafikanalys PM 2016:6 Godstransporter – en omvärldsanalys.

⁸⁵ Transportstyrelsen 2017 Väg eller järnväg vid transporter av gods – vad säger litteraturen?

⁸⁶ Trafikverket 2013 Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg.

⁸⁷ Transportstyrelsen 2017 Godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden.

⁸⁸ Europeiska Kommissionen 2017 Vitbok om EU:s framtid.

kombitransporter. Sett ur ett hållbarhetsperspektiv är den utveckling vi ser således positiv.

6 Marknadshändelser och regelförändringar

6.1 Väg

6.1.1 Händelser under 2018

I mars presenterade Finansdepartementet en promemoria som lade fram vissa grundläggande principer och tankar kring införandet av en vägslitageskatt.⁸⁹ Den utredning som redovisades 2017⁹⁰ förkastades direkt av regeringen, som meddelade att frågor kring hur skatten skulle kunna differentieras behövde utredas vidare. Promemorian var tänkt som ett underlag för en inriktningsproposition som skulle ha lagts fram innan mandatperiodens slut, vilket dock inte skedde. I promemorian föreslås bland annat att en vägslitageskatt ska gälla en begränsad del av vägnätet och att skattesatsen ska kopplas till det vägslitage fordonet ger upphov till. Gällande slitage är grundtanken således lik den som gäller för banavgifter på järnvägen. Promemorian innehåller inga detaljerade förslag på lösningar, utan stakar ut en grov inriktning för fortsatt arbete.

I juni presenterade regeringen den godstransportstrategi som varit aviserad under en längre tid. Tanken med strategin är att den ska utgöra en plattform för arbetet med att skapa ett effektivt, kapacitetsstarkt och hållbart godstransportsystem. Strategin kopplar samman politiska mål kopplade till godstransporter med framtidens utmaningar och inriktningen för det fortsatta arbetet. De tre huvudsakliga rubriker som lyfts fram för det framtida arbetet är konkurrenskraftiga godstransporter, omställning till fossilfria godstransporter samt innovation, kompetens och kunskap.⁹¹ Strategin har resulterat i ett flertal uppdrag och andra insatser, några av dem beskrivs här samt i avsnitt 6.2.1.

En insats som startats upp utifrån godstransportstrategin är att ett nationellt godstransportråd inrättats. Den består av en grupp personer från bland annat näringsliv, universitet och arbetstagarorganisationer.⁹² Rådet är tänkt att säkerställa kontinuitet i arbetet med godsstrategin samt att löpande kunna utbyta erfarenheter och synpunkter.⁹³ I samband med att rådet inrättades fick Trafikverket i uppdrag att inrätta ett kansli som ska bistå godstransportrådet i dess arbete.⁹⁴

⁸⁹ Finansdepartementet 2018 En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik, Fi2018/01103/S2.

⁹⁰ SOU 2017:11 Vägskatt.

⁹¹ Regeringskansliet 2018 Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi, N2018.21.

⁹² Regeringskansliet 2018-06-28 Artikel En strategi som kan möta framtidens moderna godstransportsystem.

⁹³ Regeringskansliet 2018 Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi, N2018.21.

⁹⁴ Regeringsbeslut N2018/04480/TS Uppdrag att inrätta ett kansli som kan bistå nationella godstransportrådet.

Inom EU pågår ett arbete med att arbeta om ett antal förordningar inom det så kallade mobilitetspaketet. Bland annat ses regler för kör- och vilotider och cabotagetransporter över. Under sommaren lades ett förslag på ändringar fram för Europaparlamentet att rösta om. När frågor läggs fram till parlamentet är de oftast väl förankrade och godkänns i de allra flesta fall. Det blev dock inte utfallet denna gång, utan parlamentet röstade ned förslaget som i och med det blev återremitterat till transportkommittén.⁹⁵ Efter förhandlingar i Ministerrådet enades man om vissa nya förslag som Europaparlamentet kommer att få ta ställning till.⁹⁶

6.1.2 Sentida och framtida regelförändringar

Beställaransvar kopplat till yrkestrafik har funnits i olika varianter sedan 1970-talet. I mars lade regeringen fram en proposition där ett utvidgat beställaransvar införs. Beställaransvaret innebär att den som beställer en transport kan straffas om transportören inte haft nödvändiga tillstånd för att utföra transporten. Den skärpning som nu införts innebär att beställaren ges en skyldighet att kontrollera att utföraren av transporten har rätt tillstånd. Ytterligare en förändring är att kretsen som kan anses ansvarig vidgas. Transporter beställs ofta i flera led, där exempelvis en transportköpare anlitar en speditör som anlitar ett åkeri som i sin tur anlitar en underentreprenör som kör transporten. Med de tidigare bestämmelserna var det bara den som hade avtal med utföraren som kunde dömas till ansvar, men i och med de nya reglerna kan samtliga beställare i avtalskedjan dömas till ansvar. En begränsning i reglerna är att det endast är yrkesmässiga beställare som kan dömas till ansvar, privatpersoner omfattas alltså inte av bestämmelserna.⁹⁷ Reglerna är tillämpliga inom alla delar av yrkestrafiken, det vill säga för buss-, gods- och taxitransporter och reglerna gäller sedan den 1 juli 2018.⁹⁸ De nu införda reglerna stämmer i hög grad överens med de förslag vi lämnade i det regeringsuppdrag vi slutrapporterade i maj 2017.⁹⁹

Regeringen lade också fram en proposition om förändringar i bestämmelserna om hur fordon får hindras att köra vidare om de bryter mot vissa regelverk, så kallad klampning. Förändringen består i att den maximala tiden som ett fordon får klampas förlängs från 24 till 36 timmar. Anledningen till förändringen är att det förekommit, om än i få fall, att fordon varit tvungna att låsas upp innan den sanktionsavgift som påförts företaget har blivit betald. Med förlängningen till 36 timmar hoppas

⁹⁵ Europaparlamentet 2018-07-04 Pressmeddelande MEPs return mobility package proposals to committee for further consideration.

