

TSG
2020-2586

Transportmarknaden i siffror 2019

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 2020-2586

Författare Josefin Hallenberg, Jonathan Sundin och Michael Stridsberg
Månad År Maj 2020

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 femte 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.

Då rapporten avser åren 2018 och 2019 tas ingen särskild hänsyn till utbrottet av Covid-19.

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

Borlänge, maj 2020

Lena Vidin
Chef sektion Strategisk analys

Sammanfattning

Sammanfattning av iakttagelser

Persontransportmarknaden växer alltså. Under de senaste åren har såväl utbud som resande ökat. I den regionala kollektivtrafiken ser vi att resandet nu ökar snabbare än utbudet vilket medfört att den genomsnittliga belägningsgraden ökat.

Även godstransportmarknaden har fortsatt att växa, och då särskilt godstransportmarknaden på väg. Ytterligare en observation är att den fraktade godsmängden ökat i snabbare takt än den sammanlagda körsträckan. Det innebär att den genomsnittliga fyllnadsgraden ökat och att det därigenom skett en effektivisering av godstransporterna.

Trots att efterfrågan ökat har den ekonomiska situationen bland företagen försämrats. På en övergripande nivå tycks den ha försämrats mer bland små företag än bland stora företag, vilket lett till ökade skillnader. Försämringen har varit särskilt tydlig bland de företag som bedriver trafik på järnväg. Både på person- och godstransportmarknaden har det skett en försämring av total omsättning, lönsamheten och stabiliteten. Särskilt illa ställt har det varit på godstransportmarknaden, där knappt hälften av företagen varit lönsamma.

Sammanfattning av slutsatser

Redan 2018 pekade mycket på att en lågkonjunktur stod för dörren och med tanke på transportbranschens konjunkturkänslighet utgör den fortsatta ekonomiska utvecklingen ett orosmoln inför framtiden. Enligt prognoser väntas konjunkturförsvagningen fortsätta under 2020, bland annat på grund av spridningen av det nya coronaviruset. Konjunkturinstitutet gör bedömningen att Sverige innan slutet av 2020 kommer att ha trätt in i en ny lågkonjunktur. Träder Sverige in i en lågkonjunktur lär det påverka transportmarknaderna, då det är sannolikt att behovet av person- och godstransporter minskar tillsammans med efterfrågan på varor, tjänster och resor. För att påverka transportmarknaderna i en positiv riktning är vår bedömning att det krävs generella näringslivsstärkande åtgärder.

Överflytt av godstransporter från väg till järnväg har under flera år varit ett tydligt politiskt spår i strävan att bidra till mer hållbara godstransporter. Under den senaste tiden har en insikt växt fram om den begränsade potentialen för överflytt. Kort sagt, det finns ett behov av andra lösningar. I och med antagandet av den nationella godstransportstrategin togs ett första steg mot att identifiera sådana lösningar. Vi ser nu exempel på flera nya konkreta åtgärder som exempelvis miljöbonus för tunga lastbilar, en

breddad ekobonus och en utökning av stadsmiljöavtalen. Sammantaget är detta förslag som kan leda till att steg tas på vägen mot att uppnå transportsektorns klimatmål.

Efter några år av förhållandevis goda resultatet ser vi att lönsamheten inom kommersiell persontrafik på järnväg har försämrats. De järnvägsföretag som etablerat sig efter marknadsöppningen har svårt att tjäna pengar på sin verksamhet trots att det nu gått närmare tio år sedan marknaden öppnades. De problem järnvägsbranschen ställdes inför under 2018, till följd av främst extremt väder, ledde till försämrad tillförlitlighet och bristande kundnöjdhet. Det har visat sig att detta även fick negativa ekonomiska konsekvenser för företagen. Sammantaget visar detta på det tydliga förhållande som finns mellan kvalitet i den tjänst man levererar och möjligheterna att vara lönsam.

Avslutningsvis ser vi att det under 2019 togs flera initiativ och konkreta insatser genomfördes för att på olika sätt skapa bättre förutsättningar och möjligheter för resenärer att resa kollektivt. Vi har tidigare uppmärksammat att resenärer väljer att resa enskilt i bil i betydligt större utsträckning än kollektivt. En ökad andel kollektivt resande är en betydelsefull väg framåt för att nå minskade utsläpp av växthusgaser men även för att uppnå förbättrad luftkvalitet, bättre framkomlighet och mindre buller. Det är därför glädjande att se att flera konkreta insatser gjorts i syfte att öka det kollektiva resandets attraktivitet. Insatser som bidrar till att göra det kollektiva resandet enklare och mer flexibelt – egenskaper som efterlyses av både de som redan reser med kollektivtrafiken och de som inte gör det. Vi ser fram emot att följa effekterna av dessa insatser.

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	4
BEGREPP OCH FÖRKORTNINGAR	6
INNEHÅLL	7
1 INLEDNING	10
1.1 Bakgrund	10
1.2 Syfte	10
1.3 Metod och avgränsningar	10
1.4 Disposition	11
PERSONTRANSPORTER	12
2 TILLGÄNGLIGHET – UTBUD, PRISER OCH KVALITET	12
2.1 Utbud och resande	13
2.1.1 Regional kollektivtrafik	14
2.1.2 Långväga trafik	17
2.1.3 Taxi	20
2.2 Priser	22
2.2.1 Regional kollektivtrafik	23
2.2.2 Långväga trafik	25
2.2.3 Taxi	26
2.3 Kvalitet	27
3 MARKNADSHÄNDELSER OCH REGELFÖRÄNDRINGAR	30
3.1 Regional kollektivtrafik	30
3.1.1 Händelser under 2019	30
3.1.2 Sentida och framtida regelförändringar	31
3.2 Långväga trafik	32
3.2.1 Händelser under 2019	32
3.2.2 Sentida och framtida regelförändringar	34
3.3 Taxi	35
3.3.1 Händelser under 2019	35
3.3.2 Sentida och framtida regelförändringar	35
4 EKONOMISK UTVECKLING I FÖRETAGEN	37
4.1 Järnvägsbranschen	37
4.2 Bussbranschen	44
4.3 Taxibranschen	50

GODSTRANSPORTER	54
5 GODSTRANSPORTARBETE	54
5.1 Väg.....	56
5.1.1 Varugrupper.....	59
5.2 Järnväg	60
5.2.1 Varugrupper.....	63
6 MARKNADSHÄNDELSER OCH REGELFÖRÄNDRINGAR	66
6.1 Väg.....	66
6.1.1 Händelser under 2019.....	66
6.1.2 Sentida och framtida regelförändringar	67
6.2 Järnväg	68
6.2.1 Händelser under 2019.....	68
6.2.2 Sentida och framtida regelförändringar	69
7 EKONOMISK UTVECKLING I FÖRETAGEN.....	70
7.1 Godstransporter på väg.....	70
7.2 Godstransporter på järnväg	76
8 SLUTSATSER	81
8.1 Konkreta förslag för hållbara godstransporter presenteras	81
8.2 Bristande lönsamhet kan begränsa godssatsningar	82
8.3 Kundnöjdhet en förutsättning för kommersiell lönsamhet	83
8.4 Initiativ för attraktivt kollektivt resande	83

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 vi ska 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 femte 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 aspekter i denna rapport. För att kunna göra det använder vi oss av 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.

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 2018. Uppgifter om händelser under året och regelförändringar är mer aktuella och avser framförallt 2019. 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 2019. 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.

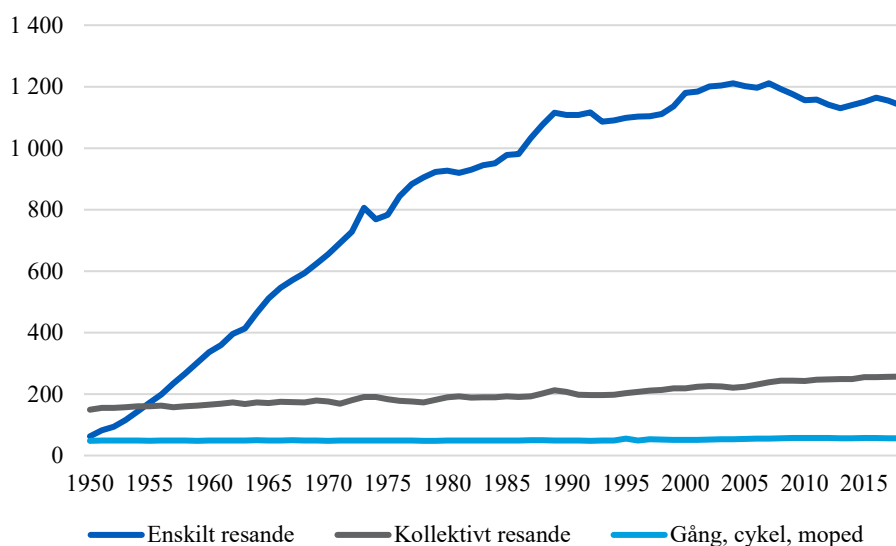
Det förekommer att exempelvis regelförändringar påverkar såväl gods- som persontransportmarknaden. När det förekommer placeras redogörelsen där den bedöms få störst effekter.

Persontransporter

2 Tillgänglighet – utbud, priser och kvalitet

Vi reser mer och mer. Sedan 1950 har det totala årliga resandet ökat från 18 miljarder personkilometer till drygt 154 miljarder personkilometer. Även då hänsyn tas till befolkningsökningen ser vi en markant utveckling av resandet. Under tidsperioden 1950 till 2018 har det genomsnittliga årliga resandet per invånare ökat från 250 mil till 1446 mil. Då vi jämför det totala resandet 2017 med det totala resandet 2018 ser vi ett fortsatt ökat resande. Det är framförallt bantrafiken men även vägtrafiken som står för ökningen.

Figur 1: Persontransportarbetet 1950-2018, personkilometer per invånare och år



Källa: Trafikanalys

På vägar och spår reser människor med bland annat bil, buss, cykel, tåg, tunnelbana och spårvagn. I figur 1 beskrivs utvecklingen av det enskilda motoriserade resandet med personbil och motorcykel, det kollektiva resandet med tåg, buss, tunnelbana och spårväg samt resandet med cykel, moped³ och till fots. I figuren framgår att resandet med personbil ökade påtagligt under den andra halvan av 1900-talet. Mellan 1950 och 2000 ökade det årliga individuella resandet med personbil eller motorcykel från i genomsnitt 50 mil per invånare och till 1 200 mil per invånare. Under samma tidsperiod ökade det kollektiva resandet med tåg, buss, tunnelbana eller spårväg från 150 mil per invånare till 220 mil per invånare.

³ Transportarbetet med moped utgör endast en mycket liten andel, ett par procent, av det totala resandet med cykel, moped och till fots.

Efter millennieskiftet ökade resandet med personbil och nådde ett par år därefter en toppnotering på drygt 1200 mil per resenär och år. Sedan 2000 har det genomsnittliga resandet med personbil minskat med totalt 4 procent. Det kollektiva resandet har under samma period ökat från 220 till 257 mil per person och år. Det motsvarar en ökning på 17 procent.

Sammantaget ser vi att vi idag, i lika hög grad som för trettio år sedan, väljer 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.

Det görs resenärsundersökningar i syfte att få en bild av vad resenärer anser om att resa kollektivt. I dessa undersökningar klargörs vilka aspekter resenärer tycker är viktiga och vilka delar av resandet som fungerar bra och även sådant som behöver förbättras. I flera resenärsundersökningar framkommer att ett relevant utbud är en viktig förutsättning för att resenärer ska uppleva det kollektiva resandet som attraktivt. Ett relevant utbud är en förutsättning för att resenärer ska vilja välja kollektivt resande framför enskilt resande. En undersökning visar att då resenärer ställs inför valet att endera ta bussen eller bilen till jobbet spelar faktorer som turtäthet, restid och upplevd enkelhet en avgörande roll.⁴ En grundförutsättning för att kollektivtrafiken ska vinna mark är således att den uppfattas som relevant genom att den speglar resenärernas behov och uppnår en viss nivå av tillgänglighet.

I kommande avsnitt beskrivs utvecklingen av utbud och priser, båda aspekter som på olika sätt påverkar det kollektiva resandets attraktionskraft. Kapitlet avslutas med ett avsnitt om kvalitet där vi fördjupar oss i resenärernas syn på det kollektiva resandet utifrån viktiga aspekter, vad som fungerar bra och inom vilka områden som utveckling krävs.

2.1 Utbud och resande

I syfte att fånga utvecklingen av utbudet redovisas dels utbudskilometer, dels sittplatskilometer per invånare. Utbudskilometer anger antalet utförda kilometer med fordon och vagnar. Sittplatskilometer per invånare ger en bild av den tillgänglighet som den enskilde resenären möter. Utvecklingen av efterfrågan beskrivs även fortsättningsvis med måttet personkilometer per invånare. Den genomsnittliga beläggningsgraden erhålls sedan genom att ställa antalet personkilometer i relation till antalet sittplatskilometer. Beläggningsgraden beskriver hur stor andel av sittplatserna i kollektivtrafiken som används.

⁴ Svensk kollektivtrafik 2019 Kollektivtrafikbarometern 2018

2.1.1 Regional kollektivtrafik

Regional kollektivtrafik avser resor inom ett och samma län eller resor över länsgränser om de är av vardagskaraktär. Kollektivtrafikresor sker framförallt över korta avstånd. I varje län finns en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) som är ansvarig för kollektivtrafiken.

Tabell 1: Utveckling av utbud och efterfrågan i regional kollektivtrafik 2014-2018.

Nyckeltal	2014	2015	2016	2017	2018	2014-2018
Sittplats-km per invånare	5722	5805	5837	5845	5860	2%
Person-km per invånare	1567	1608	1606	1613	1627	4%
Beläggningsgrad (%)	27,4	27,7	27,5	27,6	27,8	0,4

Källa: Trafikanalys och SCB, egna bearbetningar

Under de senaste fem åren har det skett en kontinuerlig ökning av utbudet i den regionala kollektivtrafiken. Sedan 2014 har utbudet ökat från 5722 till 5860 sittplatskilometer per invånare, vilket motsvarar en ökning på 2 procent. Vi ser även att det skett en ökning av efterfrågan på regionala kollektivtrafikresor. Under motsvarande period har efterfrågan ökat från 1567 till 1627 personkilometer per invånare, vilket motsvarar en ökning på fyra procent. Följaktligen har efterfrågan, de senaste fem åren, ökat i snabbare takt än utbudet. Som följd har också den genomsnittliga beläggningsgraden ökat med 0,4 procentenheter. Ifall vi vidgar tidsperspektivet är dock utvecklingen en annan. Sett till ett tioårsintervall har utbudet ökat snabbare än efterfrågan, vilket medfört att den genomsnittliga beläggningsgraden sjunkit.

En stor andel (99,7 procent) av den regionala kollektivtrafiken är samhällsorganiserad. Trafiken subventioneras av kommuner, regioner och till viss del även staten. Under 2018 uppgick den totala kostanden för den samhällsorganiserade regionala kollektivtrafiken till 48,8 miljarder kronor. Intäkterna från verksamheten, framförallt biljett-intäkter, var 24,4 miljarder. Detta innebär att den regionala kollektivtrafiken i genomsnitt finansieras till hälften av verksamhetsintäkter och till hälften av offentliga medel. Den genomsnittliga subventionsgraden har legat på ungefär 50 procent under de senaste tio åren. Totalt erhöll kollektivtrafiken således nästan 25 miljarder kronor i bidrag under 2018. Detta motsvarar ett genomsnitt på 2 480 kronor per invånare.⁵

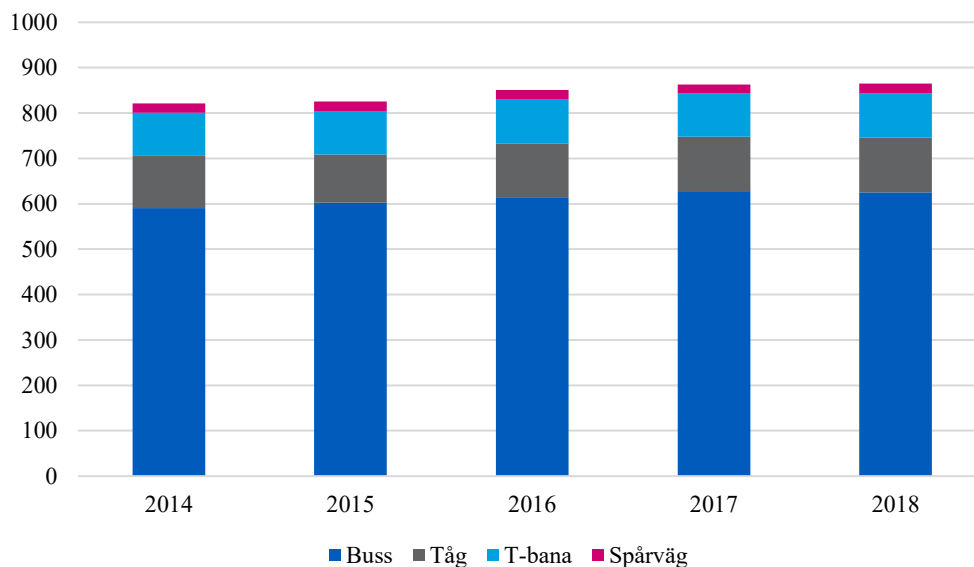
Utbud

Utbudet kan även mätas i utbudskilometer vilket anger antalet utförda kilometer med fordon och vagnar. 2018 uppgick utbudet till 864 miljarder utbudskilometer vilket är en ökning på omkring en procent sedan året innan.

⁵ Trafikanalys 2019, Regional linjetrafik 2018

Det mest förekommande färdmedlet inom den regionala kollektivtrafiken är buss. Under 2018 stod busstrafiken för knappt tre fjärdedelar av det totala utbudet. Tågtrafiken stod för ungefär 14 procent, tunnelbanetrafiken för drygt elva procent samt spårvagnstrafiken för knappt tre procent i den regionala kollektivtrafiken.⁶

Figur 2: Trafikslagens antal miljoner utbudskilometer i regional kollektivtrafik 2014-2018.



Källa: Trafikanalys

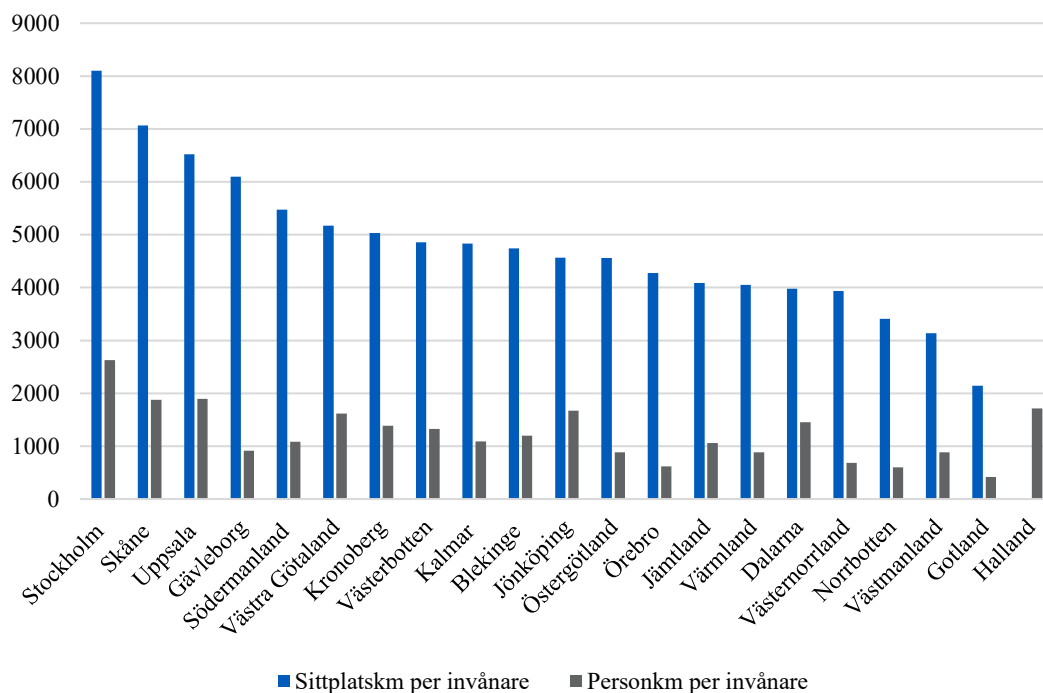
Inom samtliga län dominerar bussutbudet mätt i utbudskilometer per invånare. Buss är också det enda färdmedlet inom den regionala kollektivtrafiken som finns i samtliga län. I övrigt förekommer det stora variationer mellan länen när det gäller sammansättningen av kollektivtrafikutbudet. Störst bussutbud återfinns i Uppsala län och Örebro län med 107 respektive 84 utbudskilometer per invånare. Detta kan jämföras med Västmanlands län och Gotlands län som hade det lägsta bussutbudet med 43 respektive 45 utbudskilometer per invånare. Stockholm, Göteborg och Norrköping är de enda platser där det finns spårvagnstrafik. Tunnelbanetrafik finns endast i Stockholm och där erbjuds resenärerna tre gånger så många utbudskilometer tunnelbanetrafik som tågtrafik. Det högsta utbudet av tågtrafik erbjuds invånarna i Södermanlands län, 44 utbudskilometer per invånare.⁷

2018 erbjöds invånarna i Sverige i genomsnitt 5 700 sittplatskilometer per person.