⁹⁶ Regeringen 2018-12-04 EU:s transportministrar nådde överenskommelse om transportfrågor.

⁹⁷ Prop. 2017/18:209 Beställaransvar för ordning och reda på vägarna.

⁹⁸ Lag (2018:629) om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210) resp. Lag (2018:630) om ändring i taxitrafiklagen (2012:211).

⁹⁹ Transportstyrelsen 2017 Beställaransvaret – analys av dagens reglering och förslag till ändring, TSV 2015-3533.

regeringen att incitamenten att betala stärks samtidigt som åtgärden inte anses vara så ingripande att den står i strid med proportionalitetsprincipen.¹⁰⁰ Ändringarna trädde ikraft 1 juli 2018.

I augusti fattade regeringen beslut om en ändring i trafikförordningen som innebär att tunga fordon, däribland lastbilar, ska ha vinterdäck på samtliga hjul. Enligt dagens regler har det räckt att dessa fordon haft vinterdäck på drivaxlarna. Ändringen träder ikraft den 1 juni 2019 och får således effekt till vintern 2019/2020.¹⁰¹ Tidsgränserna för när vinterdäck ska användas är desamma som för personbilar, det vill säga att vinterdäck ska användas från 1 december till 31 mars när vinterväglag råder.¹⁰² De ändringar regeringen lagt fram stämmer inte överens med vad vi kom fram till i det regeringsuppdrag vi rapporterade i maj 2017. Där konstaterade vi att det inte finns tydliga belägg för att ett utökat krav på vinterdäck skulle ge positiva effekter på trafiksäkerheten.¹⁰³ Regeringen har gjort en annan bedömning och därmed infört dessa krav.

6.2 Järnväg

6.2.1 Händelser under 2018

I januari meddelade vi beslut i en tvist mellan Green Cargo och Trafikverket som rörde Trafikverkets differentiering av spåravgiften. Trafikverket har rätt att ta ut avgifter från järnvägsföretag för det slitage som uppstår på anläggningen till följd av trafiken som körs. Hur mycket företagen ska betala har beräknats utifrån det högsta axeltryck som förekommer i tågsättet. Det har kunnat leda till att tåg som totalt sliter lika mycket på anläggningen betalat olika avgifter på grund av en enskild vagns axeltryck. I vårt beslut kom vi fram till att Trafikverket genom att tillämpa denna metod inte visat att spåravgiften har en direkt koppling till det slitage som uppstår till följd av att tåget körs. Trafikverket ålades därför att säkerställa att avgifterna följer regelverkens krav och att de metoder man använder för differentiering av avgifter ska preciseras i järnvägsnätsbeskrivningen.¹⁰⁴

Senare under året, i juli, meddelade vi beslut i ytterligare en tvist mellan Green Cargo och Trafikverket. Denna tvist handlade om Trafikverkets orsakskodning i kvalitetsavgiftssystemet. Kvalitetsavgiftssystemet är tänkt att motivera såväl järnvägsföretag som infrastrukturförvaltare att vidta förebyggande åtgärder för att undvika driftstörningar i järnvägssystemet. Huvudprincipen är att om det uppstår störningar ska den part som orsakat störningarna betala en avgift till den eller de parter som drabbats av

¹⁰⁰ Prop. 2017:18:198 Förlängd klampning.

¹⁰¹ Regeringen 2018-08-30 Pressmeddelande Säkrare trafik med skärpta regler för tung trafik.

¹⁰² Trafikförordning (1998:1276) 3 kap. 18 a §.

¹⁰³ Transportstyrelsen 2017 Vinterdäckskrav för tunga fordon ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, TSV 2015-3533.

¹⁰⁴ Transportstyrelsen 2018 TSJ 2017-2124.

störningarna. I det aktuella fallet hade Trafikverket kodat en hastighetsnedsättning på en bandel som olycka/tillbud för resterande banarbete, på grund av att flera järnvägsföretag kört förbi ett pågående banarbete i för hög hastighet. Det vanliga vid banarbeten är att orsakskoden banarbete/transport används. Trafikverkets valde också att utöka hastighetsnedsättningen till en längre sträcka för att kunna reglera hastigheten med hjälp av järnvägens signalsystem. I vårt beslut kom vi fram till att det inte var korrekt av Trafikverket använda orsakskoden olycka/tillbud. Detta eftersom den orsakskoden bara ska användas vid faktiska olyckor eller tillbud, inte på grund av tidigare olyckor eller tillbud. Beslutet innebär också att Trafikverket i framtiden inte ska klassa liknande situationer som olycka/tillbud.¹⁰⁵

I februari meddelade Green Cargo att de väljer att avveckla sitt ägande i DB Cargo Scaninavia, som man ägt tillsammans med DB Cargo. Anledningen till att Green Cargo valde att lämna samarbetet sades främst bero på olika syn på hur företagets tjänster ska prissättas. DB Cargo Scandinavia har främst funnits för att hantera trafik via Danmark. Denna trafik kommer även fortsättningsvis att bedrivas, men under andra former.¹⁰⁶