⁶ Trafikanalys 2019 Regional linjetrafik 2018

⁷ Trafikanalys 2019, Regional linjetrafik 2018

Figur 3: Utbud och efterfrågan i regional kollektivtrafik i olika län 2018.⁸



Källa: Trafikanalys och SCB, egna bearbetningar.

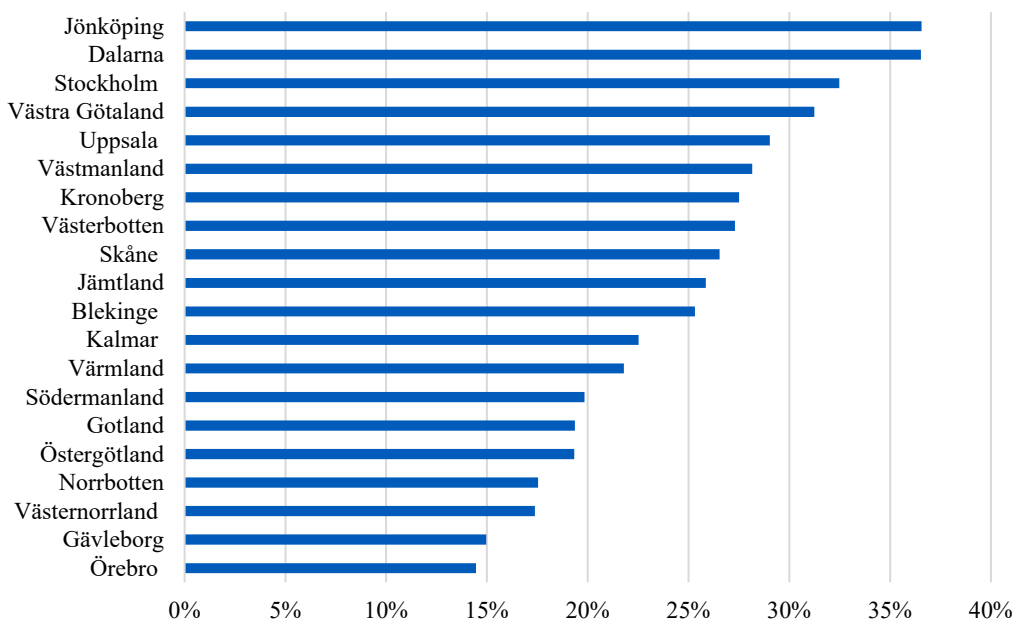
Utbudet av regional kollektivtrafik varierar påtagligt mellan olika län. Störst är utbudet i Stockholm med 8 100 sittplatskilometer per invånare och minst är utbudet på Gotland med ungefär 2 140 sittplatskilometer per invånare. Generellt sett är utbudet av kollektivtrafik störst i befolkningstäta regioner som Skåne, Västra Götaland och Stockholm. I befolkningstäta områden är en välfungerande, och välutbyggd, kollektivtrafik en förutsättning för att skapa en god framkomlighet och tillgänglighet för de människor som lever och verkar i dessa områden. En välutbyggd kollektivtrafik är även extra viktigt i större städer då luftkvalitets- och bullerproblem ofta är större där än i mer glesbefolkade områden. I tätbefolkade områden är det även lättare att upprätthålla en hög turtäthet med bibehållen hög beläggning då efterfrågan, av förklarliga skäl, är högre än i mer glesbefolkade områden. I flera mer glesbefolkade regioner som exempelvis Jämtland, Norrbotten och Västerbotten är utbudet stort i relation till efterfrågan. Om människor i dessa områden ska välja kollektivtrafik framför bilen måste utbudet vara tillräckligt stort för att skapa en så pass hög tillgänglighet att kollektivtrafiken kan utgöra ett attraktivt alternativ till bilen.

⁸ Det finns inga uppgifter om utbudet i Halland.

Beläggningsgrad

Beläggningsgraden varierar påtagligt mellan olika regioner vilket framgår i figur 5.

Figur 4: Beläggningsgrad i regional kollektivtrafik i olika län 2018.



Källa: Trafikanalys, egna bearbetningar.

Att beläggningsgraden varierar beror på att förutsättningarna att uppnå en hög beläggningsgrad varierar mycket mellan olika regioner. Förutsättningarna att uppnå en hög beläggningsgrad varierar även inom regionerna. Generellt sett är beläggningsgraden högre i tätbefolkade regioner. Inom dessa regioner finns det bättre möjligheter att erbjuda ett större utbud i städer än på landsbygden då resandeunderlaget är större. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna önskar givetvis att beläggningsgraden ska vara hög men det har visat sig att beläggningsgraden ofta påverkas av faktorer som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna svårt kan påverka. Det handlar exempelvis om faktorer som befolkningstäthet och behovet av stads- respektive landsbygdstrafik. Faktorer som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna däremot kan påverka är exempelvis tidtabeller och linjeläggningar samt genom vilka kanaler man väljer att nå ut med reseinformation och försäljning av biljetter.

2.1.2 Långväga trafik

Den långväga trafiken avser resor som sker över en eller flera regiongränser. Dessa resor sker mer sällan än resor inom den regionala kollektivtrafiken

och andelen tjänste- och fritidsresor är större. Den långväga trafiken bedrivs främst av kommersiella aktörer. Då de upphandlade systemen för främst tågtrafik vuxit de senaste åren har gränserna mellan regional och långväga trafik blivit mindre skarpa

På den långväga kollektivtrafikmarknaden på land erbjuds resor med buss och tåg. Marknaden har genomgått en stegvis avreglering. Bussmarknaden öppnades för konkurrens 1997 och persontrafikmarknaden på järnväg 2010. På marknaden för långväga resor förekommer konkurrens såväl inom som mellan trafikslagen. Resenärer kan idag välja mellan att resa med tåg, buss och även flyg på ett flertal linjer i landet. Den trafikslagsövergripande konkurrensen är tydligast på sträckan Stockholm-Göteborg där resenären både kan välja mellan olika trafikslag och olika operatörer inom respektive trafikslag. 2018 kunde resenärerna välja mellan:

- 36 tågturer per vardag och riktning med fyra olika operatörer.
- 30 flygturer per vardag och riktning med tre olika operatörer.
- 10 bussturer per vardag och riktning med två olika operatörer.

Den trafikslagsövergripande konkurrensen har ökat över tid och till följd av detta har utbudet av långväga bussresor och regionala flygresor minskat då dessa inte kunnat möta konkurrensen från den långväga tågtrafiken. Samtidigt har vi kunnat konstatera att den ökade konkurrensen på exempelvis sträckan Stockholm-Göteborg har varit positiv ur ett resenärsperspektiv då den lett till ökad tillgänglighet via fler avgångar, snabbare resor och mer differentierade priser.⁹

Långväga busstrafik

2018 erbjöds resenärerna 41 miljoner fordonskilometer i den interregionala busstrafiken, fördelat på 2,7 miljoner avgångar. Samtidigt var efterfrågan 618 miljoner personkilometer vilket är en minskning med 6 procent sedan året innan.¹⁰ Efterfrågan såväl som utbudet av långväga busstrafik har minskat över tid, främst till följd av den tilltagande konkurrensen från den långväga tågtrafiken. Förutom tågtrafiken konkurrerar den långväga busstrafiken även med flygtrafiken och givetvis även med personbilen. Den långväga bussens främsta konkurrensfördelar är det låga priset och även möjligheten att köra resenärer till och från betydligt fler platser än såväl tåget som flyget. Busstrafiken är förhållandevis billig att bedriva. Samtidigt är bussresor ofta långsammare än såväl flyget som tåget på en given sträcka. Den långväga busstrafiken vänder sig därför framförallt till prismedvetna privatresenärer som har mindre krav på att resan är snabb. För att möta

⁹ Transportstyrelsen 2019 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2018, TSJ 2018-2387

¹⁰ Trafikanalys 2019, Kommersiell linjetrafik på väg 2018

dessa privatresenärers behov har det långväga bussutbudet under de senaste åren utvecklats till att bli än mer fokuserat på ett större utbud under veckosluten.¹¹

Långväga tågtrafik

Persontrafikmarknaden på järnväg avreglerades 2010 med målet att öka tågtrafikens attraktionskraft genom att skapa ett mer effektivt och tillgängligt utbud. Förhoppningen var dels att det totala utbudet skulle öka, dels att den redan etablerade trafiken skulle konkurrensutsättas. Sedan millennieskiftet har utbudet av persontrafik på järnväg fördubblats. Det har tillkommit trafik som kompletterar befintlig trafik och under senare år har vi även sett nya operatörer som verkar i direkt konkurrens med befintliga operatörer. Åren närmast efter avregleringen etablerades trafik som främst fungerade som ett komplement till SJ:s redan etablerade fjärrtrafik. En del nya operatörer kompletterade SJ genom att trafikera nya förbindelser medan andra operatörer kompletterade SJ genom att fokusera på andra segment på marknaden och därigenom göra det möjligt för resenärerna att resa billigare eller under andra tider på dygnet. Den kompletterande trafiken bidrog till att göra utbudet mer differentierat. I samband med MTR:s inträde på marknaden skapades direkt konkurrens mellan MTR och SJ inom snabbtågssegmentet på sträckan mellan Stockholm och Göteborg. Den ökade konkurrensen på sträckan har fått flera positiva effekter för resenärerna. Restiderna har blivit kortare, utbudet har ökat och biljettpriserna har sjunkit.¹²

Samtidigt som utbudet av långväga tågresor ökat kraftigt över tid kan vi konstatera att även efterfrågan på långväga tågresor har ökat. Sedan millennieskiftet har efterfrågan ökat från 5 234 miljoner personkilometer till 7 026 personkilometer vilket motsvarar en ökning på drygt 30 procent.¹³ Ett mer effektivt och relevant utbud samt kortare restider har bidragit till att öka det långväga tågresandets attraktivitet. Samtidigt har den tilltagande konkurrensen mellan järnvägsföretagen bidragit till ett ökat kundfokus vilket ytterligare stärkt tågets attraktionskraft. Att det långväga resandet har ökat och försätter att öka ser vi som ett kvitto på att det långväga resandet upplevs som relevant och attraktivt för allt fler resenärer.

¹¹ Transportstyrelsen 2019 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2018, TSJ 2018-2387

¹² Transportstyrelsen 2019 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2018, TSJ 2018-2387

¹³ Trafikanalys 2019, Bantrafik 2018

2.1.3 Taxi

Taxi används framförallt av affärsresenärer, turister och vid särskilda persontransporter.¹⁴ Taxi körs inte enligt förutbestämda tidtabeller. Resenären kan resa från den plats denne önskar till den plats dit resenären vill komma. Taxi kan genom sin relativt höga grad av flexibilitet fungera som ett bra komplement till andra färdmedel. Många gånger kan en kortare taxiresa utgöra början eller slutet av en längre multimodal resa.

Taximarknaden kan delas upp i tre delar: upphandlade samhällsbetalda transporter som står utgör ungefär 50 procent samt affärs- och privatresor som tillsammans utgör den andra halvan. Den upphandlade trafiken anordnas av regionala kollektivtrafikmyndigheter, kommuner och regioner. Den upphandlade trafiken består av:

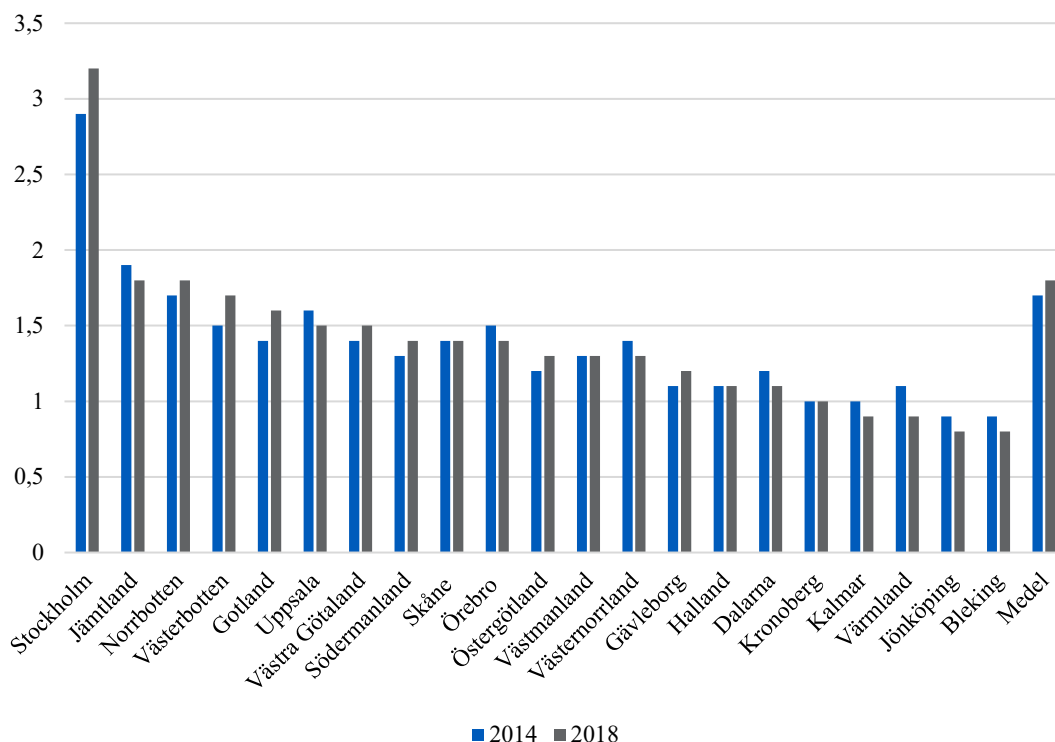
- sjukresor,
- färdtjänst,
- riksfärdtjänst,
- skolskjuts och
- kompletteringstrafik.

På landsbygden och på mindre orter står de samhällsbetalda transporterna för närmare 100 procent av taxiföretagens intäkter. I större städer står privat- och affärsresor för en betydligt större andel av resorna än i landet i stort.

Sedan taximarknaden öppnades för konkurrens 1990 har taxitätheten ökat påtagligt. 1990 var taxitätheten 1,5 fordon per tusen invånare, 2018 var motsvarande siffra 1,8. Detta motsvarar en ökning på omkring 20 procent.

¹⁴ Svenska taxiförbundet 2019 Branschläget.

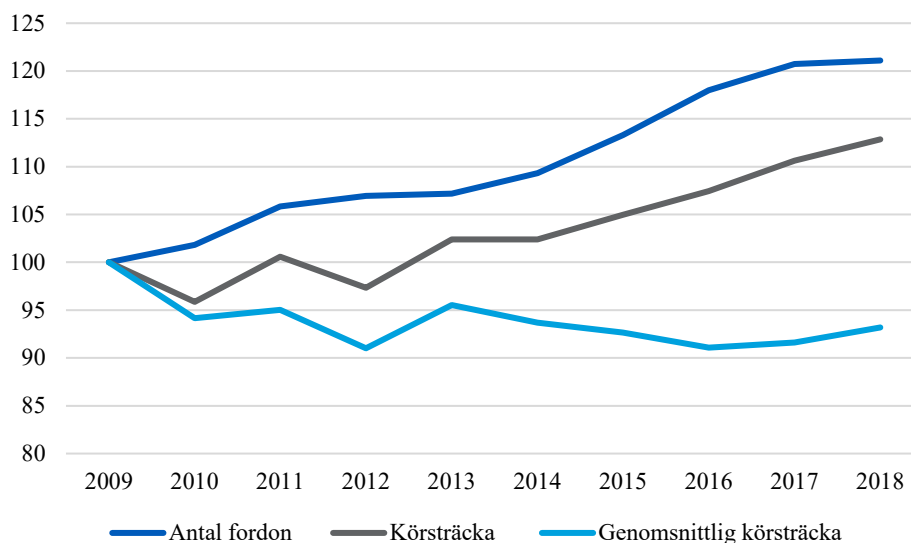
Figur 5: Taxitäthet, antal fordon per län och 1000 invånare 2014 och 2018.



Källa: Svenska taxiförbundet

I figur 6 framgår att den genomsnittliga taxitätheten i Sverige har ökat från 1,7 taxifordon per 1 000 invånare 2014 till 1,8 taxifordon per 1 000 invånare 2018. Detta motsvarar en ökning på ungefär 6 procent. I figuren framkommer även att det är stora regionala skillnader. Föga förvånande är taxitätheten som störst i Stockholm. Att Stockholm har en taxitäthet på 3,2 fordon per tusen invånare beror på att många turister och affärsresenärer besöker Stockholm och även på att det finns två flygplatser med omfattande trafik. Andra skäl till den höga taxitätheten är att de boende i Stockholm inte har tillgång till bil i lika hög utsträckning som i resten av landet. Då det finns en väl utbyggd kollektivtrafik väljer fler resenärer att resa kollektivt och ibland med taxi som komplement. Taxitätheten är även något högre än genomsnittet i regioner med långa geografiska avstånd mellan städer och samhällen. I Jämtland, Västerbotten och Norrbotten är taxitätheten hög relativt flera andra regioner. I dessa regioner är tillgången på regional kollektivtrafik mer begränsad och det finns generellt sett ett större behov av upphandlad taxitrafik.

Figur 6: Index taxifordon, körsträcka och genomsnittliga körsträcka 2009-2018.



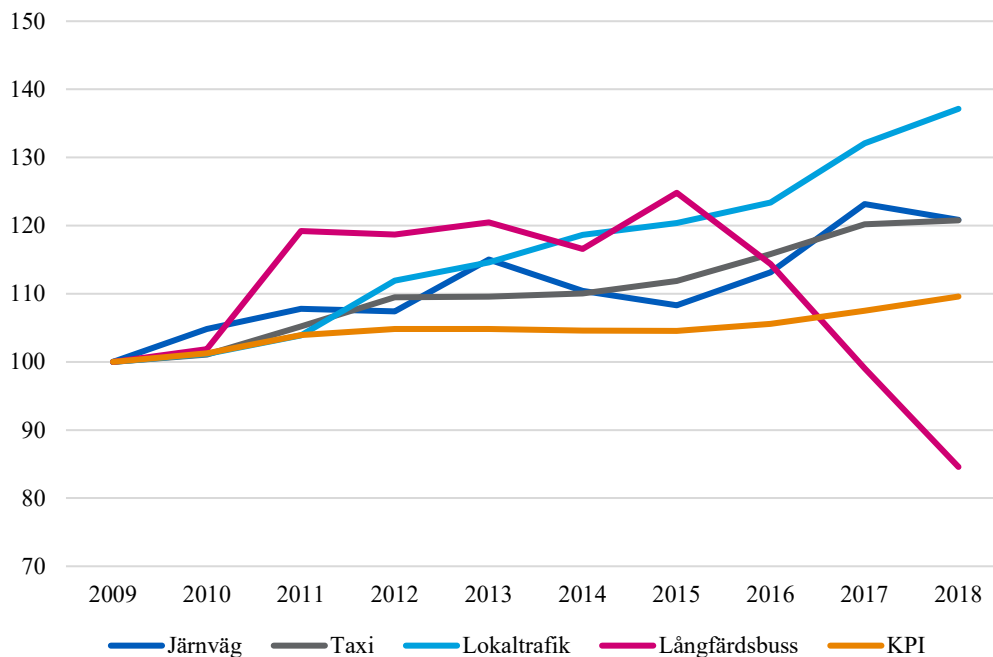
Källa: SCB.

Om vi ser antalet taxifordon som en indikator för utbudet och körsträckan som en indikator för efterfrågan kan vi se att utbudet har växt snabbare än efterfrågan under den senaste tioårsperioden. Under de tre senaste åren har utbudet och efterfrågan dock ökat i ungefär samma takt.

2.2 Priser

Kollektivtrafikens attraktionskraft påverkas av priset på resan. Priset kan påverka hur vi reser, när vi reser, var vi reser och hur ofta vi reser. Priset är givetvis en av flera faktorer som påverkar oss och priskänsligheten varierar mellan olika resenärer och mellan olika typer av resor. Generellt sett verkar priskänsligheten vara större vid långväga resor som vi sällan gör, än vid kortväga vardagsresor. Vardagsresor måste vi göra, medan längre resor oftare är av semesterkaraktär och vi har då bättre möjligheter att påverka hur och när vi ska resa.

Figur 7: Prisindex för olika trafikslag samt KPI 2009-2018.



Källa: SCB

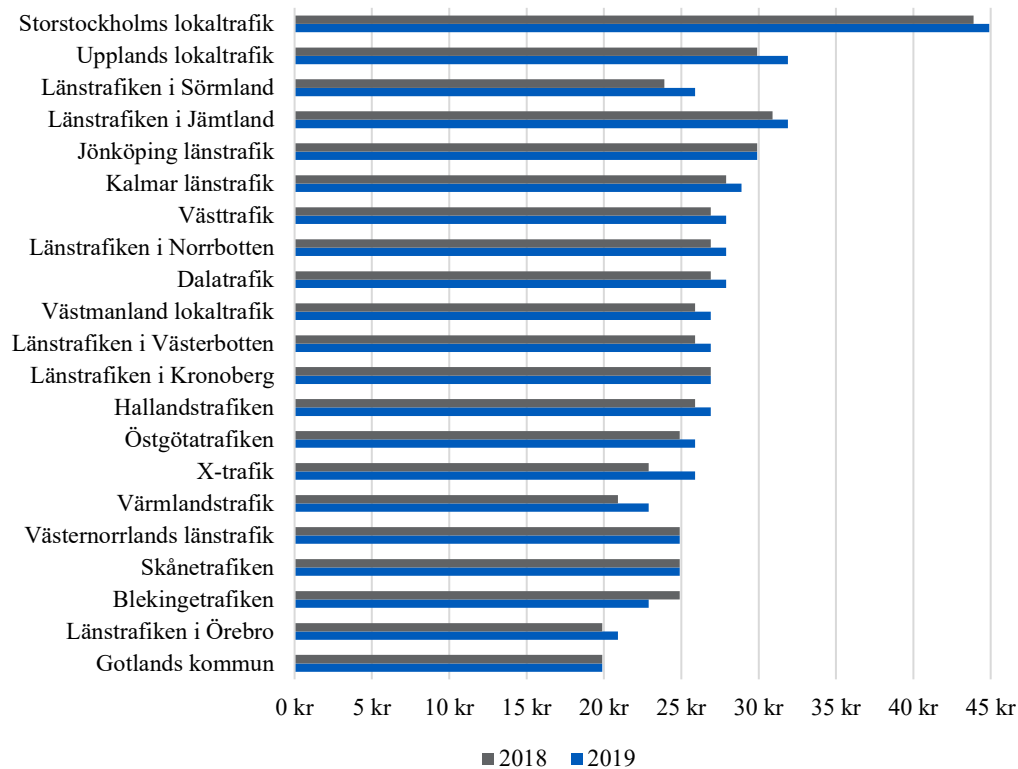
I figur 8 framgår att priset för att resa med såväl tåg som med taxi och lokaltrafik har ökat mer än konsumentprisindex (KPI) under den senaste tioårsperioden.

2.2.1 Regional kollektivtrafik

Den mest påtagliga prisutvecklingen har skett inom den regionala kollektivtrafiken. Sedan 2009 har prisindex ökat med nästan 37 procent vilket kan jämföras med KPI som under samma period har ökat med knappt 10 procent. Generellt sett har priset på enkelbiljetter ökat snabbare än priset på periodkort vilket leder till slutsatsen att det blivit mer lönsamt att resa med kollektivtrafiken regelbundet.

Det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inom respektive region som sätter priserna. Detta medför att priserna varierar mellan olika regioner.

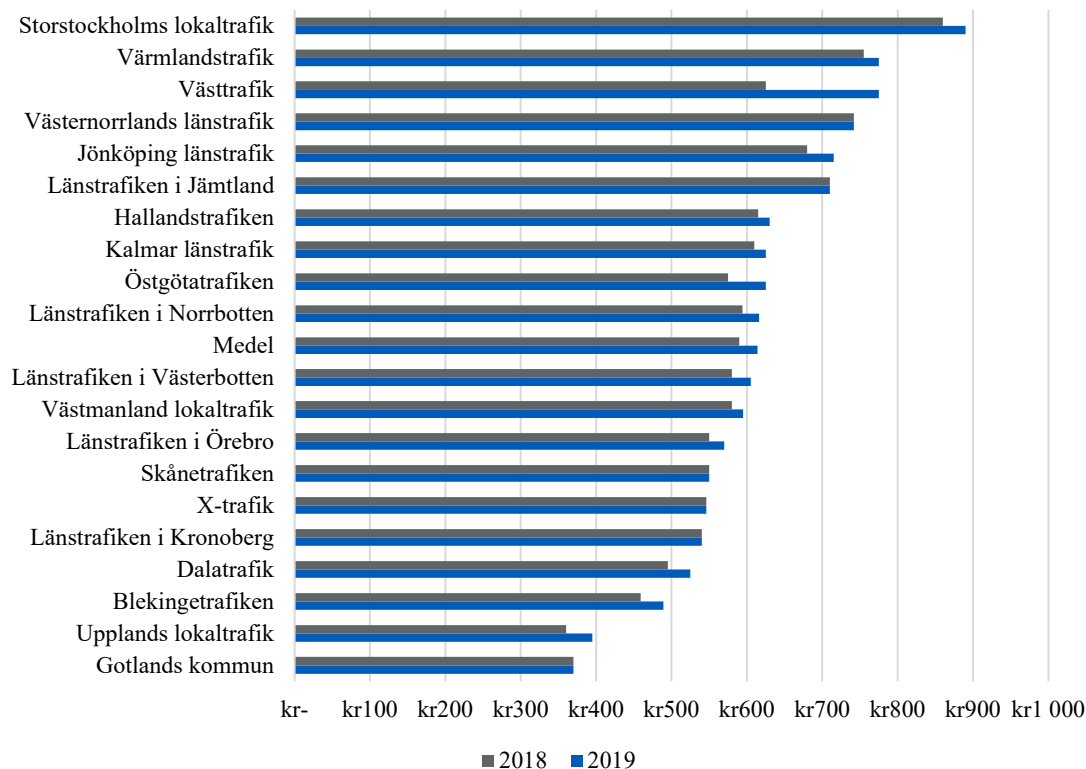
Figur 8: Pris för enkelbiljett (en zon eller motsvarande) i regional kollektivtrafik november 2018 respektive 2019.



Källa: respektive operatörs hemsida.

En enkelbiljett är dyrast i Stockholms lokaltrafik där priset ligger på 45 kronor. Den billigaste enkelbiljetten kostar 20 kronor och säljs på Gotland.

Figur 9: Pris för månadskort (en zon eller motsvarande) i regional kollektivtrafik november 2018 respektive 2019.



Källa: respektive operatörs hemsida.

I figur 10 framgår att kostnaden för ett månadskort varierar i olika delar av landet. Precis som tidigare år är ett månadskort dyrast i Stockholm där det kostar 890 kronor. Billigast är ett månadskort på Gotland. I figuren framgår att priset för ett månadskort ökat i majoriteten av regionerna. Undantagen är Skåne, Kronoberg, Jämtland och Västernorrland där priset är oförändrat. Medelpriset för ett månadskort är 614 kronor vilket motsvarar en ökning på drygt 4 procent sedan föregående år.

Att jämföra priser på månadskort mellan olika regioner är något problematiskt då omfattningen av det utbud som resenären får tillgång till via sitt månadskort varierar stort. I regioner som Stockholm och Västra Götaland får resenären tillgång till ett betydligt mer omfattande utbud än i exempelvis Blekinge eller på Gotland och detta återspeglas också i biljettpriset.

2.2.2 Långväga trafik

Långväga bussresor är ett förhållandevis billigt alternativ, särskilt i jämförelse med flyg- och tågresor. I figur 8 framgår att priserna på långväga

bussresor ökade succesivt från 2009 fram till 2015. Efter 2015 har dock priserna fallit kraftigt. Sedan 2009 har prisindex minskat med totalt 16 procent. Detta speglar att de långväga bussoperatörerna allt tydligare har valt att utforma ett erbjudande som vänder sig till prismedvetna privatresenärer med låg betalningsvilja och mindre krav på att resan går snabbt. Den långväga bussen har små prisvariationer vilket också förklaras av att man vänder sig till de allra mest priskänsliga privatresenärerna. Företaget Flixbus inträde på marknaden, med en tydlig lågprisstrategi och ett omfattande utbud, bidrog troligen till utvecklingen mot allt lägre priser.¹⁵

När det gäller långväga tågresor har prisutvecklingen varit förhållandevis måttlig från år till år. Sedan 2009 har prisindex ökat med 20 procent. De långväga tågpriserna är mer differentierade än de långväga busspriserna. Överlag har tåget ett högre pris måndag till fredag. Priserna är som lägst på lördagar för att sedan öka igen på söndagar. Denna prisbild speglar efterfrågan hos privat- och affärsresenärer.¹⁶

2.2.3 Taxi

Sedan 2009 har prisindex för taxi ökat med 20 procent. Prisutvecklingen är stabil och kontinuerlig.

Transportstyrelsen har under året genomfört en uppföljningen av taxibolags (i storstadsregionerna) jämförpriser. Undersökningen är sprungen ur bestämmelsen om obligatorisk prisuppgift vid taxiresor och har tidigare genomförts 2015 och 2017. I undersökningen gjordes bland annat följande konstateranden:

- Medianen för det högsta jämförpriset är 325 kronor.
- Majoriteten av alla taxibolagen har ett högsta jämförpris i intervallet 250-350 kronor. Det är bara en liten del av taxibolagen vars högsta jämförpris överstiger 500 kronor.
- Bland mindre taxibolag är det vanligt med ett jämförpris i intervallet 495-499 kronor.
- I genomsnitt är det billigare att resa med taxi i Malmö (250 kronor för medianresan) än vad det är i Stockholm (325 kronor) och Göteborg (350 kronor). Jämfört med de tidigare undersökningarna har priserna blivit mer och mer lika varandra.

I undersökningen tillfrågades resenärerna om deras syn på prissättningen. De flesta resenärer som tillfrågades tyckte att priset att resa med taxi var

¹⁵ Transportstyrelsen 2019 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2018, TSJ 2018-2387

¹⁶ Transportstyrelsen 2019 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2018, TSJ 2018-2387

skäligt. Ungefär var fjärde resenärer upplevde priset som högt. Jämfört med 2017 års undersökning anser allt fler resenärer att priset var högt.

2.3 Kvalitet

Resenärernas upplevelse av att resa kollektivt är en viktig aspekt att beakta då den upplevda kvaliteten i hög grad formar resenärernas inställning till kollektivtrafiken. I arbetet med att öka 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.

Upplevelsen av en resas kvalitet varierar från person till person. Människor har olika behov, förutsättningar och förväntningar. Bekvämlighet, säkerhet och punktlighet är bara några av de faktorer som avgör hur resenärer upplever en resa. För någon är närheten till en hållplats av stor betydelse, för en annan är punktligheten helt avgörande och för en tredje är tillgången till sittplats det som avgör. För många resenärer är det en kombination av faktorer som avgör hur de upplever en resa. Även syftet med resan kan avgöra vilka faktorer som blir mest avgörande för en resenär. Den upplevda kvaliteten varierar således inte bara från person till person utan även från tillfälle till tillfälle.

Svensk Kollektivtrafik gör varje år en nationell kvalitets-, attityd-, och resvaneundersökning i syfte att följa resenärernas upplevelse av den regionala kollektivtrafiken.¹⁷ I kollektivtrafikbarometern framgår att 79 procent av kollektivtrafikresenärerna är nöjda med sin senaste resa och drygt 8 av 10 anser att det är tryggt och enkelt att resa med den regionala kollektivtrafiken. 83 procent upplever att de har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor de gör.

I årets Kollektivtrafikbarometer betonas att de faktorer som driver resandet är:

1. Relevans

- Resenären kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor denne gör
- Avgångstiderna passar resenärens behov
- Resenären upplever att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken

2. Produktfördel

- Det är tidsbesparande för resenären att resa med kollektivtrafiken.

¹⁷ Svensk kollektivtrafik 2019 Kollektivtrafikbarometern 2018

3. Kunskap

- Resenären vet hur denne ska göra för att åka med kollektivtrafiken.

Relevans är den faktor som påverkar resefrekvensen allra mest och är den aspekt som behöver öka för att fler, oftare, ska välja att resa med den regionala kollektivtrafiken. Viktiga element som påverkar kollektivtrafikens relevans är enligt kollektivtrafikbarometern linjedragningar, turtäthet och restider. Det handlar således om ett relevant utbud av resmöjligheter, det vill säga ett utbud som matchar människors resbehov och ger utrymme för flexibilitet. Kollektivtrafiken upplevs som ett relevant alternativ då resenären kan göra merparten av sina resor med kollektivtrafiken, avgångstiderna passar resenärernas behov och det på det stora hela är enkelt att resa med kollektivtrafiken.

Om vi blickar tillbaka ett år ser vi att människor i allmänhet¹⁸ har blivit mer positiva till att resa med kollektivtrafiken. De som reser med kollektivtrafiken är dock generellt sett mer positivt inställda till kollektivtrafiken än människor i allmänhet. Andelen som upplever att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor de gör har ökat bland människor i allmänhet med tre procentenheter, från 51 procent 2017 till 54 procent 2018.

Bland människor i allmänhet anser 6 av 10 att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken, 66 procent att det finns fördelar med att åka kollektivt jämfört med att åka bil och 74 procent att de har nära till en station eller hållplats för de flesta resor som de gör. Mindre nöjda är allmänheten med den regionala kollektivtrafikens punktlighet, pris och restid.

I vår undersökning Resenärers syn på järnvägsmarknaden¹⁹ konstaterar vi att åtta av tio resenärer är nöjda med hur det fungerar att resa med tåg. Tyvärr kan vi konstatera att nöjdheten bland resenärer har minskat sedan vår senaste resenärsundersökning som gjordes 2017, då nio av tio resenärer totalt sett var nöjda med sina tågresor. Undersökningen visar att resenärerna framförallt prioriterar aspekter vilka kan betraktas som grundläggande för tågresan, exempelvis trafiksäkerhet, punktlighet och tillgång till sittplats. För att få en bild av vilka aspekter som bör prioriteras i syfte att öka nöjdheten bland tågresenärerna har vi vägt samman hur resenärer prioriterar olika aspekter med hur resenärer upplever att olika aspekter fungerar. De aspekter som resenärer i hög utsträckning uppfattar som viktiga och som de samtidigt anser att fungerar dåligt är att tåget är i tid, biljettpreis och störningsinformation. Detta ger indikationer på inom vilka områden

¹⁸ Allmänheten avser både de som reser med kollektivtrafiken och de som inte gör det.

¹⁹ Transportstyrelsen 2019, Resenärers syn på järnvägsmarknaden

ansvariga bör prioritera sina insatser för att såväl öka nöjdheten bland tågresenärer men även för att öka andelen som väljer att resa med tåg.

En vidareutveckling av årets resenärsundersökning är att vi även riktat oss till de som inte reser med tåg. En ökad andel tågresande kan medföra en rad fördelar som minskade växthusgasutsläpp, ökad trafiksäkerhet och minskad trängsel på vägarna. Det finns en ambition att fler resor ska ske på järnvägen och därmed finns även ett behov av ökad kunskap kring varför människor väljer att inte resa med tåg samt vad som skulle kunna få dem att resa med tåg. Resultatet visar att hela 70 procent av de som inte reser med tåg upplever att de inte har något behov att göra det. Mer än en femtedel anger att de föredrar ett annat transportsätt, närmare 20 procent att det inte finns någon station inom lämpligt avstånd och ungefär 15 procent att de inte litar på att tåget ska komma fram i tid. Det som skulle få fler icke-resenärer att resa med tåg är främst lägre priser, om det fanns en station på lämpligt avstånd samt om resenärerna kunde lita på att tågen är i tid.

3 Marknadshändelser och regelförändringar

3.1 Regional kollektivtrafik

3.1.1 Händelser under 2019

I maj meddelade de regionala trafikhuvudmännen som äger Öresundståg att SJ får uppdraget att köra Öresundstågen från december 2020 och åtta år framåt. Öresundståg är ett tågssystem som knyter ihop södra Sverige med Köpenhamn och Helsingör. Det består av tre olika linjer från Göteborg, Kalmar och Karlskrona som går till Köpenhamn och Helsingör via Malmö. Avtalet innebär att SJ får ett helhetsansvar för trafikplanering, drift, personal och underhåll.²⁰ Underhållet kommer att utföras av Mantena i den nya depå som väntas stå klar lagom till SJ börjar köra Öresundståg.²¹ Att SJ går vinnande ur Öresundstågupphandlingen medför att SJ kommer att ha tre av de fem största upphandlade kontrakten på marknaden, sett till omsättning. Förutom Öresundståg kör de även Väststågen och Mälardalstrafik. Transdev som kör Öresundståg i dagsläget blir däremot en mindre aktör på den svenska marknaden.

I februari presenterades den statliga utredningen Kamerabevakning i kollektivtrafiken – ett enklare förfarande.²² Utredaren konstaterar att ordningsstörningar, brottslighet och terrorhot gör behovet av kamerabevakning stort. Genom att göra det enklare att använda kamerabevakning i kollektivtrafiken kan brottslighet förebyggas och det kan även bidra till att underlätta utredningsarbetet när brott väl har begåtts. Utredaren föreslår bland annat att tillståndsplikten tas bort för bevakning i fordon som används i kollektivtrafik och för knutpunkter i kollektivtrafiken, exempelvis stationer och terminaler. Dessa utökade möjligheter till kameraövervakning i kollektivtrafiken ska gälla om bevakningen sker i brottsbekämpande syfte, i syfte att förhindra olyckor eller i ordningshållande syfte. Förslagen förväntas medföra positiva effekter för tryggheten i kollektivtrafiken.

I juni började Flixbus att trafikera Stockholm-Arlanda med en ny expresslinje.²³ Företaget erbjuder ett lågprisalternativ till och från flygplatsen. Bussarna avgår varje halvtimme och resan tar cirka 45 minuter. På sträckan konkurrerar Flixbus med bland annat Arlanda express, Flygbussarna och ett flertal taxiföretag. Bland dessa står Flixbus erbjudande ut som avsevärt billigare men något mer tidskrävande alternativ. Flixbus

²⁰ SJ.se 2019-05-21 SJ får förtroendet att köra Öresundståg

²¹ Lokaltidningen Hässleholm, 2019-09-2626

²² SOU 2019:8 Kamerabevakning i kollektivtrafiken – ett enklare förfarande.

²³ Flixbus.se 2019-06-19

biljettpris som startar på 39 kronor per vuxenbiljett kan jämföras med en enkelbiljett på Arlanda express som kostar 299 kronor.²⁴ Tidsbesparingen är dock påtaglig då Arlanda express endast tar 18 minuter.