I slutet av sommaren fick Trafikverket två uppdrag som på olika sätt syftar till att främja godstransporter på järnväg. Det ena uppdraget innebär att Trafikverket ska utreda vilka åtgärder myndigheten kan vidta för att skapa förutsättningar för att styra över godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. I uppdraget ingår även att se över utvecklingsmöjligheter för de system, exempelvis järnvägsnätsbeskrivningen, som beskriver infrastruktur för omlastning. Trafikverket ska också se över möjligheterna att öka godstransporternas nyttjandegrad. Uppdraget har aviserats i godstransportstrategin (se avsnitt 6.1.1) och syftar till att järnväg och sjöfart ska stå för en större del av godstransporterna. Uppdraget ska redovisas senast den 15 september 2019.¹⁰⁷

Det andra uppdraget innebär att Trafikverket ska intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter. Mer exakt ska myndigheten initiera och främja samverkan mellan aktörer som på något sätt har en koppling till terminaler, som ses som avgörande för att skapa fungerande intermodala upplägg. I uppdraget ingår även att identifiera och sprida kunskap om ny teknik på området samt att identifiera hinder för omlastning till järnväg. Uppdraget är tänkt att pågå under en längre period och ska slutredovisas vid

¹⁰⁵ Transportstyrelsen 2018 TSJ 2017-2795.

¹⁰⁶ Green Cargo 2018-02-21 Pressmeddelande Green Cargo satsar på ökad effektivitet och bättre kundlösningar genom Danmark.

¹⁰⁷ Regeringsbeslut N2018/04481/TS Uppdrag att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg.

utgången av 2021. Delar av uppdraget ska dock redovisas tidigare, och årliga redovisningar ska ske i slutet av mars varje år.¹⁰⁸

6.2.2 Sentida och framtida regelförändringar

Genom införandet av en ny förordning är det från 2018 möjligt för företag som kör gods på järnväg att ansöka om finansiellt stöd i form av miljökompensation.¹⁰⁹ Tanken med stödet är att stärka järnvägens konkurrenskraft för att bidra till en högre andel miljövänliga transporter. Detta ska ske genom att järnvägsföretagen förväntas ta ut ett lägre pris för transporterna och därigenom göra dem mer attraktiva för godstransportköparna. För 2018 avsatte regeringen 389 miljoner kronor till stödet och för 2019 är motsvarande summa 174 miljoner.¹¹⁰ Hur mycket respektive företag får utbetalt avgörs av hur stor andel av det samlade transportarbetet företaget stått för. Administration kring och utbetalning av stödet hanteras av Trafikverket.

¹⁰⁸ Regeringsbeslut N2018/04483/TS Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter.

¹⁰⁹ Förordning (2018:675) om miljökompensationer för godstransporter på järnväg.

¹¹⁰ Näringsdepartementet 2018-05-31 Pressmeddelande Regeringen beslutar om extra stöd för godstransporter med tåg för miljöns skull.

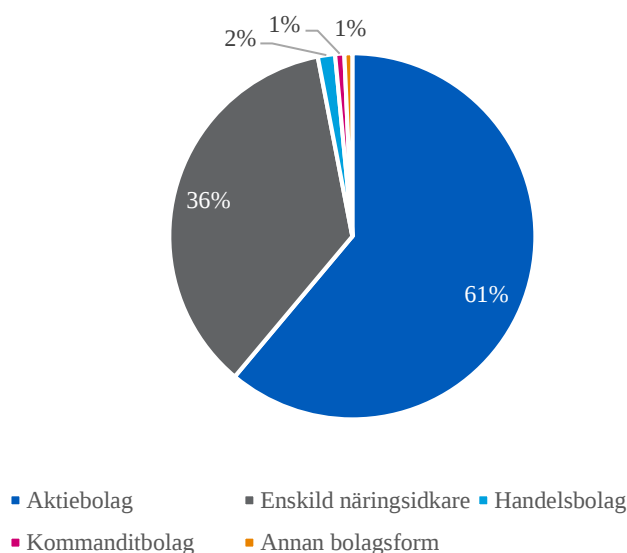
7 Ekonomisk utveckling i företagen

Det här kapitlet beskriver godstrafik på väg och järnväg ur ett ekonomiskt perspektiv. Här följer en kartläggning av branschen utifrån omsättning, rörelsemarginal och soliditet i syfte att måla upp en bild av marknadens lönsamhet, stabilitet och effektivitet.

7.1 Godstransporter på väg

I slutet av 2017 fanns 16 919 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg. Det är en procent fler än året innan, men två procent färre än fem år tidigare.

Figur 26: Bolagsformer åkeriföretag 2017.



Källa: Bisnode.

Den vanligaste bolagsformen är aktiebolag. 61 procent av företagen är registrerade som aktiebolag. Resterande 39 procent utgörs huvudsakligen av enskilda näringsidkare, men även handelsbolag, kommanditbolag och filialer till utländska företag förekommer. Mätt i antal anställda är marknaden för godstransporter på väg småskalig. 46 procent av företagen bedrivs som enmansföretag och 36 procent har en till fyra anställda. Enbart 0,5 procent har fler än 100 anställda. Faktum är att 75 procent faller inom ramen för definitionen av mikroföretag. Sedan ett par år tillbaka går det att observera en förskjutning på marknaden, där det allteftersom skett en koncentration mot större företagsenheter. Mellan 2013 och 2017 har det genomsnittliga antalet fordon per tillstånd ökat från 3,8 till 4,5.