3.1.2 Sentida och framtida regelförändringar

I mars beslutade regeringen att göra regelverket enklare så att bussbolag lättare kan införa fler längre bussar i kollektivtrafiken.²⁵ Transportstyrelsen har tidigare tillåt försökstrafik med längre bussar genom en särskild tidsbegränsad föreskrift. Längre bussar har körts i Göteborg och Malmö, men även andra städer har visat intresse för längre bussar. Längre bussar kan ta fler passagerare vilket är positivt för såväl framkomligheten som för klimatet. Regeringens beslut innebär att ledbussar med fler än en ledad sektion samt bussar med tillkopplad släpvagn i kollektivtrafiken får vara 24 meter långa istället för som tidigare 18,75 meter. Dessa 24 meter långa bussar får framföras i högst 60 km/h i Sverige utan att Transportstyrelsen behöver meddela särskilda föreskrifter. Det förenklade regelverket förväntas bidra till en möjlighet att öka kapaciteten i kollektivtrafiken. Förordningsändringarna trädde i kraft den 1 maj 2019.

I augusti 2019 beslutade regeringen att en särskild utredare ska utreda vad som krävs för att införa ett nytt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige.²⁶ Utredaren ska lämna förslag till hur ett sådant nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör utformas, byggas upp, drivas och finansieras. Tanken är att det ska bli enklare för resenärer att kombinera kollektivtrafikresor inom och mellan regioner samt med olika transportslag på ett sömlöst sätt. Det övergripande målet är att skapa bättre förutsättningar för kollektivt resande. Bättre förutsättningar för kollektivt resande väntas bidra till en förbättrad tillgänglighet och även en ökad andel persontransporter som utförs med kollektiva, energieffektiva trafikslag. Det pågår mycket arbete inom området, såväl nationellt som inom EU, som utredaren måste förhålla sig till. Utredningen ska redovisas senast den 30 april 2020.

Från den 1 december 2019 måste alla aktörer i transportsektorn inom EU göra sina rese- och trafikdata tillgängligt i ett öppet dataforum. Detta framgår i en ny EU-förordning för ”tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster”²⁷ som antogs av kommissionen den 31 maj 2017 och som är en del av ITS-direktivet (2010/40/EU). De nya

²⁴ Arlanda Express hemsida,

²⁵ Pressmeddelande från Regeringen 2019-03-08 Enklare regler för fler längre bussar

²⁶ Regeringen Kommittédirektiv 2019:48

²⁷ KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster

bestämmelserna innebär att alla operatörer, kollektivtrafikmyndigheter och andra aktörer i branschen ska tillhandahålla sin trafikdata offentligt i en så kallad nationell åtkomstpunkt. Tillgång till dessa data ger exempelvis tjänsteutvecklare bättre möjligheter att ta fram nya reseinformationstjänster för resenärer. Resenärerna får på detta sätt större möjligheter att kombinera olika färdmedel.²⁸ Trafikverket ansvarar för att utveckla och förvalta en nationell åtkomstpunkt i Sverige och trafikdata för kollektivtrafik kommer att tillgängliggöras via Samtrafikens Community för öppen trafikdata – Trafiklab.

I förra årets version av Transportmarknaden i siffror skrev vi om att RKM, genom en satsning i 2018 års budget och införandet av en ny förordning, gavs möjlighet att söka bidrag för att erbjuda sommarlovslediga ungdomar möjlighet att resa med kollektivtrafiken utan att betala någon avgift. Syftet med satsningen var att möjliggöra för ungdomar att resa till och från olika aktiviteter under sin ledighet och samtliga RKM sökte och beviljades bidrag. I samtliga län ökade resandet med kollektivtrafiken bland ungdomar under sommarlovet. I slutet av 2018 meddelades att det inte blir någon andra sommar med fri kollektivtrafik för ungdomar. I den budget som röstades igenom efter valet 2018 var bidraget slopat.

3.2 Långväga trafik

3.2.1 Händelser under 2019

Under 2020 beräknas en ny aktör starta upp tågtrafik på sträckorna Stockholm-Malmö och Stockholm-Göteborg. Det är det tyska företaget Flixbus som under namnet FlixTrain planerar att träda in på den svenska järnvägsmarknaden. FlixTrain lanserades i Tyskland för ett par år sedan. Sverige blir nu den andra marknaden som företaget etablerar sig på. FlixTrains affärsidé är att erbjuda ett prisvärt alternativ till de redan etablerade järnvägsföretagen. FlixTrain kommer att integreras med Flixbus linjer och resenärer kommer på detta sätt att kunna resa med en kombination av buss och tåg, utan långa bytestider. Företaget tänker sig att de på detta sätt även ska kunna nå personer som inte bor nära en järnvägsstation.²⁹

Under åtta år har järnvägsföretaget Skandinaviska Jernbanor trafikerat sträckan Stockholm-Göteborg under varumärket Blå tåget.³⁰ I mars 2019 begärdes Skandinaviska Jernbanor i konkurs. Den gången lyckades dock företaget betala den mest akuta skulden. Under sommaren 2019 var det uppehåll i trafiken och efter sommaren togs trafiken aldrig upp igen. Dålig lönsamhet har angetts som anledning till detta beslut. Blå tåget invigdes

²⁸Samtrafiken 2019-07-02 Nya regler om öppna trafikdata

²⁹Flixbus hemsida 2019-09-23

Sydsvenskan.se 2019-09-23 Sj får konkurrens på tågen till Stockholm

³⁰SVT Nyheter 2019-08-06

2011 och kunderna erbjöds resor i renoverade 60-talsvagnar med ett klassiskt snitt på inredningen, pianobar och restaurang med bordsservering. Blå tåget klev in som en utmanare till SJ på sträckan Stockholm-Göteborg och efter MTR Express inträde på marknaden var det under en kort tid tre aktörer som trafikerade denna sträcka i direkt konkurrens med varandra.

Regeringen meddelade i mars 2019 att de skulle satsa 50 miljoner kronor på nattåg till övriga Europa under året. Satsningen syftade till att förbättra människors möjligheter att resa klimatsmart. Anslaget fördes upp på statens vårändringsbudget, som är en del av budgetsamarbetet mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna. Tanken var att pengarna skulle få användas för utgifter för av staten upphandlad tågtrafik från Sverige till olika destinationer i andra länder.³¹ Kort efter att denna satsning blivit känd visade Österrikiska ÖBB intresse för att börja köra nattåg mellan Wien och Malmö.³² Samtidigt höjdes kritiska röster som menade att nattåg till kontinenten endast är överkliga drömmar från politiskt håll.³³ I juli 2019 gav Regeringen Trafikverket och Trafikanalys i uppdrag att se över hur det kan bli enklare att resa klimatsmart med tåg ut i Europa. Trafikverket ska utreda förutsättningarna för att upphandla nattåg med dagliga avgångar till flera europeiska städer. Trafikanalys ska analysera marknaden för internationella tågbiljetter och se över om det kan bli enklare att boka utlandsresor med tåg. Uppdragen ska redovisas senast den 30 april 2020.³⁴

I förra årets version av Transportmarknaden i siffror skrev vi om att MTR Express valt att lämna in ett klagomål till Konkursverket med anledning av att de, precis som Saga Rail, inte tillåts sälja sina biljetter via SJ Online. MTR framhöll i klagomålet att företaget inte kan expandera sin verksamhet då kostnaderna för att bygga upp och marknadsföra egna säljkanaler blir orimligt höga. MTR menar vidare att SJ ägnar sig missbruk av dominerande ställning eller möjligen konkurrensbegränsande offentlig säljverksamhet.³⁵ I juni 2019 kom Konkursverkets beslut som innebar att de inte kommer att utreda saken ytterligare. De bedömer att de konkurrensproblem som identifierats skulle kunna åtgärdas mer effektivt på annat sätt än genom ett ingripande med stöd av konkurrensreglerna, exempelvis genom reglering av hur biljetter säljs.³⁶ I en skrivelse till regeringen föreslår Konkursverket att regeringen låter utreda behovet och utformningen av en reglering gällande biljettförsäljning för kommersiell persontågtrafik. Syftet skulle

³¹ Pressmeddelande från Regeringen 2019-03-Nattåg till kontinenten

³² Dagens näringsliv 2019-07-29 Österrikiska ÖBB vill köra nattåg till Sverige.

³³ Svenska dagbladet, 2019-04-17 Nattåg en orealistisk grön dröm.

³⁴ Pressmeddelande från Regeringen 2019-07-11 Enklare att ta tåget ut i Europa.

³⁵ MTR Express 2018 Klagomål avseende missbruk av dominerande ställning och konkurrensbegränsande offentlig säljverksamhet.

³⁶ Beslut DNR 230/2018 Konkursverket 4 juni 2019

vara att uppnå bättre förutsättningar för konkurrens genom att sänka inträdesbarriärerna på persontågmarknaden.³⁷

MTR Express körde under sommaren för första gången trafik på Väst kustbanan.³⁸ Tåget som trafikerat Halmstad-Stockholm, med stopp i Varberg och Falkenberg, har haft två avgångar om dagen mellan den 24 juni och den 18 augusti. Det har tidigare varit möjligt att resa med MTR från Stockholm till Göteborg. Tanken med denna nya, förlängda sträckning, har varit att locka de stockholmsresenärer som önskar resa hela vägen från Stockholm till Halmstad. MTR har meddelat att de kommer att fortsätta att köra sträckan Stockholm till Halmstad under sommaren 2020.³⁹

I oktober gav regeringen Trafikanalys i uppdrag att lämna förslag på hur det kan göras obligatoriskt att redovisa klimatpåverkan i samband med marknadsföring och försäljning av långväga resor med buss, tåg, flyg eller färja. Trafikanalys ska föreslå hur en klimatdeklaration kan utformas så att resenärer på ett enkelt sätt kan jämföra klimatpåverkan inom och mellan olika trafikslag. Konsumentverket, Naturvårdsverket, Statens Energimyndighet och Transportstyrelsen ska bistå Trafikanalys och uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2020.⁴⁰

3.2.2 Sentida och framtida regelförändringar

I Transportmarknaden i siffror 2017 skrev vi om det fjärde järnvägspaketet som syftar till att skapa bättre förutsättningar för ett gemensamt europeiskt järnvägsområde utan tekniska, administrativa och rättsliga hinder mellan länderna. Rättsakterna beslutades 2016 och sedan dess har vi arbetat intensivt med anpassa våra svenska regler så att de på bästa sätt uppfyller de nya krav som finns i paketets rättsakter. Detta arbete sker i samarbete med Infrastrukturdepartementet i fråga om lag och förordning. Utöver detta behöver Transportstyrelsen även anpassa flera föreskrifter. I juli 2019 presenterades promemorian Fjärde järnvägspaketet⁴¹ och sedan skickades den ut på remiss. Promemorian är omfattande och här nämns endast några exempel på dessa huvudsakliga innehåll:

- Europeiska unionens järnvägsbyrå, ERA, får en mer betydelsefull roll genom det fjärde järnvägspaketet. ERA kommer att pröva och bevilja fordonsgodkännanden, typgodkännanden och gemensamma säkerhetsintyg som blir gällande i medlemsstaterna.
- I promemorian föreslås att järnvägslagen delas upp i fyra nya lagar: en järnvägsmarknadslag, en järnvägssäkerhetslag och en

³⁷ Skrivelse till regeringen DNR 230/2018 Konkurrensverket 4 juni 2019

³⁸ SVT Nyheter 2019-04-04

³⁹ Hallands nyheter, 2019-09-13.

⁴⁰ Pressmeddelande från Regeringen 2019-10-04 Enklare att se resors klimatpåverkan.

⁴¹ Regeringskansliet 2019-07-22. PM Fjärde järnvägspaketet, <https://www.regeringen.se>

järnvägstekniklag (dessa tre ansluter till respektive direktiv) samt en lag för de järnvägssystem som inte omfattas av EU-regleringen – lag om nationella järnvägssystem.

- Det föreslås en ny järnvägsmarknadslag som omfattar den reglering som är nödvändig för att genomföra SERA-direktivet⁴². En nyhet är kravet på att marknaden för nationell persontrafik ska öppnas för konkurrens. Detta påverkar inte Sverige då denna marknad som bekant redan är öppen för konkurrens i Sverige.
- Fjärde järnvägspaketet medför att EU:s kollektivtrafikförordning ändras. Flera av de nya bestämmelserna är direkt tillämpliga och kräver därmed inga kompletterande bestämmelser i nationell rätt.

Slutligen bör nämnas att stora delar av fjärde järnvägspaketet utgör omarbetningar av tidigare EU-rättsakter vilket medför att direktiven i dessa delar redan är genomförda i svensk rätt.

3.3 Taxi

3.3.1 Händelser under 2019

På uppdrag av Transportstyrelsen har Trivector genomfört en utredning om mopedtaxins förutsättningar och tagit fram en kunskapssammanställning, en analys av vilka effekter de nya formerna av taxitrafik har på de transportpolitiska målen samt förslag på lämpliga åtgärder för att hantera nya former av taxi. I dagsläget bedöms det finnas stora osäkerheter kopplade till utvecklingen inom mopedtaxi och mopedtaxi kan för närvarande ses som en liten företeelse. Transportstyrelsen rekommenderas att agera med stor flexibilitet och försiktighet och fortsätta att bevaka utvecklingen av mopedtaxi. Transportstyrelsen rekommenderas även att bevaka hur olika former av mobilitetstjänster utvecklas och hur detta i sin tur påverkar den reglering som Transportstyrelsen har rådighet över.⁴³

3.3.2 Sentida och framtida regelförändringar

I förra årets version av Transportmarknaden i siffror skrev vi att riksdagen beslutat att det från och med den 1 januari 2021 ska införas en ny kategori av taxitrafik.⁴⁴ Beslutet innebär att möjligheten att få dispens från kravet på att ha taxameter i taxifordon tas bort. Istället måste den tillståndshavare som idag har en sådan dispens välja mellan att utrusta sitt taxifordon med taxameterutrustning eller med en särskild utrustning för taxifordon. Dessutom införs bestämmelser om tillståndspliktiga beställningscentraler som ska hantera beställningar, köruppdrag och ersättningar inom den nya

⁴² Single European Railway Area Dir. 2012/34 EU

⁴³ Rapport 2019:142 Mopedtaxi i framtiden Kunskapsunderlag för styrning mot de transportpolitiska målen

⁴⁴ Prop. 2017/18:239 En ny kategori av taxitrafik

kategorin av taxitrafik. Syftet är att möjliggöra för en effektiv skattekontroll av de taxiförare och taxiföretag som verkar i den nya kategorin.

I april 2019 remitterade Transportstyrelsen ett förslag till föreskrifter om den nya kategorin av taxitrafik. Förslaget omfattade bland annat krav på de tillståndspliktiga beställningscentralerna, till exempel hur de ska hantera beställningar, köruppdrag och ersättningar, samt krav på den tekniska utrustning som de tillståndspliktiga beställningscentralerna ska använda i sin verksamhet. Förslaget omfattade även krav på den särskilda utrustningen för taxifordon. Transportstyrelsen fattade beslut om föreskrifterna den 19 december 2019.⁴⁵

⁴⁵ De nya föreskrifterna är: TSFS 2020:1, TSFS 2020:2, TSFS 2020:3, TSFS 2013:41 och TSFS 2016:48.

4 Ekonomisk utveckling i företagen

I det här kapitlet beskrivs den ekonomiska utvecklingen på marknaden för persontransporter på väg och järnväg. Buss-, taxi- och järnvägsbranschen har studerats med avseende på omfattning, lönsamhet och stabilitet. Lönsamheten beskrivs via rörelsemarginalen medan stabiliteten skildras via soliditeten. Måtten beskrivs med avseende på centrerings- och spridningsmått. Det ger tillsammans en bild av hur konkurrensförhållandena ser ut och om 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 marknadsstyrka och ensam influerar priserna på marknaden. Som referenspunkt kan nämnas att den genomsnittliga rörelsemarginalen i näringslivet uppgick till 7,0 procent 2018.⁴⁶

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 balanssumman. 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. 2018 uppgick den genomsnittliga soliditeten i näringslivet till 42,7 procent.⁴⁷

4.1 Järnvägsbranschen

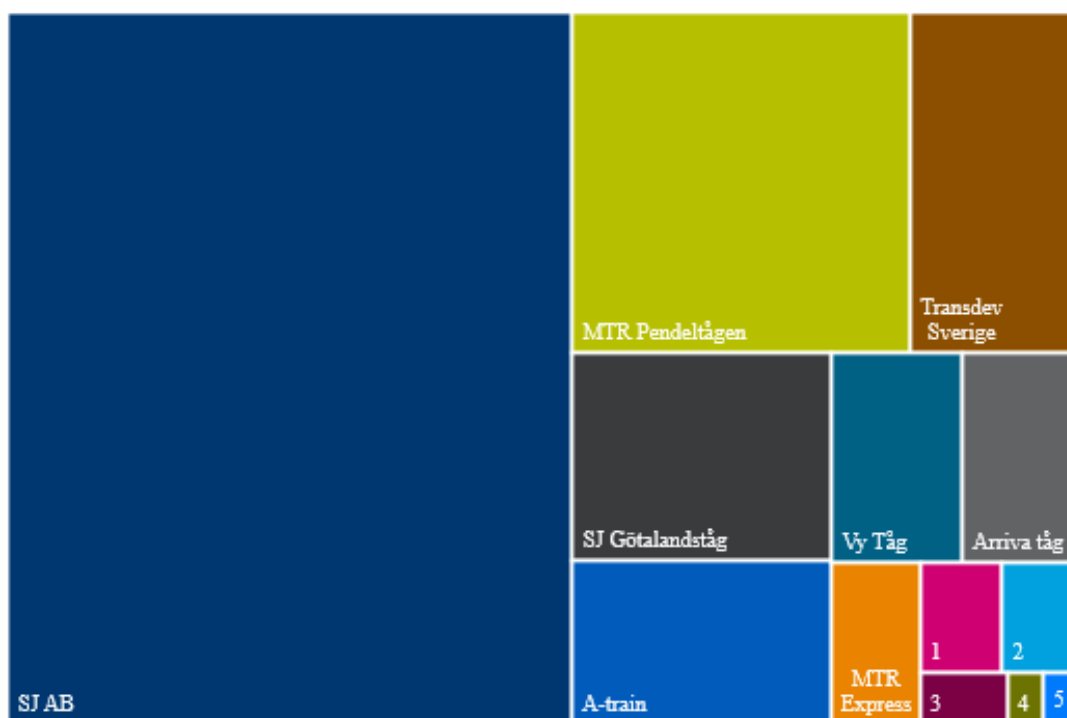
Under 2018 bedrev 14 aktörer persontrafik på järnvägsnätet i Sverige. Det är ett företag mer än året innan och lika många som fem år tidigare (samtidigt som MTR Express, MTR Pendeltågen och Saga Rail tillkommit har Botniatåg, SJ Norrlandståg och Stockholmståg försvunnit). Av företagen verksamma på marknaden ingår ett antal i samma koncern. Exempelvis bildar SJ AB och SJ Götalandståg tillsammans SJ-koncernen, MTR Express och MTR Pendeltågen bildar MTR-koncernen och Arriva Tåg och Arriva Östgötapendeln bildar Arriva-koncernen. Jämfört med föregående års rapport har ett antal förändringar skett på marknaden:

⁴⁶ Statistiska Centralbyrån Företagens ekonomi 2017.

⁴⁷ Statistiska Centralbyrån Företagens ekonomi 2017.

- DSB Sverige slutade under hösten 2017 att bedriva trafik i Sverige då dotterbolaget DSB Uppland såldes till Transdev. Den upphandlade trafiken i Uppland har därefter bedrivits av Transdev Uppland.
- Under våren 2018 började Saga Rail att bedriva trafik mellan Stockholm och Linköping. På grund av låg lönsamhet tvingades Saga Rail att upphöra med sin trafik senare under samma år.
- I samband med att NSB under våren 2019 bytte namn till Vygruppen bytte dotterbolaget Tågkompaniet namn till Vy Tåg.

Figur 10: Marknadsandel per järnvägsföretag baserat på omsättning 2018. ⁴⁸



Källa: respektive företags årsredovisning.