Marknaden för godstransporter på väg karaktäriseras också av att vara fragmenterad och bestå av olika delmarknader med varierande ekonomiska

förutsättningar. Exempelvis är tillväxten inom marknaden för bygg- och anläggningstransporter nära bunden till byggkonjunkturen, medan utvecklingen inom marknaden för skogstransporter bland annat följer utvecklingen inom pappersindustrin.

Tabellen nedan visar den ekonomiska utvecklingen i termer av omsättning, rörelsemarginal och soliditet. Vid tolkning av siffrorna bör man ta hänsyn till att de ekonomiska förutsättningarna skiljer sig åt mellan olika delmarknader. De nyckeltal som presenteras speglar därför nödvändigtvis inte den ekonomiska verkligheten i alla delar av branschen fullt ut.

Tabell 8: Nyckeltal åkeriföretag 2013-2017. Medianvärden.

Nyckeltal	2013	2014	2015	2016	2017
Omsättning (tkr)	5 422	5 630	5 561	5 509	5 747
Rörelsemarginal (%)	3,3	4,1	4,5	4,3	4,0
Soliditet (%)	34,0	35,7	36,5	35,9	35,2

Källa: Bisnode.

Eftersom lastbilstransporter utgör ett led i en längre värdekedja är utvecklingen beroende av utvecklingen i de underliggande marknaderna och därmed också konjunkturen. Detta speglas i de ekonomiska nyckeltalen som håller sig på blygsamma nivåer i svallvågorna av finanskrisen, för att sedan återhämta sig i takt med att ekonomin tilltar. 2017 uppgick omsättningen bland aktiebolag till 143 miljarder kronor. Det är 2,5 procent högre än året innan och 13 procent högre än fem år tidigare.¹¹¹ Även om omsättningen stiger ser vi att tillväxttakten, likt efterfrågan på godstransporter, avtagit mellan 2016 och 2017. Mot bakgrund av att det går att se allt fler tecken på att världsekonomin håller på att bromsa in finns det anledning att tro att tillväxten kommer avta ytterligare i framtiden. Exempelvis är det troligt att marknaden för bygg- och anläggningstransporter påverkas av den svalnande byggkonjunkturen. Studerar vi spridningen mellan företagen avseende omsättning kan vi konstatera att 25 procent har en omsättning lägre än en miljon kronor och att 75 procent har en omsättning lägre än 10,5 miljoner kronor.

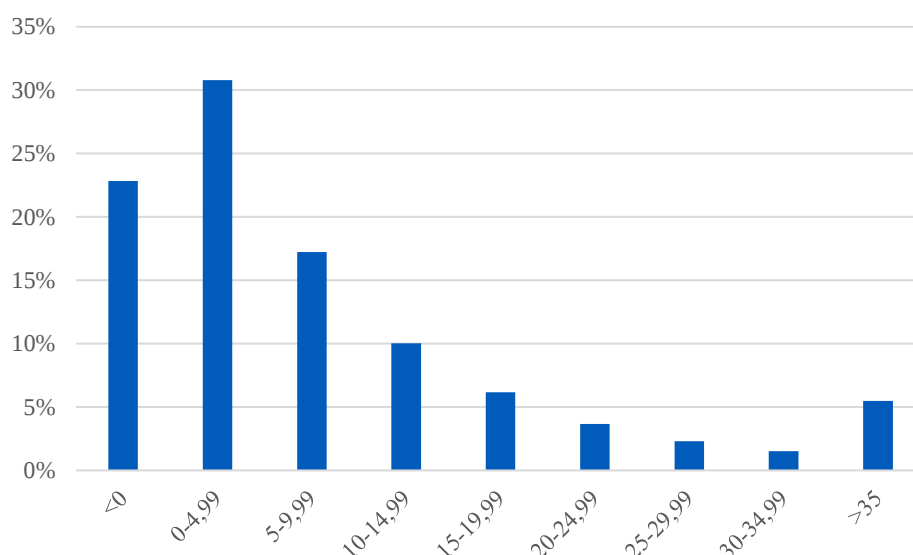
2017 uppgick medianomsättningen till 5,7 miljoner kronor. Variationerna är, som sagt, stora mellan olika delmarknader. Inom marknaden för miljötransporter är medianomsättningen cirka elva miljoner kronor, medan motsvarande inom marknaden för bygg- och anläggningstransporter är cirka tre miljoner kronor. Efter att ha minskat något mellan 2014 och 2016, ser vi att medianomsättningen ökat mellan 2016 och 2017. Med tanke på att antalet företag minskat under samma period är det troligt att detta delvis kan

¹¹¹ Sveriges åkeriföretag 2018 Åkerinäringen med verksamhetsområden.

härledas till en konsolidering av marknaden. Den snabbast växande marknaden är den för miljötransporter. Sedan 2013 har medianomsättning ökat med 25 procent, vilket ger en tillväxttakt fyra gånger högre än den för medianen.¹¹²

2017 uppgick medianen för rörelsemarginalen till fyra procent. Studerar vi utvecklingen över tid ser vi att lönsamheten minskat mellan 2015 och 2017, efter att ha ökat mellan 2013 och 2015. Sett över en femårsperiod har lönsamheten däremot ökat. Även här förekommer stora skillnader mellan olika delmarknader. Mätt som avkastning på kapital är lönsamheten lägst inom marknaden för blandade transporter och högst inom marknaden för övriga tunga transporter. Vidare observeras den snabbaste lönsamhetsutvecklingen inom marknaden för fjärrtransporter.¹¹³ Figuren nedan visar fördelningen mellan företagen avseende redovisad rörelsemarginal.

Figur 27: Rörelsemarginal åkeriföretag 2017, andel företag inom intervall.



Källa: Bisnode.

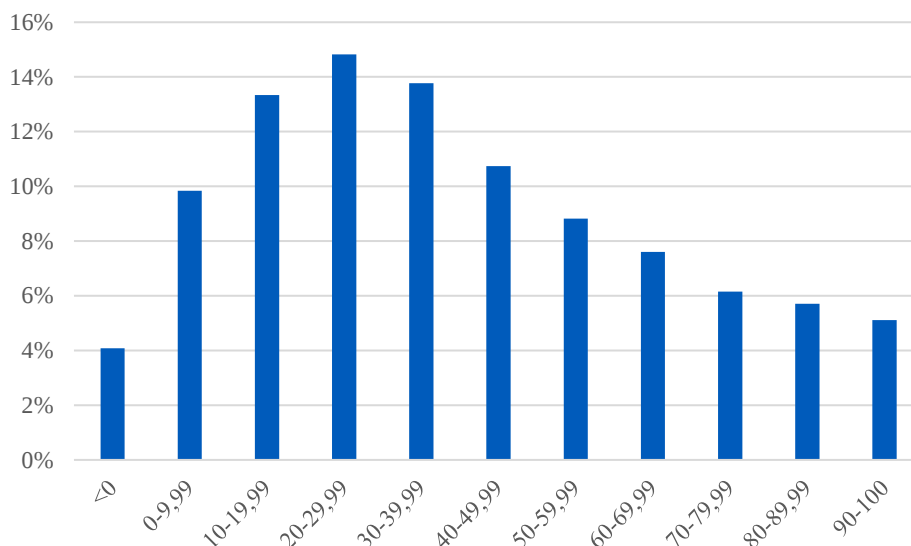
Omkring en fjärdedel av företagen redovisade ett negativt rörelseresultat under 2017. Cirka 30 procent hade en rörelsemarginal inom intervallet mellan noll och fem procent. 17 procent finns inom det efterföljande intervallet, vilket innebär att ungefär hälften av företagen har en rörelsemarginal mellan noll och tio procent.

¹¹² Sveriges åkeriföretag 2018 Åkerinäringen med verksamhetsområden.

¹¹³ Sveriges åkeriföretag 2018 Åkerinäringen med verksamhetsområden.

2017 uppgick medianen för soliditeten till 37,4 procent. Det är tre procentenheter högre än 2012 och en procentenhet högre än 2016.

Figur 28: Soliditet åkeriföretag 2017, andel företag inom intervall.



Källa: Bisnode.

En relativt stor spridning observeras mellan företagen. Det krävs ett intervall som sträcker sig mellan 20 och 65 procent för att kapsla in hälften av företagen. Ungefär fyra 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. Vidare har 60 procent en soliditet som överstiger den rekommenderade soliditetsnivån på 30 procent.

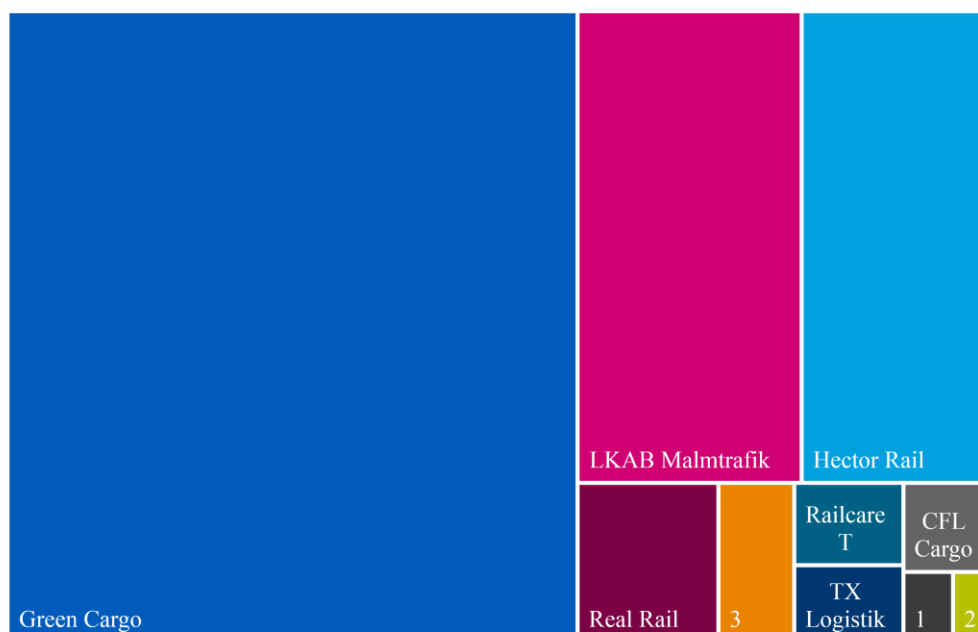
Det faktum att den totala omsättningen, såväl som medianen av omsättningen, rörelsemarginalen och soliditeten ökat under den senaste femårsperioden pekar på att marknaden vuxit och att branschens finansiella hälsa stärkts. Det är en utveckling som är i linje med att efterfrågan på lastbilstransporter också ökat under tidsperioden. Vi ser därtill att spridningen i måtten minskat, något som ger indikationer på att de finansiella förutsättningarna mellan företagen blivit mer lika varandra. Troliga förklaringar till utvecklingen går bland annat att finna i konsolideringen av marknaden, de förhållandevis låga drivmedelspriserna och den starka konjunkturen. Det bör dock sägas att den genomsnittliga lönsamheten sjunkit något sedan föregående år och att den, jämfört med många andra branscher, är låg. 2017 redovisade en ungefär femtedel av åkerierna en lönsamhet som översteg den genomsnittliga i näringslivet.