SJ är den enskilt största aktören på marknaden. Moderbolaget har en marknadsandel på 55 procent medan koncernen i sin helhet har en marknadsandel på 62 procent. Närmast därefter följer MTR Pendeltågen, A-train och Transdev. Under ett antal år i följd har SJ tappat andelar på marknaden. De senaste fem åren har SJ:s andel av marknaden minskat med 19 procentenheter. Samtidigt har vissa företag på marknaden ökat sin andel, varav MTR-koncernen står för den allra största tillväxten. Det senare året är

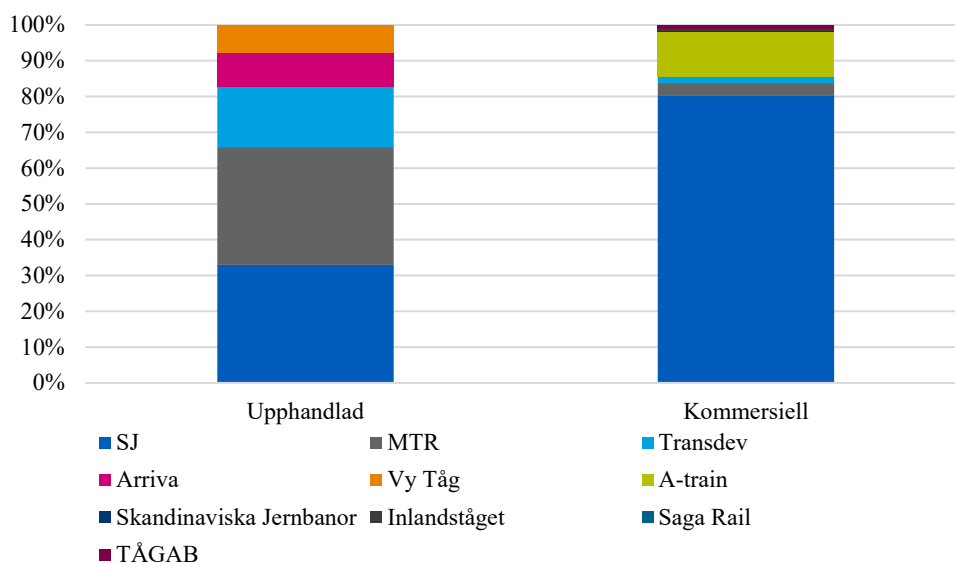
⁴⁸ Företag med nummer: 1) Transdev Uppland, 2) Arriva Östgötapendeln, 3) TÅGAB., 4) Skandinaviska Jernbanor, 5) Inlandståget

förändringarna inte mer än marginella. Den enskilt största ökningen står SJ Götalandståg för vars marknadsandel ökat med 0,8 procentenheter. De knappa förändringarna till trots kan ett par intressanta trender utläsas. Dels att SJ-koncernen, efter att kontinuerligt tappat till förmån för andra företag, lyckats bibehålla sin position på marknaden. Dels att MTR-koncernen, efter att ha vuxit kontinuerligt sedan de etablerades, förlorar andelar på marknaden.

Det är dock viktigt att ha i åtanke att företagen delvis har olika inriktningar och därför inte alltid konkurrerar om samma resenärer. Vissa bedriver bara upphandlad trafik medan andra enbart bedriver kommersiell trafik eller en kombination av de båda. Vidare är det bland de företag som bedriver kommersiell trafik enbart på ett fåtal sträckor som direkt konkurrens förekommer. Några exempel på dessa relationer är Stockholm-Göteborg som trafikeras av SJ, MTR, och (till och med 2019) 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 tågtrafik. Några exempel på dessa sträckor är Västkustbanan som trafikeras av Öresundståg och SJ, Stockholm-Uppsala som trafikeras av SL och SJ samt Uppsala-Gävle som trafikeras av Upptåget och SJ.

En konsekvens av att alla aktörer inte direkt konkurrerar med varandra är att figuren ovan inte nödvändigtvis speglar de faktiska konkurrensförhållandena på marknaden. I figuren nedan redovisas aktörer som bedriver upphandlad trafik och aktörer som bedriver kommersiell trafik var för sig. För de företag som både bedriver kommersiell och upphandlad trafik har vi, med hjälp av uppgifter om utförda bruttotonkilometer, skattat hur stor del av omsättningen som härrör från respektive segment.

Figur 11: Marknadsandel per koncern i upphandlad respektive kommersiell trafik 2018.



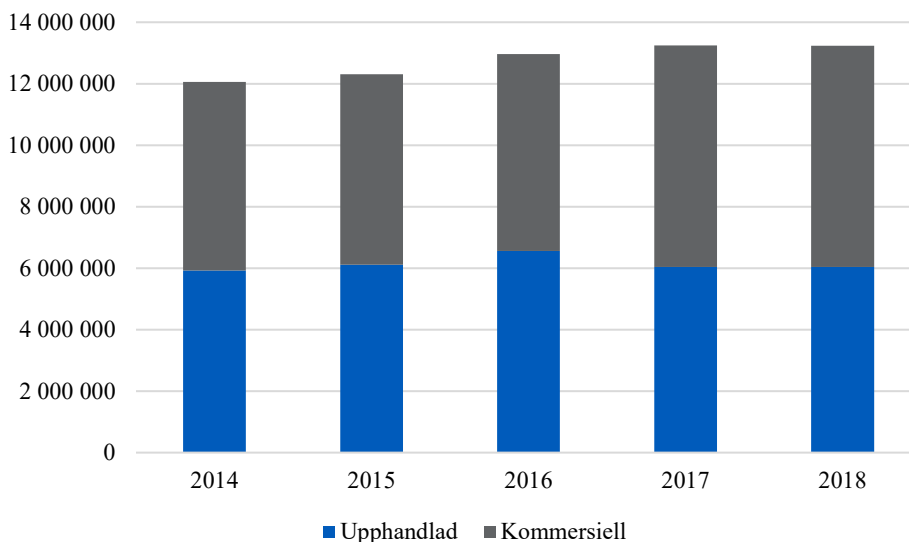
Källa: respektive företags årsredovisning, egen bearbetning.

Som framgår av figuren är konkurrensen mindre utbredd inom den kommersiella trafiken än inom den upphandlade. Inom den kommersiella trafiken stod SJ för cirka 82 procent av den totala omsättningen på marknaden, medan den näst största aktören, A-train, stod för cirka 13 procent. MTR Express, Skandinaviska Jernbanor, TÅGAB, Transdev och Saga Rail delade på återstående fem procent. Även om den ökat något sedan föregående år har SJ:s andel av omsättningen minskat över tid. Inom den upphandlade trafiken är fördelningen mellan företagen mer likartad. 2018 stod SJ för 37 procent, medan MTR Pendeltågen och Arriva stod för 37 respektive elva procent av omsättningen. Det ska sägas att uppskattningen som gjorts av Transdevs del av den upphandlade trafiken sannolikt är underskattning. Mätt i utförda bruttotonkilometer stod Transdev för 24 procent av den upphandlade trafiken. Samma trend som inom den kommersiella trafiken går att observera inom den upphandlade trafiken, det vill säga att även om SJ vuxit sedan föregående år har de tappat marknadsandelar över ett längre tidsintervall.

Sannolikt har flertalet orsaker bidragit till att fler tycks kunna bedriva en omfattande upphandlad trafik i högre utsträckning än kommersiell trafik. Bland annat att den upphandlade trafiken varit avreglerad sedan början av 1990-talet, medan motsvarande åtgärd för den kommersiella trafiken lät sig vänta till 2010. Ytterligare en faktor är att trafikhuvudmännen tillhandahåller fordonen inom den upphandlade trafiken, vilket gör att det kan upplevas som enklare och mindre riskfyllt att initiera upphandlad trafik.

2018 uppgick den totala omsättningen bland företagen till 13,2 miljarder kronor.

Figur 12: Total omsättning inom upphandlad och kommersiell trafik, 2014-2018.



Källa: Respektive företags årsredovisning.

Av figuren ovan framgår att omsättningen är i paritet med den som uppmättes året innan. Sett till hela femårsperioden har omsättningen ökat med 11 procent, vilket ger en årlig genomsnittlig tillväxttakt på 2,1 procent. Som kontrast kan nämnas att den årliga genomsnittliga tillväxttakten i näringslivet under samma period uppgick till 3,7 procent. Av figuren framgår också att den kommersiella trafiken varit drivande i utvecklingen – trots att det är den upphandlade trafiken som står för den största trafiktillväxten. TÅGAB, Vy Tåg och SJ Götalandståg noteras för störst tillväxt. Jämfört med 2017 har dessa ökat sin omsättning med 12,5 procent, 12 procent och 11,5 procent. På motsatt sida av spektrumet återfinns Skandinaviska Jernbanor, Inlandståget och MTR Pendeltågen, vilka har minskat sin omsättning med 30 procent, 20 procent och 7 procent.

Tabell 2: Nyckeltal järnvägsföretag persontrafik 2014-2018. Medianvärden.

Nyckeltal	2014	2015	2016	2017	2018
Omsättning (tkr)	326 822	250 000	219 914	250 099	249 690
Rörelsemarginal (%)	5,2	3,5	5,8	7,0	1,0
Soliditet (%)	20	16	24	25	30

Källa: respektive företags årsredovisning.

2018 uppgick medianomsättningen till 250 miljoner kronor. Det är en marginell minskning jämfört med året innan, men cirka 77 miljoner kronor lägre än den som mättes upp fem år dessförinnan. Efter ett antal år i följd där spridningen mellan företagen minskat kan vi konstatera att den numera tycks tillta. Det skulle kunna peka på ökade skillnader mellan företagen, men följer framförallt av att SJ samlat trafik i moderbolaget. Exempelvis har driften av nattågstrafiken flyttats från dotterbolaget SJ Norrlandståg till moderbolaget. Tar vi hänsyn till detta genom att istället studera spridningen mellan olika koncerner är den lägre än vad den tidigare varit.

De redovisade rörelsemarginalerna sträcker sig från -46 till +45 procent, där A-train står för den högsta noteringen och Saga Rail för den lägsta. Även om en majoritet av aktörerna varit lönsamma har utvecklingen tagit en negativ riktning under året. Bortsett från Arriva Östgötapendeln, MTR Express och SJ Götalandståg har lönsamheten försämrats hos samtliga operatörer. Saga Rail, MTR Express, MTR Pendeltågen, Tågkompaniet och Skandinaviska Jernbanor bokfördes alla för negativa rörelseresultat. I sammanhanget sticker MTR Pendeltågen ut. Från att under 2017 redovisat en rörelsemarginal på tre procent redovisar de under 2018 en rörelsemarginal på -17 procent. Vidare uppgick resultatet efter finansnetto till -366 miljoner kronor, vilket med andra ord innebär att de under 2018 gjorde en förlust på en miljon kronor per dag. I årsredovisningen lyfts förarbrist, nya tidtabeller och trafikupplägg samt underhåll av fordonen som orsaker till utvecklingen.⁴⁹ Även vad gäller lönsamheten tycks spridningen mellan företagen ökat. Hälften av företagen redovisade en rörelsemarginal inom intervallet -13 procent till +14 procent. 2017 sträckte sig motsvarande intervall från +1 procent till +10 procent.

Medianen uppgår till en procent. Jämfört med 2017 har den genomsnittliga rörelsemarginalen minskat med sex procentenheter. Det genomsnittliga företagens lönsamhet har således försämrats kraftigt. Orsakerna till försämringen är sannolikt flera. En av dessa går att läsa om i SJ:s årsredovisning, där det står formulerat att störningar i järnvägssystemet haft

⁴⁹ MTR Corporation Årsredovisning

en negativ inverkan på rörelseresultatet.⁵⁰ Detta då det dels inneburit att tåg blivit försenade och att SJ därför blivit skyldiga att betala ersättningar till resenärer och i vissa fall kvalitetsavgifter till Trafikverket, dels inneburit att avgångar tvingats ställa in helt vilket medfört att de gått miste om trafikintäkter. Liknande resonemang förs i många andra operatörers årsredovisningar. Andra bidragande faktorer är att Saga Rail gått i konkurs under året samtidigt som Skandinaviska Jernbanor brottats med stora ekonomiska problem. Vid en jämförelse mellan de olika segmenten tycks de företag som bedriver upphandlad trafik ha varit mer lönsamma än de företag som bedriver kommersiell trafik.

Samtliga företag har en positiv soliditet. Spridningen mellan företagen är relativt stor. Den högsta soliditeten är 86 procent medan den lägsta är fem procent. Hälften av företagen har en soliditet som återfinns i intervallet mellan 23 och 39 procent. Medianen är 30 procent, vilket är fem procentenheter högre än föregående år. Generellt har de som bedriver upphandlad trafik högre soliditet än de som bedriver kommersiell trafik. Då det är vanligt att trafikhuvudmännen tillhandahåller fordonen inom den upphandlade trafiken, behöver operatörerna inte heller ta stora lån för att finansiera investeringar i fordon. En konsekvens av detta är att operatörer verksamma inom den kommersiella trafiken i regel är exponerade 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 att branschen, efter några år i medvind med tilltagande omsättning, lönsamhet och stabilitet haft det motigare under 2018. Samtidigt som den totala och genomsnittliga omsättningen i stort sett varit oförändrad har lönsamheten försämrats kraftigt. Faktum är att hälften av företagen på marknaden bokfördes för en rörelsemarginal lika med eller lägre än en procent. Framförallt har företag som bedriver kommersiell trafik haft svårt att tjäna några större summor på sin trafik. Tar vi enbart dessa företag i beaktning är medianen av rörelsemarginalen 0,3 procent. Vid sidan om SJ var det bara A-train (som särskiljer sig genom att rikta in sig mot mindre priskänsliga affärs- och tjänsteresenärer) som redovisade någon större lönsamhet. En relevant fråga i sammanhanget tycks således vara under vilka förutsättningar som nyetablerade företag kan tjäna pengar på att bedriva kommersiell tågtrafik. Svårigheterna att etablera sig på marknaden kan exemplifieras av Saga Rail och Skandinaviska Jernbanor som båda fått upphöra med sin trafik på grund av bristande lönsamhet. MTR Express utgör ett annat exempel. Trots att de bedrivit trafik sedan 2015 görs fortfarande stora förluster. Efter att hänsyn tagits till finansiella poster redovisade MTR Express en förlust på 64 miljoner kronor. Även om intäkterna ökat med tiden är storleken på

⁵⁰ SJ AB Års- och hållbarhetsredovisning 2018

förlusterna betydande, något som över tid ätit upp stora delar av det egna kapitalet. Även om det i nuläget är svårt att sja om dess effekter lär konkurrensen om resenärerna hårdna ytterligare från och med 2020 då det är tänkt att Flixtrain ska börja trafikera sträckorna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö. Det bör sägas att låg lönsamhet inte är ett problem isolerat till den kommersiella marknaden, då MTR Pendeltågen såväl som Vy Tåg bokförts för stora förluster under 2018.

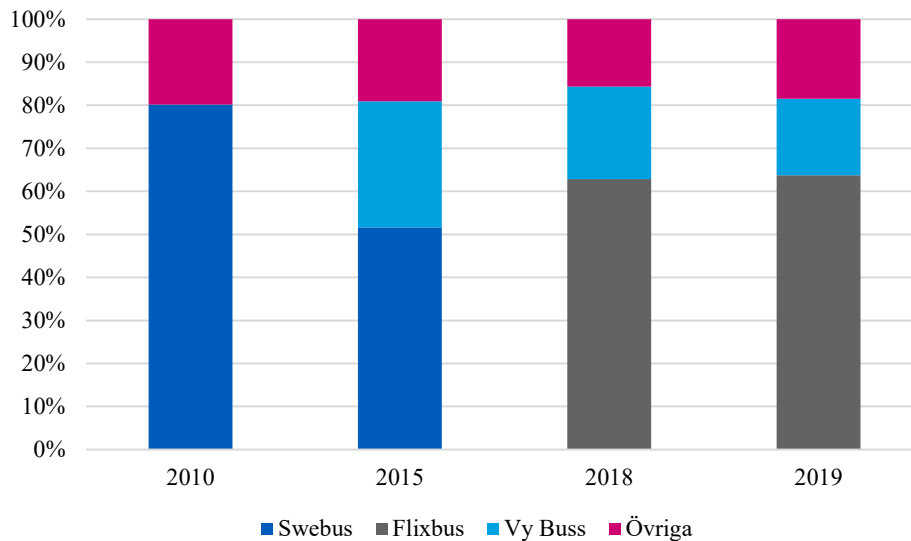
4.2 Bussbranschen

Bussbranschen kan delas in i linjetrafik samt charter- och fjärtrafik. I regel upphandlas linjetrafiken av regionala kollektivtrafikmyndigheter (även om kommersiell linjetrafik också förekommer) medan charter- och fjärtrafik bedrivs av trafikföretagen själva på kommersiella grunder. 2018 var 901 företag verksamma på marknaden, varav 272 bedrev linjetrafik och 629 charter- och fjärtrafik.⁵¹ Över tid har det skett en minskning av antalet bussföretag, bland annat har det skett en minskning av antalet charter- och fjärtrafikföretag till följd av svårigheter att möta konkurrensen från långväga tågtrafik.

Majoriteten av busstrafikföretagen är små. Närmare hälften av företagen bedrivs som enmansföretag medan ytterligare 22 procent har en till fyra anställda. Det är bara tre procent som har fler än 100 anställda. Den kommersiella trafiken tenderar att vara mer småskalig än den upphandlade. Strax över hälften av dessa bedrevs som enmansföretag, medan motsvarande siffra för den upphandlade trafiken uppgick till 30 procent. Småskaligheten till trots är det tydligt att marknaden domineras av ett fåtal större företag.

⁵¹ Sveriges Bussföretag 2018 Statistik om bussbranschen.

Figur 13: Fördelning av utbud inom kommersiell busstrafik, antal avgångar per dag.



Källa: KTH Järnvägsgruppen.

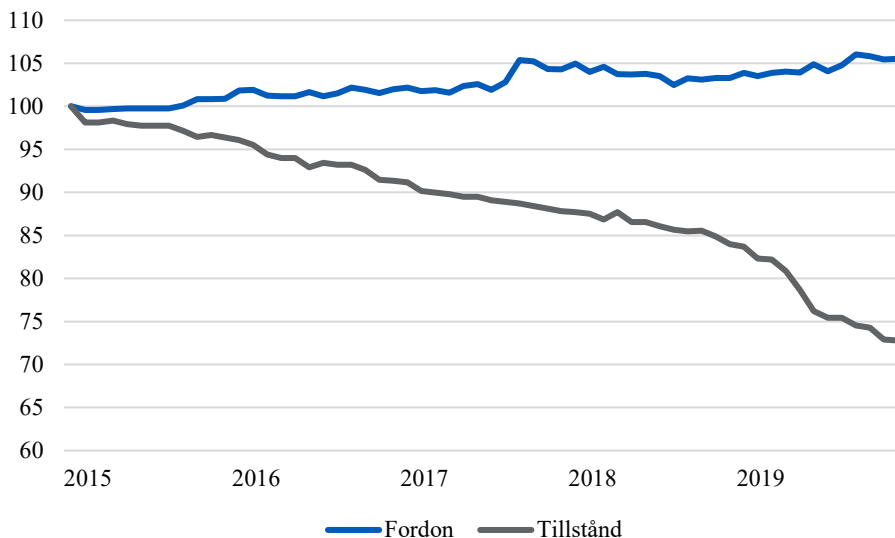
I figuren ovan visas hur utbudet av kommersiell trafik fördelar sig mellan olika företag på marknaden. 2018 stod det allra största företaget, Flixbus, för 63 procent av det totala antalet avgångar per dag. Det näst största företaget, Vy Buss, stod för 22 procent medan olika mindre privata bolag stod för resterande 15 procent.⁵² Av figuren framgår också att strukturen på marknaden förändrats över tid. Dels i samband med att Nettbuss etablerar sig på marknaden 2015. Dels i samband med att Flixbus, 2018, förvärvade Swebus. Det faktum att Flixbus och Vy Buss är de dominerande aktörerna innebär att två utländska aktörer står för en majoritet av utbudet på den kommersiella marknaden. Även inom den upphandlade trafiken står ett fåtal företag för stora delar av utbudet. I Nobinas årsredovisning för 2018 har det med utgångspunkt i antalet konkurrensutsatta bussar gjorts en skattning av hur marknadsandelarna fördelar sig mellan olika företag på marknaden. Baserat på detta konstateras att de fem största företagen tillsammans har en marknadsandel på 68 procent.⁵³ Den skeva fördelningen beror bland annat på att små företag många gånger har svårt att leva upp till de krav som ställs i olika upphandlingsförfaranden. Det är dock viktigt att påpeka att det finns en marknad även för de mindre företagen. Ett sätt för mindre företag att öka sin konkurrenskraft är att bilda så kallade samverkansbolag, där busstrafikföretag går samman för att, exempelvis, delta i upphandlingar och sluta avtal som gemensam part.