Med tanke på hur konjunkturberoende branschen är utgör den fortsatta ekonomiska utvecklingen ett orosmoln inför framtiden. Efter en längre period av tillväxt har man kunnat se allt fler tecken på att konjunkturtoppen närmar sig. Under 2018 har bland annat bostadsinvesteringarna minskat, handeln med omvärlden avtagit och aktiekurserna fallit. Enligt Konjunkturinstitutet väntas konjunkturen vända neråt under 2019.¹¹⁴ Vid sidan om konjunkturavmattningen höjde Riksbanken räntan för första gången på sju år i december förra året.¹¹⁵ Även om ränteläget fortfarande är lågt riskerar förväntningar om en mer restriktiv penningpolitik dämpa investeringsviljan i de underliggande marknaderna ytterligare, något som i sådana fall skulle speglas i åkerinäringen.

7.2 Godstransporter på järnväg

2017 bedrev tolv företag, varav två med licens i andra länder, godstrafik på järnvägsnätet i Sverige. Det är ett företag mindre än året innan, då Rush Rail försattes i konkurs i slutet av 2016. I denna genomgång ingår endast de företag som har licens i Sverige.

Figur 29: Marknadsandel per företag baserat på omsättning 2017.¹¹⁶



Källa: respektive företags årsredovisning.

Green Cargo är den enskilt största aktören. 2017 stod de för 58 procent av den totala omsättningen på marknaden, vilket är två procentenheter mindre

¹¹⁴ Konjunkturinstitutet 2018 Konjunkturläget.

¹¹⁵ Pressmeddelande Riksbanken 2018-12-20 Reporäntan höjs till -0,25 procent.

¹¹⁶ Företag med nummer: 1) Inlandståget, 2) Tågfrakt, 3) TÅGAB.

än året innan och tre procentenheter mindre än fem år tidigare. Sedan avregleringen i mitten av 1990-talet har ett antal järnvägsföretag etablerat sig på marknaden och vuxit på de statliga bolagens bekostnad. Samtidigt som Green Cargo förlorat andelar på marknaden har Hector Rail vuxit. 2017 stod de för 14 procent av den totala omsättningen på marknaden, vilket är två procentenheter mer än året innan och fem procentenheter mer än fem år tidigare. Andra företag som vuxit är Railcare, Real Rail och TÅGAB. Över tid finns således tendenser till en förskjutning på marknaden, där Green Cargos ställning på marknaden försvagas och fler företag är med och konkurrerar om uppdrag.

Godstransportmarknaden är differentierad och i likhet med persontrafikmarknaden är konkurrensytan mellan företagen inte alltid helt uppenbar. Företagen skiljer sig från varandra bland annat genom sitt tjänsteutbud. Genom att studera årsredovisningar från respektive företag går det att få en uppfattning om de variationer som finns i de olika företagens tjänsteutbud. Några exempel på företagens inriktning är att:

- Hector Rail riktar in sig på att erbjuda dragkraft mellan industrier och terminaler.
- CFL Cargo Sverige erbjuder regional godstrafik med särskilt fokus mot containertransporter.
- Tågfrakt erbjuder terminalhantering för godstransporter mellan tåg och lastbil.
- TÅGAB utför systemtransporter i Västmanland och Bergslagenregionen.
- Railcare Logistik vid sidan om att bedriva godstrafik också utför verkstads- och underhållstjänster på vagnar och lok.

Idag förekommer ingen konkurrens alls inom vagnslasttrafiken, som enbart utförs av Green Cargo. Vidare utför LKAB Malmtrafik enbart transporter på Malmbanan och har därför begränsad inverkan på konkurrensen. Istället är det inom upphandlingar av näringslivets godstransporter och kombitrafiken som en stor del av konkurrensen på marknaden förekommer.

Tabell 9: Nyckeltal järnvägsföretag godstrafik 2013-2017. Medianvärden.

Nyckeltal	2013	2014	2015	2016	2017
Omsättning (tkr)	106 782	135 640	166 080	123 309	115 719
Rörelsemarginal (%)	1,4	1,8	0,7	1,2	1,7
Soliditet (%)	23,1	23,2	21,7	25,7	26,6

Källa: respektive företags årsredovisning.

2017 uppgick den totala omsättningen på marknaden till cirka 6,8 miljarder kronor, vilket är fem procent mer än året innan och åtta procent mer än fem år tidigare. Efter ett antal år där omsättningen i det närmaste stagnerat går det således att se en relativt kraftig tillväxt mellan 2016 och 2017. Den enskilt största tillväxten stod Hector Rail för, som ökade sin omsättning med cirka 25 procent. En del av utvecklingen följer sannolikt av att Hector Rail tillhandahållit dragkraft åt Skandinaviska Jernbanor sedan slutet av 2016. Andra företag med positiv tillväxt är CFL Cargo och LKAB Malmtrafik. Trots att den totala omsättningen ökat har medianomsättningen minskat. 2017 uppgick medianomsättning till cirka 115 miljoner kronor. 2015 uppgick motsvarande siffra till 166 miljoner kronor. Tillsammans med det faktum att standardavvikelsen i måttet stigit kontinuerligt pekar detta dels på att spridningen mellan företagen ökat, dels på att det främst är de stora företagen som ökat sin omsättning.

De redovisade rörelsemarginalerna sträcker sig från -7 till +15 procent. Fördelningen har sin balanspunkt mellan 0 och 7 procent, där hälften av företagen finns. Enbart Hector Rail bokfördes för ett negativt rörelseresultat under 2017. Sedan 2016, då det kräves ett intervall mellan 0 och 3 procent för att fånga hälften av företagen, har spridningen mellan företagen ökat. Den tidigare trenden av likriktning i utvecklingen av lönsamheten bryts således mellan 2016 och 2017. Medianen uppgick till 1,7 procent, vilket är en förbättring med 0,5 procentenheter sedan året innan. Det bör sägas att utvecklingen framförallt drivits framåt av Inlandståget och TÅGAB, som både bedriver person- och godstransporter. Studerar vi företag som enbart bedriver godstransporter observerar vi en medianomsättning som minskat jämfört med föregående år. Den genomsnittliga lönsamheten i näringslivet uppgick till 7,1 procent, vilket två företag i branschen överträffar.

Samtliga företag redovisar en soliditet inom intervallet mellan 3 och 66 procent. Medianen är 27 procent, en siffra som är i paritet med tidigare år. Soliditeten är koncentrerad till intervallet mellan 22 och 33 procent, där hälften av företagen återfinns. Generellt är dock soliditeten i branschen förhållandevis låg. Den understiger inte bara det nationella snittet med tretton procentenheter utan även den många gånger rekommenderade nivån på 30 procent. Jämfört med andra branscher i näringslivet är en relativt stor andel av tillgångarna finansierade med främmande kapital, vilket kan göra

branschen särskilt utsatt om avkastningen på det belånade kapitalet börjar sjunka.

Sett över en femårsperiod ger nyckeltalen indikationer på att marknaden luckrats upp, att fler aktörer på allvar konkurrerar om uppdrag och att det därför blivit svårare att generera höga rörelseresultat. Sedan ett år tillbaka har totalomsättningen, rörelsemarginalen och soliditeten fortsatt förbättrats. Däremot har medianomsättningen minskat, något som pekar på att omsättningsökningen på marknaden framförallt riktat sig mot de större företagen. Efter några år av likriktning vad gäller de ekonomiska nyckeltalen tar således marknaden ett, om än litet, steg i motsatt riktning.

8 Slutsatser

Vår samlade bedömning är att den svenska transportmarknaden fortsatt fungerar och utvecklas stabilt. Omsättningen ökar på samtliga marknader och vi ser en tillväxt av antal företag inom särskilt persontrafiken. För första gången på länge ser vi även en tydligt ökad efterfrågan på godstransporter. Vad gäller persontransporter noterar vi fortsatt att utbud och efterfrågan går hand i hand och att det är svårt att säga vad som primärt driver ökningen.

Samtidigt som efterfrågan ökar ser vi att tillväxttakten avtagit inom flera områden. Det finns ett flertal tecken som tyder på att ekonomin befinner sig på toppen av en högkonjunktur och en inbromsad tillväxttakt är därför naturlig. Detta får påverkan även på transportmarknaden, som påverkas när efterfrågan på varor och tjänster kan komma att minska.

Transportmarknaden påverkas även i allt högre grad av den globala ekonomins utveckling. Hur marknaden kommer att utvecklas framöver beror således på fler faktorer än tidigare. Utöver såväl inhemsk som global ekonomi är det sannolikt att omvärldsfaktorer som digitalisering, ny teknik och framväxten av tjänstesamhället kommer att påverka efterfrågan på transporter.

8.1 Behov av nya lösningar för godstransporter

Godstransportarbetet har präglats av en begränsad utveckling sedan finanskrisen 2008 och har bara stått inför mindre ökningar och minskningar från år till år. De senaste två åren syns dock större ökningar än på länge och godstransportarbetet på järnväg nådde 2017 den högsta nivån sedan 2011. För lastbilstransporter har någon motsvarande ökning inte skett.

Samtidigt som efterfrågan på godstransporter på järnväg ökat har detta inte fått några direkta effekter på företagens möjligheter att tjäna pengar. Trots att företagen får mer att göra visar de fortfarande upp relativt låga rörelsemarginaler. Järnvägsföretagen når lönsamhetssiffror kring enstaka procent, vilket är väldigt lågt i jämförelse med näringslivet i stort. Rörelsemarginalerna bland åkeriföretag har minskat något de senaste åren, men totalt sett har åkeriföretagen lättare att tjäna pengar än järnvägsföretagen.