⁵² Transportstyrelsen 2019 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2018

⁵³ Nobina Årsredovisning 2018

Över tid går det att observera en förskjutning på marknaden där företagen i genomsnitt tycks bli allt större.

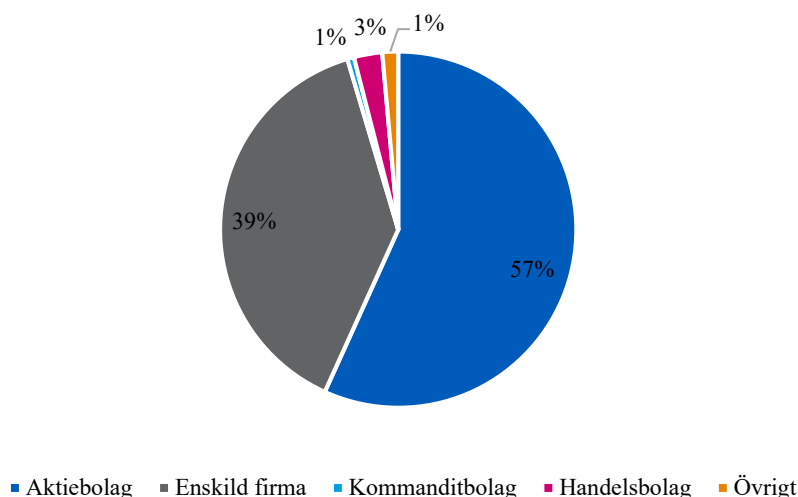
Figur 14: Indexerad utveckling 2015-2019, fordon och tillstånd att bedriva busstrafik.



Källa: VTR

Samtidigt som antalet fordon ökat har antalet tillstånd minskat. Det har medfört att det genomsnittliga antalet fordon per tillstånd har ökat från 14,9 till 17,2. Även om figuren ovan inte differentierar mellan olika segment visar statistik att utvecklingen är särskilt markerad inom linjetrafiken.

Figur 15: Fördelning mellan bolagsformer, buss.



Källa: Bisnode

De vanligaste bolagsformerna är aktiebolag och enskilda bolag. 57 procent drivs som aktiebolag och 39 procent drivs som enskilda bolag. Resterande fem procent drivs endera som handels- eller kommanditbolag.

Tabellen nedan visar den ekonomiska utvecklingen i bussbranschen i termer av omsättning, rörelsemarginal och soliditet mellan 2014 och 2018. Siffrorna avser aktiebolag.

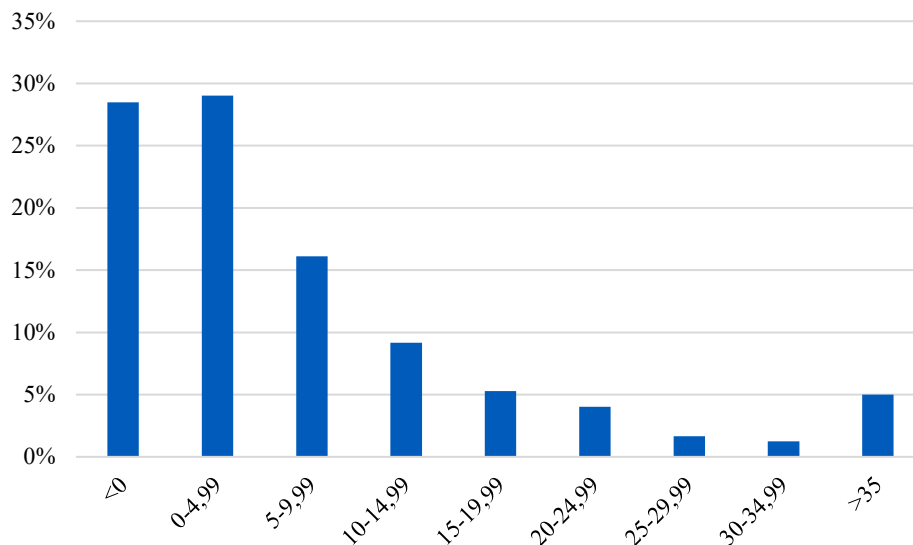
Nyckeltal	2014	2015	2016	2017	2018
Omsättning (tkr)	5 030	4 804	4 226	3 788	3 583
Rörelsemarginal (i %)	4,2	4,9	4,8	4,2	2,9
Soliditet (i %)	35	37,7	37,1	39,7	40,1

Källa: Bisnode

2018 uppgick den totala omsättningen till 36,5 miljarder kronor, vilket är sju procent högre än året innan och 26 procent högre än fem år tidigare. 25 procent av företagen hade en omsättning lägre än 500 000 kronor och 75 procent en omsättning lägre än 14 miljoner kronor. 2018 uppgick medianomsättningen till 3,6 miljoner kronor, vilket är 200 000 kronor mindre än året innan och 1,4 miljoner kronor mindre än fem år tidigare. Tillsammans med det faktum att antalet företag i stort sett är oförändrat ger dessa siffror indikationer om att fler företag har en lägre omsättning än tidigare, men även att omsättningen ökat mer bland de stora företagen än bland de små företagen. Ifall vi studerar de olika segmenten var för sig kan vi konstatera att linjetrafiken omsätter mer än fjärr- och chartertrafiken. Trots att knappt ett av fyra företag är verksamma inom linjetrafiken så stod segmentet för omkring 80 procent av totalomsättningen.

2018 uppgick rörelsemarginalen till 2,9 procent, vilket är en försämring med 1,3 procentenheter sedan året innan. Av siffrorna att döma tycks rörelsemarginalen vara något högre bland företag som bedriver charter- och fjärrtrafik än bland företag som bedriver linjetrafik. Den relativt låga lönsamheten till trots anses den upphandlade busstrafiken vara en attraktiv bransch, då de i regel långa trafikavtalen medför att riskerna är låga.

Figur 16: Rörelsemarginal bussföretag 2018, andel företag inom intervall.

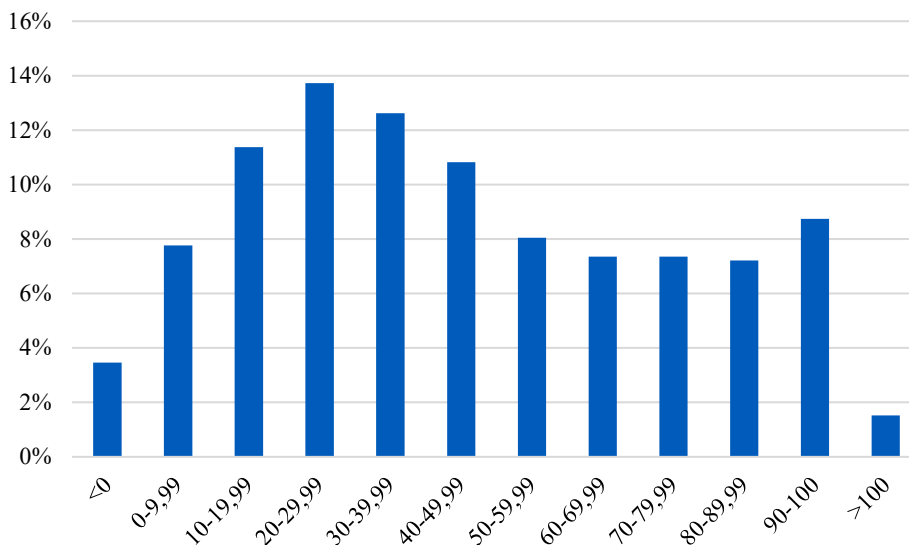


Källa: Bisnode.

28 procent av bussföretagen hade en negativ rörelsemarginal under 2018. Det är fler än året dessförinnan, då motsvarande siffra uppgick till 24 procent. Ytterligare 30 procent av företagen återfinns i intervallet mellan noll och fem procent. Därutöver har fem procent en rörelsemarginal högre än 35 procent. Jämfört med föregående år har den undre såväl som övre kvartilen blivit lägre, vilket indikerar att lönsamheten sjunkit för en stor del av företagen. Att avståndet mellan kvartilerna minskat pekar i sin tur på att företagen däremellan är mer samlade än tidigare. Ifall vi studerar de två olika segmenten var för sig så framträder en liknande fördelning som för branschen i sin helhet, det vill säga att majoriteten återfinns mellan noll och tio procent och att det därtill finns en betydande andel med negativ rörelsemarginal.

Mellan 2017 och 2018 har medianen för soliditeten ökat från 39,7 till 40,1 procent. Variationerna mellan företagen är stora, något som illustreras i figuren nedan.

Figur 17: Soliditet bussföretag 2018, andel företag inom intervall.



Källa: Bisnode.

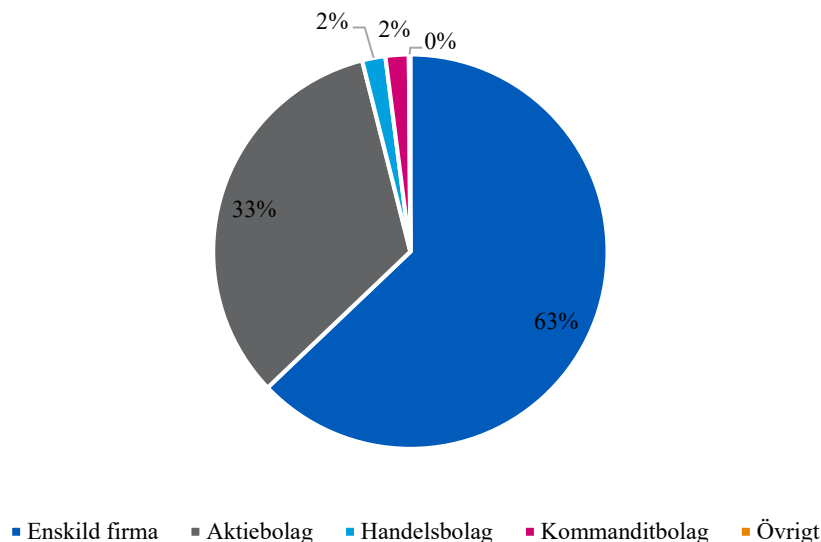
Hälften av företagen redovisar en soliditet mellan 10 och 40 procent. Fyra procent noteras för en negativ soliditet och är således i behov av kapital för att inte riskera att gå i konkurs. Om linjetrafikföretagen och charter- och fjärtrafikföretagen studeras separat uppmärksammas ett liknande mönster som för branschen i sin helhet.

Trots att den totala omsättningen vuxit med sex procent jämfört med förra året och numera är större än vad den tidigare varit har stora delar av marknaden fått erfara en försämring av det finansiella tillståndet. Det genomsnittliga företaget har en omsättning och lönsamhet som är lägre än vad det tidigare varit under det senaste femårsintervall. Tillsammans med det faktum att antalet företag varit relativt konstant ger förändringarna i nyckeltalen indikationer på att spridningen mellan de små och stora företagen ökat. Att medianomsättningen och totalomsättningen utvecklats i olika riktningar pekar dels på att majoriteten av företagen minskat sin omsättning sedan föregående år, dels på att ett fåtal stora företag ökat sin omsättning. I likhet med föregående år kan vi således, efter en tid av finansiell likriktning, se att spridningen mellan företagen ökar. Vi ser därtill att de redovisade nyckeltalen understiger 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.

4.3 Taxibranschen

I slutet av 2018 fanns 7 396 taxiföretag, vilket är två procent fler än året innan och nio procent fler än för fem år sedan.

Figur 18: Bolagsform taxiföretag 2018.



Källa: Bisnode.

Som framgår av figuren är aktiebolag inte den dominerande bolagsformen. Enbart 33 procent bedriver sin verksamhet som aktiebolag. Istället är enskild firma den vanligaste bolagsformen. 63 procent av företagen bedrivs som denna bolagsform. Återstående fyra procent drivs som handels- eller kommanditbolag. Även om förändringarna över tid är små har det blivit vanligare att taxiföretagen drivs som aktiebolag.⁵⁴

Även taximarknaden karaktäriseras av sin småskalighet. Närmare 70 procent av företagen har ett fordon, 12 procent har två fordon medan enbart en procent har 20 fordon eller fler. Taximarknaden har under en tid präglats av en riktning mot färre, men större, företagsenheter. En utveckling som följt av låg lönsamhet och delvis varit nödvändig för att skapa bättre balans mellan utbud och efterfrågan. Sedan ett par år tillbaka är trenden däremot bruten, och istället har en riktning mot fler och mindre företag observerats. Sedan 2015 har antalet företag med ett fordon ökat med 15 procent. Under samma period har det genomsnittliga antalet fordon per tillstånd också minskat kontinuerlig. Det ska sägas att det mellan 2017 och 2018 skett en kraftig tillväxt av antalet företag med 20 fordon eller fler, men då ökningen

⁵⁴ Bisnode

skett från en låg nivå har det inte fått mer än marginell inverkan på den totala fördelningen.

I tabellen nedan visas den ekonomiska utvecklingen i branschen mellan 2014 och 2018. Att beakta är att den stora andelen enskilda firmor medfört att bortfallet är större än för övriga trafikslag.

Tabell 3: Nyckeltal taxiföretag 2014-2018. Medianvärden.

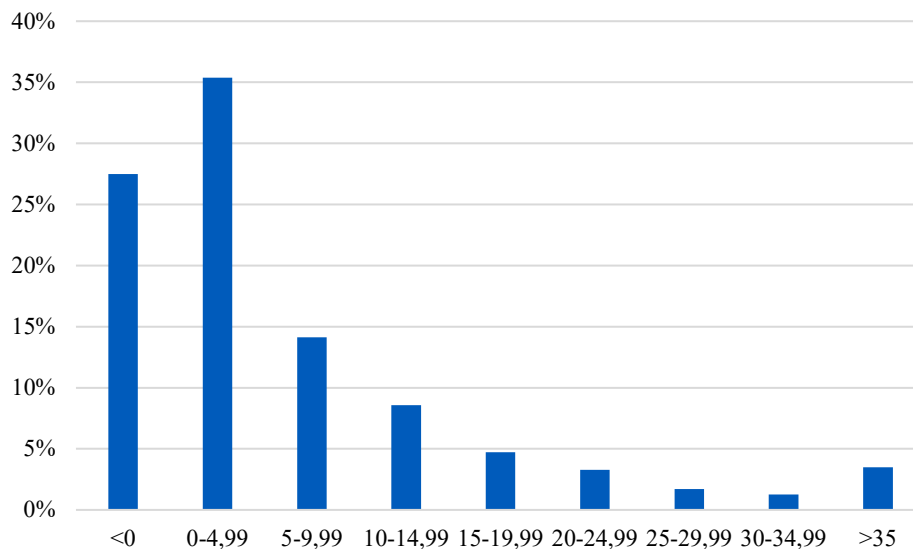
Nyckeltal	2014	2015	2016	2017	2018
Omsättning (tkr)	1 726	1 584	1 584	1 495	1 467
Rörelsemarginal (%)	3,3	3,4	3,5	3,0	2,1
Soliditet (%)	32	34	35	35	34

Källa: Bisnode.

2018 uppgick den totala omsättningen i branschen till 19,5 miljarder kronor, vilket är en ökning med tio procent sedan året innan och med 25 procent sedan fem år tillbaka. 25 procent av företagen hade en omsättning lägre än 590 000 kronor och 75 procent en omsättning lägre än 4,1 miljoner kronor. Över tid ser vi dels att den undre och övre kvartilen minskat, dels att differensen mellan dessa minskat. Av detta kan två konstateranden göras: att fler företag har en lägre omsättning än tidigare, men även att de medelstora företagen blivit mer centrerade. 2018 uppgick medianomsättning till cirka 1,5 miljoner kronor. Det är i paritet med året innan, men cirka 250 000 kronor lägre än fem år tidigare. Tillsammans ger siffrorna indikationer på att de nyetablerade företagen har en omsättning lägre än den tidigare medianen, vilket medfört att denna förskjutits samtidigt som totalomsättningen ökat.

2018 uppgick rörelsemarginalen till 2,1 procent. Som framgår av tabellen ökade lönsamheten mellan 2014 och 2016 för att sedan byta riktning och minska mellan 2016 och 2018. Över tid tycks lönsamhetsutvecklingen vara knuten till utbudsutvecklingen. När marknaden konsolideras förbättras lönsamheten. När konsolideringstrenden sedan bryts försämras också lönsamheten. Då riktningförändringarna sammanfaller med varandra är det rimligt att söka förklaringar till den försämrade lönsamheten i en tilltagande konkurrens.

Figur 19: Rörelsemarginal taxiföretag 2018, andel företag inom intervall.

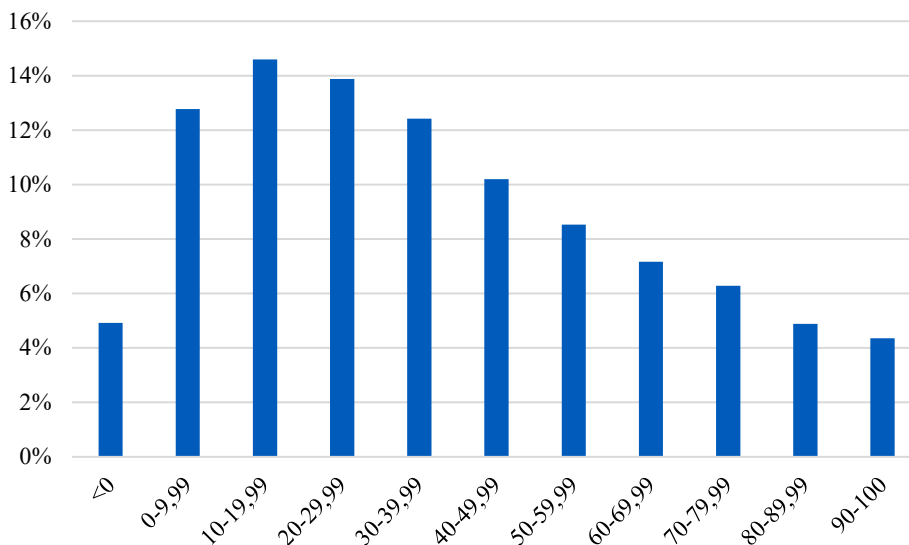


Källa: Bisnode

Över 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 0 och 5 procent, där 60 procent av företagen figurerar. Det är få företag som i förhållande till sin omsättning redovisar stora rörelseresultat. 15 procent av företagen har en rörelsemarginal högre än 20 procent.

2018 uppgick mediansoliditeten till 35 procent. Sett över tid har vi observerat en stadig ökning av måttet.

Figur 20: Soliditet taxiföretag 2018, 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 större grad utgörs av företag med ett fordon har spridningen vad gäller redovisad omsättning ökat samtidigt som den genomsnittliga omsättningen och lönsamheten minskat. Sannolikt följer det av att konkurrensen gjort det svårare för företagen att generera lika höga vinster som tidigare. Det faktum att marginalerna pressats reflekteras i antalet konkurser, som mellan 2017 och 2018 ökat med 45 procent.⁵⁵ 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.

⁵⁵ Svenska Taxiförbundet 2019 Branschläget.