Att efterfrågan på järnvägstransporter ökar går i linje med de mål som finns om en större andel gods på järnväg. Samtidigt är utvecklingen inte hållbar om företagen inte kan omsätta den tilltagande efterfrågan i möjligheter att tjäna pengar på sin verksamhet. Långvariga underskott kommer leda till att aktörer försvinner från marknaden, vilket kan begränsa möjligheterna att köra gods på järnväg i den utsträckning som efterfrågas. På järnvägsmarknaden är det inte alltid möjligt för en annan aktör att ta över verksamheten från en aktör som lämnar marknaden då tjänsteutbudet ser

olika ut. Försvinner aktörer riskerar det därför inte bara att slå mot konkurrensen, utan även mot möjligheterna att möta godstransportköparnas behov.

De låga marginalerna bland företag som kör gods på järnväg har varit ett återkommande tema under lång tid och inga direkta tendenser till förändringar går att skönja. Marginalerna har inte förbättrats trots rådande högkonjunktur och ökad efterfrågan. Detta kan få effekter i form av att företagen varken kan eller vågar satsa på nya lösningar, affärsmodeller eller liknande, då ett misslyckande riskerar att leda till förödande konsekvenser för hela verksamheten. Detta är sannolikt också en bidragande orsak till att utvecklingen vad gäller teknik och lösningar varit begränsad inom järnvägssektorn under lång tid.

En ökad andel godstransporter på järnväg ses som en viktig del för att kunna uppnå flera politiska mål, inte minst kopplade till minskad klimatpåverkan. Hela samhället har ett intresse av att järnvägstransporter i än högre utsträckning kan bidra till ett mer hållbart transportsystem. Samtidigt är det uppenbart att marknaden, som den fungerar idag, inte klarar av att möta de förväntningar som finns. Det behövs effektiviseringar och järnvägsföretagen behöver få möjligheter att möta sina kunders behov av tillförlitliga transporter. Därför kan det vara nödvändigt att andra aktörer än järnvägsföretagen själva tar ett större ansvar för att bidra till att hitta lösningar som kan göra järnvägstransporter effektivare och mer tillförlitliga.

8.2 Nyttänkande nödvändigt inom kollektivtrafiken

De senaste åren har ökningen av persontransporter varit kraftig. Inte minst utbudet av järnvägsresor har ökat uppseendeväckande mycket och ökningarna har skett inom både regional- och fjärrtrafik. Även resandet har ökat, men inte i samma takt som utbudet. Det har lett till att belägningsgraden i trafiken har sjunkit.

Hittills har lösningen för att öka resandet inom framförallt den regionala trafiken varit att utöka utbudet. Det har gett önskvärda effekter då fler och fler reser med kollektivtrafiken. Samtidigt leder ett större utbud till högre kostnader som behöver täckas upp. När antalet resenärer inte ökar i tillräcklig utsträckning för att generera intäkter som täcker dessa kostnader behöver skattepengar skjutas till. Att skjuta till mer skattepengar riskerar att vara en kortsiktig lösning. Politiker på den regionala nivån kommer att tvingas till prioriteringar av resurserna och det är inte säkert att finansiering av kollektivtrafik blir högst prioriterat.

Ett annat bekymmer med att öka utbudet är att det inom delar av trafiken råder kapacitetsbrist. Stora delar av järnvägsnätet har nått sin maximala förmåga gällande kapacitet och det går därför inte att öka antalet tåg. När

kapaciteten nyttjas maximalt ökar också risken för störningar. Störningar leder lätt till att resenärer blir försenade, vilket kan få följeffekter i form av att trafiken uppfattas som mindre attraktiv.

Vad som behövs framöver är sätt att öka resandet utan omfattande utbudsökningar. För mycket fokus kan ha riktats mot utbudets storlek, snarare än dess relevans. Resenärer efterfrågar ett utbud som är attraktivt och passar deras behov, inte ett så omfattande utbud som möjligt. Därför kommer det vara nödvändigt att tänka nytt och prova nya lösningar som kan bidra till en attraktiv kollektivtrafik utan att utbudet ökar.

8.3 Otillräcklig utveckling i förhållande till klimatmålen

Transporter bidrar i Sverige till en stor andel av de samlade utsläppen av klimatpåverkande växthusgaser. En orsak till att andelen är hög i jämförelse med många andra länder är att vi har en elproduktion som genererar låga utsläpp. Inom transportområdet finns en förbättringspotential där utsläppen har goda förutsättningar att minska.

Det görs många insatser för att bidra till att begränsa utsläppen av växthusgaser. Inte minst är den upphandlade kollektivtrafiken ett föredöme där en hög andel av fordonen körs med förnybara drivmedel. Även tågtrafiken erbjuder väldigt energieffektiva transporter av såväl människor som gods. Dessutom har fordon som fortfarande drivs med fossila bränslen blivit mer effektiva.

Trots dessa förbättringar begränsas effekterna av ett ökat resande. Det är främst resandet med personbilar som gör att de potentiella effektiviseringarna inte får fullt genomslag. Utvecklingen går således åt rätt håll, men det går för långsamt i förhållande till de mål som finns framtagna. Fler åtgärder kommer därför behöva vidtas samtidigt om målen ska kunna uppnås.

En oroande utveckling bland de marknader vi studerat återfinns inom taxiområdet. Där har vi under de senaste två åren sett en tendens mot färre fordon med låga koldioxidutsläpp. Detta kan bero på tillväxten för nya digitala plattformar som inte ställer miljökrav på fordonen som ansluts. Det kan även vara svårt för enmansföretag att välja att satsa på en miljöbil, då det kan vara svårt att få tillbaka en högre investeringskostnad. Samtidigt är det viktigt att hålla i minnet att andel miljöfordon är betydligt högre inom taxibranschen än bland personbilsparken i stort.