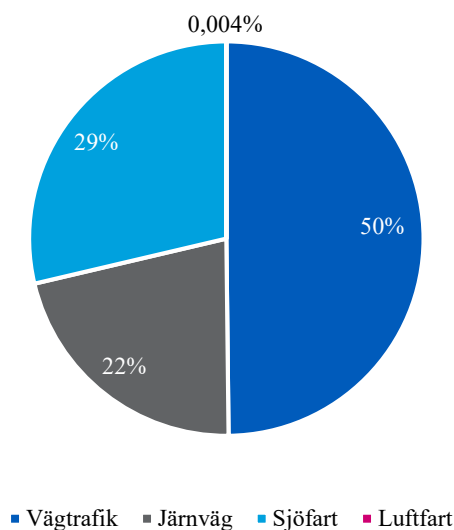
Godstransporter

5 Godstransportarbete

Aktiviteten på godstransportmarknaden kvantifieras ofta med hjälp av godstransportarbetet, vilket är ett mått som mäts i termer av tonkilometer. 2018 uppgick det sammanlagda godstransportarbetet till 105 miljarder tonkilometer. En stor del av godstransportarbetet genereras av basindustrin och det faktum att det förekommer ett geografiskt avstånd mellan produktion, som är koncentrerad till de norra delarna av landet, Västra Götaland och Norrlandskusten, och konsumtion, som är koncentrerad till de befolkningsrika områdena i södra Sverige. På grund av att metoder för insamling och bearbetning av data ändrats är det inte möjligt att med precision ställa 2018 års siffror i relation till tidigare års siffror. Då utförda bruttotonkilometer ökat sedan föregående år finns det dock indikationer på att även godstransportarbetet ska ha ökat sedan föregående år.⁵⁶ Över längre tid tycks det i det närmaste ha skett en stagnation av godstransportarbetet och en stabilisering på nivåer motsvarande tidigt 2000-tal.

En betydande majoritet av alla godstransporter sker på väg, järnväg och till sjöss. Det är bara en liten del som sker med flyg. Figuren nedan visar hur fördelningen av godstransportarbetet mellan de olika trafikslagen ser ut.

Figur 21: Fördelning av godstransportarbete mellan trafikslag.



Källa: Trafikanalys.

⁵⁶ Trafikanalys Bantrafik 2018 Statistik 2019:17

2018 stod vägtrafiken för hälften av det utförda transportarbetet, sjöfarten för 30 procent och järnväg för 20 procent. Godstransporterna behöver inte enbart ha skett ett trafikslag utan kan även ha skett med flera trafikslag i kombination med varandra. Fördelningen mellan trafikslagen har varit relativt konstant över tid. Det följer bland annat av att respektive trafikslag har olika för- och nackdelar vilka, beroende på vad som fraktas, hur mycket som fraktas och hur långt det fraktas, gör dem mer eller mindre lämpliga att utföra en given transport. Gemensamt för sjö- och järnvägstransporter är att de erbjuder långsam service men med hög lastkapacitet och därigenom möjliga stordriftsfördelar. Det etablerar dem som lämpliga alternativ vid godstransporter som karaktäriseras av långa transportavstånd, låga tidsvärden och stora volymer. Gemensamt för flyg- och vägtransporter är att de erbjuder snabb och flexibel service men med liten lastkapacitet och sämre möjligheter till stordriftsfördelar. Det etablerar dem som lämpliga alternativ vid godstransporter som karaktäriseras av låg volym, högt tidsvärde och skadekänslighet. I statistiken syns detta i att inrikestransporterna domineras av väg medan utrikestransporterna domineras av järnväg och sjöfart.

I framtiden väntas behovet av godstransporter öka. Trafikverket prognostiserar en ökning av godstransportarbetet med ungefär 65 procent mellan 2014 och 2040, varav godstransportarbetet väntas öka mer på väg än på järnväg.⁵⁷ För att denna utveckling ska vara förenligt med ambitioner om att minska godstransporternas växthusgasutsläpp anses det vara nödvändigt med en utveckling i motsatt riktning. Med andra ord anses det vara nödvändigt att få till stånd en överflyttning från väg till järnväg och sjöfart.

På grund av att olika trafikslag är mer eller mindre lämpliga att utföra en given transport är dock denna överflyttningspotential begränsad. För att en godstransport på väg ska kunna flyttas till järnväg krävs bland annat ett transportavstånd mellan sändare och mottagare på 300 kilometer för att det ska vara lönsamt att frakta på järnväg. Under 2018 var cirka 10 procent av antalet utförda lastbilstransporter längre än 300 kilometer. Tillsammans genererade dessa transporter 40 procent av godstransportarbetet på väg. Ifall 40 procent av godstransportarbetet på väg hade flyttats över till järnväg skulle det innebära en ökning av godstransportarbetet på järnväg med 70 procent. I realiteten begränsas möjligheten till överflyttning även av andra faktorer. Vissa varugrupper är helt enkelt inte lämpliga att frakta på järnväg, bland annat på grund av krav på snabbhet, krav på flexibilitet eller varorna inte är tillräckligt tunga. Därtill bidrar bristen på kapacitet till att begränsa den potentiella överflyttningen ytterligare. Med detta i beaktning är det

⁵⁷ Trafikverket 2018 Prognos för godstransporter 2040 Rapport 2018:087

således sannolikt att 40 procent är en kraftig överskattning av den faktiska potentialen.

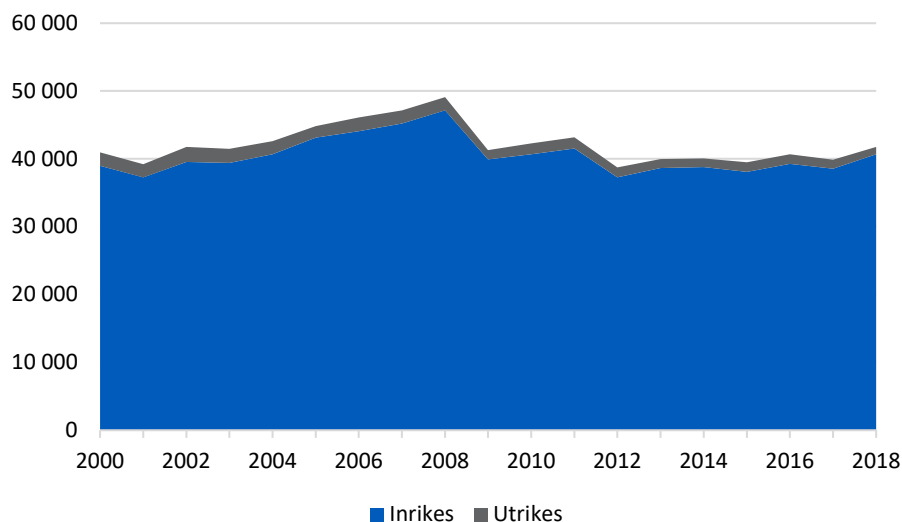
I arbetet med den nationella godstransportstrategin har främjandet av intermodala godstransporter, där två eller fler trafikslag knyts samman till en transportkedja, en viktig roll att spela. I intermodala godstransporter tillåts trafikslagen (och dess konkurrensfördelar) att komplettera varandra, vilket har potential att öka godstransporternas effektivitet. I Varuflödesundersökningen görs uppskattningen att cirka 20 procent av den lastade godsmängden (under 2016) körts i någon form av intermodal transportkedja.⁵⁸ Utvecklingen av intermodala godstransporter hålls i viss mån tillbaka av att omlastningen mellan trafikslagen är kostnadsdrivande. Allt annat lika får det till följd att en intermodal godstransport är dyrare än en unimodal godstransport. Trafikanalys har gjort bedömningen (givet att tåget är fullastat och att närmaste kombiterminal inte ligger mer än två mil bort) att det krävs ett avstånd på 350 kilometer för att det ska kunna vara ekonomiskt lönsamt med en intermodal transport. För att uppmuntra intermodala godstransportupplägg har Trafikanalys därför föreslagit en ”breddad ekobonus”, som är tänkt att kompensera operatörerna för delar av de merkostnader som omlastningen genererar.

5.1 Väg

2018 uppgick godstransportarbete på väg till 42 miljarder tonkilometer, vilket är hälften av det sammanlagda transportarbetet och 70 procent av det landbaserade transportarbetet.

⁵⁸ Trafikanalys Varuflödesundersökningen 2016 Statistik 2017:28

Figur 22: Transportarbete utfört av tunga lastbilar 2000-2018.



Källa: Trafikanalys.

Av figuren framgår att godstransportarbetet inte kunnat återhämta sig till de nivåer som rådde innan finanskrisen utan snarare stabiliserat sig på nivåer motsvarande tidigt 2000-tal. Mellan 2009 och 2018 har godstransportarbetet enbart ökat med en procent. Det ska dock sägas att det skett en förhållandevis kraftig ökning mellan 2017 och 2018, då utförda tonkilometer ökat med fem procent. Av figuren framgår också att majoriteten av godstransportarbetet genereras av den trafik som körs inom landets gränser. 2018 stod inrikestrafiken för 97 procent av godstransportarbetet. Således är det bara en liten del av transportarbetet som utgörs av utrikestrafik. En andel som dessutom blivit mindre med tiden. Av den trafik som utförs bortom landets gränser körs majoriteten i Norge, Tyskland, Danmark och Finland.

Tabell 4: Utveckling av nyckeltal, godstrafik på väg.

Indikator	2014	2015	2016	2017	2018	2014-2018
Antal transporter (i 1000-tal)	37 940	39 000	39 619	41 619	45 447	20 %
Godsmängd (i 1000-tal ton)	381 200	422 865	433 468	455 452	481 282	26 %
Körsträcka (i 1000-tal km)	3 031 433	3 043 152	3 032 225	3 071 095	3 139 869	4 %

Källa: Trafikanalys Lastbilstrafik

I tabell 6 visas utvecklingen av lastbilstrafiken avseende antal transporter, lastad godsmängd och körsträcka. De senaste fem åren har antalet transporter ökat med 20 procent, den fraktade godsmängden med 26 procent och den totala körsträckan med fyra procent. Följaktligen har transporterad godsmängd ökat i snabbare takt än antalet transporter. Därtill har antalet transporter i sin tur ökat i snabbare takt än körsträckan. Tillsammans

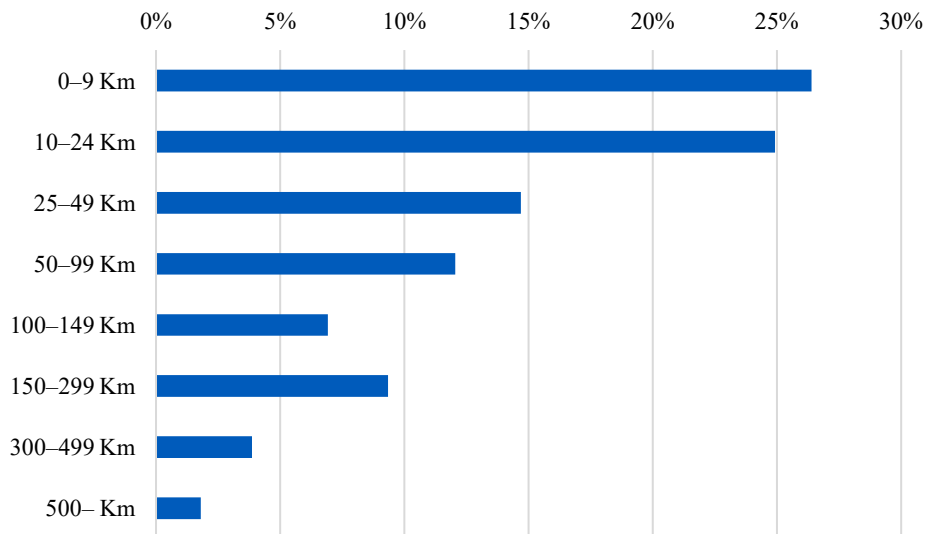
innebär det att den genomsnittliga lastbilstransporten är kortare såväl som tyngre än den genomsnittliga lastbilstransporten fem år tidigare. Det skulle bland annat kunna vara en indikation på en ökad grad av intermodalitet. Givet att lastförmågan är oförändrad innebär det att den genomsnittliga fyllnadsgraden ökat och att det därigenom skett en effektivisering av lastbilstransporterna. Generellt tenderar fyllnadsgraderna att variera med olika typer av sändningar. Exempelvis har distributionslastbilar i stadstrafik lägre fyllnadsgrad än fjärrlastbilar på landsväg. För att öka lastbilstransporternas effektivitet anses det vara nödvändigt med högre fyllnadsgrader. Detta försvåras dock av att den motsättning som många gånger finns mellan vad som anses vara transporteffektivt och vad som anses vara konkurrenskraftigt. I takt med att e-handeln tilltagit har också kraven på snabba leveranser ökat, vilket medfört att det inte alltid är möjligt att nyttja lastbilen på effektivast möjliga sätt.

Genom att reducera tomtransporterna kan den genomsnittliga fyllnadsgraden och således transporteffektiviteten öka. 2018 utgjordes 16 procent av den totala körsträckan av tomtransporter. Alltså kördes i genomsnitt var sjätte kilometer av en lastbil utan last. Enligt IVL Svenska Miljöinstitutet är detta dock en underskattning av det faktiska antalet tomtransporter, då en körning bestående av tomma lastbärare klassificeras som en körning med last i statistiken.⁵⁹ Eftersom förutsättningarna skiljer sig åt mellan olika sändningar är det svårt, för att inte säga omöjligt, att reducera tomtransporterna helt. Vissa varugrupper, exempelvis rundvirke, ställer krav på särskilda lastningsförutsättningar vilket ger upphov till fler tomtransporter än andra. Medan andra varugrupper av geografiska orsaker ger upphov till fler tomtransporter än andra.

Lastbilen är, som sagt, mest konkurrenskraftig vid korta transportavstånd mellan sändare och mottagare. Detta reflekteras i statistiken.

⁵⁹ IVL Svenska Miljöinstitutet 2020 Resurseffektiv transport och mobilitet – Vad behövs?

Figur 23: Fördelning av lastbilstransporter efter transportavstånd.



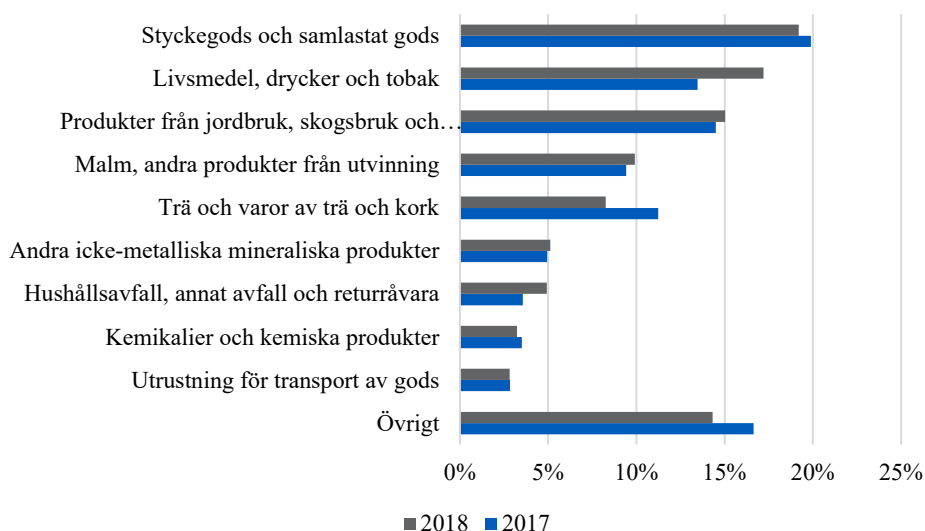
Källa: Trafikanalys

Mer än hälften av alla sändningar var kortare än 25 kilometer. Samtidigt var bara 15 procent av sändningarna längre än 150 kilometer. Vidare visar statistiken att 75 procent av sändningarna kördes inom ett och samma län. Sett till fraktad godsmängd är det framförallt varugrupperna malm och andra produkter från utvinning, transportutrustning samt utrustning för transport av gods som fraktas kortare sträckor, medan livsmedel, drycker och tobak tillsammans med stycke- och samlastat gods tillhör de varugrupper som fraktas längst.

5.1.1 Varugrupper

Lastbilen används med fördel vid korta sändningar av varugrupper som karakteriseras av högt värde, hög tidskänslighet och hög skadekänslighet. Ett exempel på varugrupp som är lämplig att frakta med lastbil är livsmedel, som i regel utgörs av färskvaror och som därmed ställer krav på snabba leveranser. Livsmedel fraktas även i hög utsträckning inom städer, där avstånden mellan varulager och butiker ofta är korta.

Figur 24: Varugrupsfördelning för lastbilstransporter 2018 i andel utfört transportarbete.



Källa: Trafikanalys.

Som framgår av figuren är den enskilt största varugruppen styckegods och samlastat gods. 2018 stod denna varugrupp för 19 procent av utfört transportarbete. Därefter följde varugrupperna livsmedel, drycker och tobak samt produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske. Dessa stod 17 respektive 15 procent av det utförda godstransportarbetet. Ifall vi istället tittar på varugrupperna i termer av fraktad godsmängd, och därigenom inte väger in transportavståndet, är varugruppen malm och produkter från utvinning den största. 2018 stod denna varugrupp för 33 procent av den fraktade godsmängden. Efter malmtransporterna följer varugrupperna produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske samt styckegods och samlastat gods vilka stod för 14 respektive nio procent av den fraktade godsmängden. Jämfört med föregående år har transportarbetet med varugruppen Livsmedel, drycker och tobak ökat med 35 procent. Som sagt förekommer även variation mellan varugrupperna vad gäller mängden tomtransporter. För störst andel tomtransporter i förhållande till den totala transportsträckan stod malmtransporter för, där var tredje kilometer kördes utan last.⁶⁰ På andra sidan av spektrumet återfanns varugrupperna textil, beklädnadsvaror, läder och lädervaror samt post och paket. Bland dessa varugrupper kördes 1 respektive 3 procent av den totala körsträckan utan last.

5.2 Järnväg

2018 genererade godstransporterna på järnväg 24 miljarder tonkilometer, vilket är en tredjedel av det landbaserade transportarbetet och en femtedel

⁶⁰ Trafikanalys 2019:13 Lastbilstrafik 2018

av det sammanlagda transportarbetet. Av det transportarbete som utfördes på järnväg genererades 60 procent av inrikestrafik och 40 procent av utrikestrafik. Jämfört med vägtrafiken genereras således en relativt stor del av utrikestrafik, vilket är i linje med att järnvägen är som mest konkurrenskraftig vid längre transportavstånd. På grund av ändrade insamlings- och bearbetningsmetoder är det svårt att göra jämförelser över tid, men det faktum att utförda bruttotonkilometer ökat mellan 2017 och 2018 ger indikationer på att det även skett en ökning av transportarbetet. Godstrafiken bedrivs på hela det statliga järnvägsnätet, men med en tydlig koncentration mot vissa bandelar. Exempelvis fraktades en femtedel av den totala godsmängden 2018 på Malmbanan.

Sammanlagt fraktades det 74 miljoner ton gods på den svenska järnvägen under 2018. Över tid är det intressant att notera att den fraktade godsmängden ökat i snabbare takt än utförda tågkilometer, vilket innebär att godstransporterna i genomsnitt blivit tyngre. Givet oförändrad lastförmåga pekar det på att den genomsnittliga fyllnadsgraden ökat och godstransporterna därigenom effektiviserats. De senaste tio åren har den genomsnittliga godsmängden ökat med cirka 20 procent. Bidragande till utvecklingen är dels att systemtågstrafiken, som i regel har höga fyllnadsgrader, utgör en större del av transportarbetet, dels att vagnslasttrafiken, som i regel har låga fyllnadsgrader, utgör en mindre del av densamma.⁶¹

För en långsiktigt hållbar godstrafik anses det vara nödvändigt att fyllnadsgraderna ökar ytterligare i framtiden. Vid sidan om att bidra till ett mer effektivt nyttjande av godsvagnarna skulle det även bidra till att reducera transportkostnaderna och frigöra kapacitet i spåren. Genom utökade horisontella samarbeten, där två eller fler företag samordnar sina transportflöden, anses det finnas potential till att uppnå just detta. Ett exempel på ett sådant samarbete som fallit väl ut är det mellan SSAB och LKAB. Detta möjliggjorde för LKAB att frakta sina insatsvaror med längs med Stålpendeln istället för att som tidigare använda lastbilskyttlar. Samtidigt som det möjliggjorde ett mer effektivt användande av SSAB:s tåg, som tidigare gick tomma i norrgående riktning. För LKAB har detta inte bara lett till att växthusgasutsläpp per tonkilometer halverats utan även till att transportkostnaderna reducerats, att leveranstiden minskat och att leveransprecision ökat.⁶² I ett uppdrag sprunget ur godstransportstrategin har Trafikverket tittat närmare på potentialen i ett horisontellt samarbete mellan ICA och SSAB. Där görs uppskattningen att ICA, genom att samordna sina transporter med SSAB, skulle kunna minska sina

⁶¹ Transportstyrelsen 2019 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2018, TSJ 2018-2387

⁶² Pressmeddelande LKAB 2016-10-16 Stålpendeln nyttjas bättre för miljöns skull

vägtransporter med 9 000 trailers per år. Något som skulle få betydande effekter på transportkostnaderna, växthusgasutsläppen och trängseln på vägnätet.⁶³

När man talar om godstransportmarknaden på järnväg brukar man generellt tala om fyra olika segment:

- Systemtransporter,
- vagnslasttransporter,
- kombitransporter och
- malmtransporter.

Vid systemtransporter sätts vagnar från en och samma transportköpare samman till ett enhetligt tåg som går direkt mellan avsändare och mottagare. Ett sådant upplägg innebär att kostnadsdrivande moment som rangering och matartransport kan undvikas. Systemtransporterna karaktäriseras av regelbundna sändningar av tungt, volymkrävande och homogent gods. Exempel på varugrupper som vanligen fraktas i systemtåg är sådana som tillhör basindustrin, bland annat järnmalm, rundvirke och stålprodukter. Tillsammans medför detta att stordriftsfördelarna kan nyttjas i hög utsträckning vilket gör att systemtransporter ofta är ett kostnadseffektivt sätt att frakta varor på. Systemtågen upphandlas i regel på längre kontrakt och är dominerande i norra Sverige och i Bergslagen. Ett exempel på betydande systemtågsupplägg är SSAB:s ståltåg.

I kontrast till systemtransporterna består vagnslasttransporter av vagnar från olika transportköpare. Vagnarna sätts samman till hela tåg vilka sedan körs till rangerbangårdar där vagnarna delas upp beroende på destination och sätts ihop till nya tåg. Eftersom vagnslasttransporter förutsätter rangering såväl som matartransport till och från rangerbangården krävs i regel stora volymer för att kompensera för de kostnader detta medför. Exempel på varugrupper som vanligen fraktas i vagnslasttransporter är jordbruksprodukter, kemikalier och trävaror. I Sverige är det enbart Green Cargo som utför vagnslasttransporter. Något som delvis följer av att det förutsätter ett omfattande infrastrukturnätverk för att kunna fungera. Detta till trots saknas inte konkurrens inom segment, då somliga varor som vanligen fraktas i vagnslast även går att frakta med lastbil.

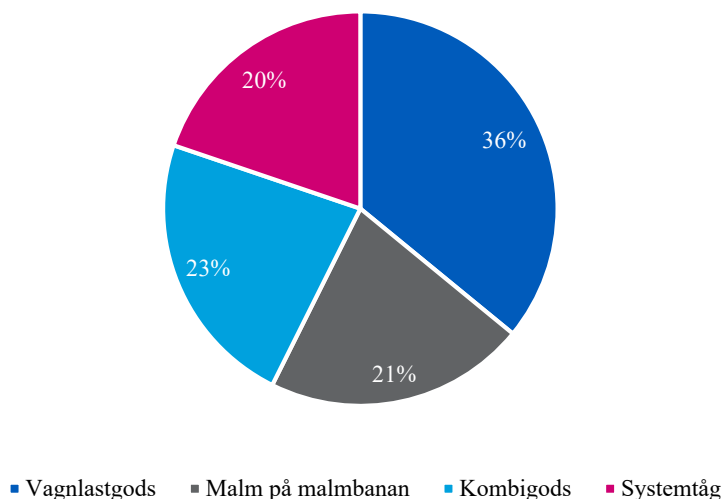
Vid kombitransporter fraktas godset på järnväg i kombination med ett annat trafikslag. Godset fraktas på standardiserade enhetslastbärare, exempelvis semi-trailrar, containrar och växelflak, till kombiterminaler där omlastning mellan trafikslagen sker. Allt annat lika tenderar kombitransporter att vara

⁶³ Trafikverket 2018 Horisontella samarbeten för ökad transporteffektivitet Rapport 2018:036

dyrare än unimodala transporter, då själva omlastningen kan utgöra en stor del av transportkostnaderna. Kombitransporter förekommer framförallt på de dubbelspåriga stråken i södra Sverige. I Sverige körs kombitransporter bland annat av Green Cargo, Real Rail och TX Logistik.

Malmtransporterna på malmbanan är en form av systemtransport, då den utgörs av regelbundna transporter mellan Luleå och Narvik. Men då 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 särredovisas de i statistiken.⁶⁴

Figur 25: Segmentsfördelning gods på järnväg 2018.



Källa: Trafikanalys.

2018 stod vagnslasttrafiken, med 35 procent av totalen, för den största andelen av den transporterade godsmängden. Därefter stod, i tur och ordning, kombitransporterna för 23 procent, malmtransporterna på malmbanan för 21 procent och slutligen systemtågstransporterna för 20 procent.

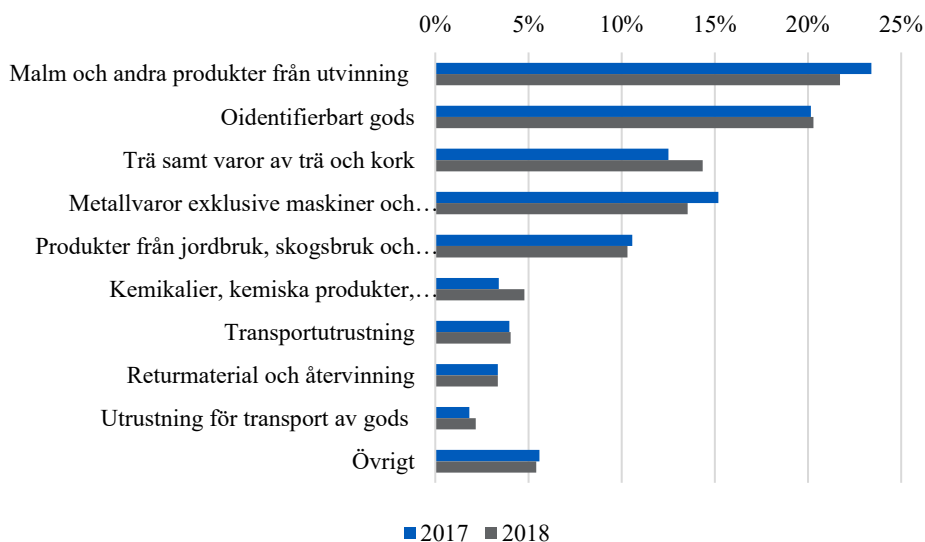
5.2.1 Varugrupper

En betydande fördel med järnvägstransporter är möjligheten att transportera stora och tunga godsmängder. Järnvägstransporter nyttjas således med fördel när det finns särskilda krav på lastkapaciteten, exempelvis vid transporter av malm, metaller och produkter från jordbruk och skogsbruk. Vidare används järnvägen med fördel vid sändningar där avståndet mellan

⁶⁴ Trafikanalys 2016 Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys.

sändare och mottagare är långt, då det innebär att skalfördelarna som är förknippade med järnväg kan nyttjas.

Figur 26: Varugrupper järnvägstransporter, 2017 och 2018.



Källa: Trafikanalys.

När godstransporterna delas upp i olika varugrupper framgår att malm och andra produkter från utvinning utgör den största varugruppen. 2018 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, det vill säga gods som tillhör någon av andra definierade varugrupper men som inte kan klassificeras, är den näst största varugruppen.

Studerar vi motsvarande fördelning utifrån transporterad godsmängd får varugruppen malm och andra produkter från utvinningen ännu större andel av totalen. Hela 46 procent av den transporterade godsmängden utgörs av malm och andra produkter från utvinning. Att denna varugrups andel varierar i sådan hög utsträckning med vilket mått som används beror dels på att godset har en högre densitet än andra godstransporter dels på att det i regel transporteras kortare sträckor än annat gods. Huvuddelen av transporterarna går mellan Narvik och Luleå eller delar av sträckan däremellan, vilket begränsar dess bidrag till tonkilometer.

I en undersökning gjord bland transportköpare uttrycks en ambition om att frakta allt mer på järnväg, bland annat på grund av olika interna hållbarhetsmål, men att detta försvåras av att järnvägen inte alltid är

tillräckligt konkurrenskraftigt, exempelvis gällande transportkostnader, flexibilitet och tillgänglighet.

6 Marknadshändelser och regelförändringar

6.1 Väg

6.1.1 Händelser under 2019

För tredje gången har vi tillsammans med Polisen genomfört en tillståndsmätning inom yrkestrafiken. Mätningarna, som görs vart tredje år, ger en representativ bild av hur väl yrkestrafikföretag följer de krav och regler som finns i såväl nationell som internationell lagstiftning. Tillståndsmätningen visar att regelefterlevnaden bland godstransporter på väg ökar inom de flesta kontrollerade områden. Förbättringar har skett gällande exempelvis teknisk beskaffenhet och lastsäkring. Samtidigt ser vi indikationer om att hastighetsefterlevnaden försämrats. När det gäller kör- och vilotider ser vi en ojämn utveckling. Medan svenska förare blivit bättre på att följa dessa regler visar utländska förare upp en sämre efterlevnad. Detta riskerar att få konsekvenser för såväl förutsättningarna för rättvisa villkor inom åkerinäringen som risken för olyckor. Inom ramen för tillståndsmätningen har även en studie om lastbilsförarnas sociala villkor genomförts. Studien visar att förarna generellt sett trivs med sitt arbete och är nöjda med sina arbetsförhållanden oavsett om de arbetar för svenska eller utländska arbetsgivare. Samtidigt ger studien belägg för att det finns tydliga skillnader i ersättningar beroende på var arbetsgivaren är registrerad och att många av förarna som kör för utländska arbetsgivare lever sitt liv på vägen och sällan kommer hem.⁶⁵

I augusti meddelade Regeringen att en särskild utredare ska se över hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg (goods, buss och taxi) bedrivs samt lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att fler ska följa reglerna på området. Det övergripande syftet med utredningen är att skapa en ordning för att genom effektivare kontroller och sanktionssystem främja brottsbekämpningen och trafiksäkerheten och åstadkomma en god arbetsmiljö för förarna och en sund konkurrens inom yrkestrafiken. Uppdraget ska delredovisas den 30 november 2020 och slutredovisas den 1 mars 2021.⁶⁶

Trafikanalys har på uppdrag av Regeringen analyserat hur introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp kan främjas. I uppdraget har det ingått att analysera om det finns behov av ytterligare styrmedel för att ställa om flottan av tunga fossildrivna fordon, så att utsläppen av växthusgaser kan minska i linje med klimatmålet för inrikes transporter. I syfte att ställa om fordonsflottan av tunga fossildrivna fordon föreslår Trafikanalys att en ny miljölastbilspremie införs. Miljölastbilspremien föreslås utgå till de som köper

⁶⁵ Transportstyrelsen 2019, Tillståndsmätning 2019 - Rapport Gods och sociala villkor

⁶⁶ Kommittédirektiv 2019:51 Effektivare kontroller av yrkestrafik väg

nya lastbilar från fabrik med en totalvikt över 16 ton, förutsatt att fordonet drivs med el, gas eller etanol. I dagsläget nyregistreras omkring 8000 tunga lastbilar om året och Trafikanlays bedömer att omställningen mot fossilfrihet kommer att gå långsammare för tunga lastbilar än för personbilar och bussar. Trafikanalys föreslår att miljöbilspremien uppgår till merkostnaden för fordonet. För små och medelstora företag föreslås premien uppgå till 60 respektive 50 procent av merkostnaden, åtminstone initialt.⁶⁷

Kommuner och regioner kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallat stadsmiljöavtal.⁶⁸ I april beslutade regeringen att utvidga stadsmiljöavtalen för att ytterligare stärka utvecklingen av hållbara stadsmiljöer. Nytt för den sjunde ansökningsomgången, som öppnade 6 november 2019, är att det nu även går att ansöka om stöd till investeringar för samlastning av godstransporter, samordnad citylogistik eller gods på cykel för lokal eller regional distribution. Godstransporter står för en betydande andel av transportbehovet i våra städer, och det torde finnas stora potentiella miljövinster i åtgärder för hållbara godstransportlösningar. I Nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029 finns sammantaget 12 miljarder avsatt för stadsmiljöavtalen.⁶⁹

6.1.2 Sentida och framtida regelförändringar

I förra årets version av Transportmarknaden i siffror skrev vi om det arbete som pågått inom EU med att arbeta om ett antal förordningar inom det så kallade mobilitetspaketet. Man har bland annat sett över regler för kör- och vilotider, cabotagetransporter och utstationeringsregler. Efter många år av komplicerade förhandlingar kom Europaparlamentet, Kommissionen och Ministerrådet fram till en överenskommelse den 12 december 2019. Enligt Rådets ordförande kommer de beslutade reglerna att ge bättre arbetsvillkor och sociala förhållanden för förare och samtidigt skapas mer harmoniserade och stabila affärsvillkor för transportföretagen.⁷⁰ Ur ett svenskt perspektiv innebär överenskommelsen i praktiken att alla som kör inrikes transporter i Sverige ska göra det med svenska arbetsvillkor och svenska löner. Den som befinner sig permanent i Sverige ska dessutom registrera bilen och betala skatt i Sverige.⁷¹

⁶⁷ Trafikanalys 2019, Rapport 2019:2 Styrmedel för tunga miljövänliga lastbilar

⁶⁸ Förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer

⁶⁹ Pressmeddelande Regeringen 2019-04-12 Smarta transporter ska få statligt stöd.

⁷⁰ Pressmeddelande från: <https://www.consilium.europa.eu/2019-12-20/Truck-drivers-reform-coreper-confirms-provisional-agreement-on-mobility-package/>

⁷¹ Transportarbetaren 2019-12-12 Eus vägpaket gick igenom.

Europaportalen.se 2019-12-12 Svenska eu-parlamentariker om transportuppgrörelse - äntligen

Från och med den 1 juli 2019 skärptes kraven på vinterdäck på tunga fordon. De nya reglerna innebär att tunga fordon ska ha vinterdäck på samtliga hjul under perioden 1 december-31 mars när det är vinterväglag.⁷² De nya skärpta kraven på vinterdäck motiveras i första hand med att de bör kunna bidra till förbättrad trafiksäkerhet.⁷³

6.2 Järnväg

6.2.1 Händelser under 2019

I maj meddelade vi beslut i en tvist avseende Trafikverkets orsakskodning i kvalitetsavgiftssystemet. Kvalitetsavgiftssystemet är tänkt att motivera järnvägsföretag och 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 störningarna. Hösten 2018 kortslöt en fågel en kontaktledning på sträckan Moholm-Väring. Kontaktledningen brann av, landade på marken och kom i kontakt med spårets räler. Ström leddes in i två närläggna signalkiosker innehållande betydande komponenter för signalsystemet. Kioskerna började brinna och signalsystemet fick omfattande skador. Trafikverket angav orsakskoden ONA (olyckor och tillbud, natur-händelse) för störningen. Denna kod innebär att ingen av parterna behöver betala någon kvalitetsavgift. Green Cargo yrkade att Transportstyrelsen skulle förelägga Trafikverket att ändra orsakskoden till ”elfel” för händelsen med ställverksbrand och trafikpåverkan Moholm-Väring 14–24 oktober 2018. Transportstyrelsen beslutade att Trafikverkets beslut att tillämpa orsakskoden ONA (Olyckor och tillbud, naturhändelse) i det aktuella fallet inte överensstämmer med 6 kap. 22 a § järnvägslagen (2004:519). Trafikverket ska ändra orsakskoden för denna händelse till orsakskoden IEA (Infrastrukturorsaker, elanläggningar).⁷⁴

Under 2019 meddelade vi även beslut i en annan tvist avseende tilldelning av kapacitet för banarbete på sträckan Energyda-Hässleholm i Tågplan 2019. Trafikverket genomför under 2019 ett antal växelbyten på Södra stambanan mellan Energyda och Hässleholm beslutade därför att i Tågplan 2019 tilldela kapacitet för banarbetet på sträckan Energyda-Hässleholm. På denna sträcka hade 16 sökande, däribland SJ AB, framställt oförenliga önskemål om tåglägen mot det planerade banarbetet. Transportstyrelsen avslog SJ AB:s yrkande att Transportstyrelsen ska förelägga Trafikverket att upphäva beslutet om tilldelning av kapacitet för banarbete på sträckan Energyda-

⁷² Trafikförordningen

⁷³ PM Vinterdäckskrav för tunga fordon

⁷⁴ Transportstyrelsen 2019 TSJ 2018-5147

Hässleholm i Tågplan 2019. Vidare beslutade vi att Trafikverket från och med Tågplan 2020 ska:

- Låta lösningsförslagen inkludera inte bara kapacitetsbegränsningar till följd av banarbetet utan också hur den trafikering som är möjlig trots banarbetet ska genomföras.
- Använda konsekventa principer för exkludering av tåglägen, vilket med de regler som ingår i JNB 2020 innebär att tåglägen ska exkluderas endast när de inte kan tilldelas kapacitet utan att förlora sitt kommersiella värde.
- Dokumentera tillämpningen av prioriteringskriterier på ett sätt som möjliggör för utomstående att granska tillämpningen av dessa och det underlag som ligger till grund för beräkningarna.

Även Green Cargo inkom med begäran om prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) rörande Trafikverkets beslut om kapacitetstilldelning för banarbete på sträckan Eneryda-Hässleholm i Tågplan 2019. Transportstyrelsen beslutade att avslå Green Cargo AB:s yrkande.⁷⁵

6.2.2 Sentida och framtida regelförändringar

Trafikanalys har haft i uppdrag att analysera behovet av att främja intermodala godstransporter och hur detta kan ske. Syftet med uppdraget har varit att öka drivkrafterna att välja transportupplägg som inkluderar sjöfart och järnväg.⁷⁶ Trafikanalys föreslår en ”breddad ekobonus”. Förslaget tar sin utgångspunkt i det ekobonussystem riktat till sjöfart som redan finns, men är mer anpassat för att stimulera intermodala transportlösningar. Det nya ekonomiska stödet väntas stimulera till nya transportupplägg och utveckling av marknaden. Trafikanalys bedömer att det föreslagna ekonomiska stödet kan bidra till en ökad andel gods på järnvägen och på sjön. Detta kan i sin tur bidra till mindre utsläpp av växthusgaser och det kan även bidra till minskad trängsel på vägarna.⁷⁷

⁷⁵ Transportstyrelsen 2019 Tsj 2018-4759

⁷⁶ . Regeringsbeslut 2018-08-30 N2018/04589/TS Uppdrag att analysera hur intermodala godstransporter kan främjas.

⁷⁷ Trafikanalys 2019 En breddad ekobonus 2019:1

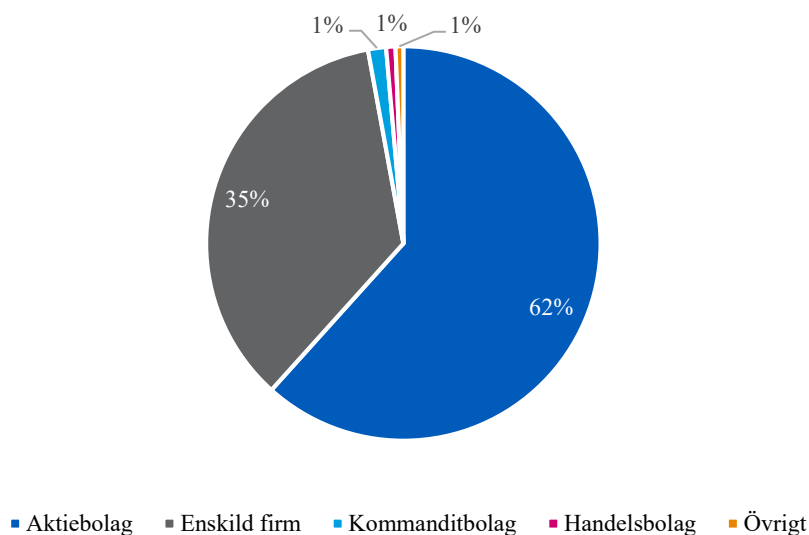
7 Ekonomisk utveckling i företagen

I det här kapitlet beskrivs 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 2018 fanns 16 926 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg. Det är i stort sett lika många som föregående år, men två procent färre än fem år tidigare.

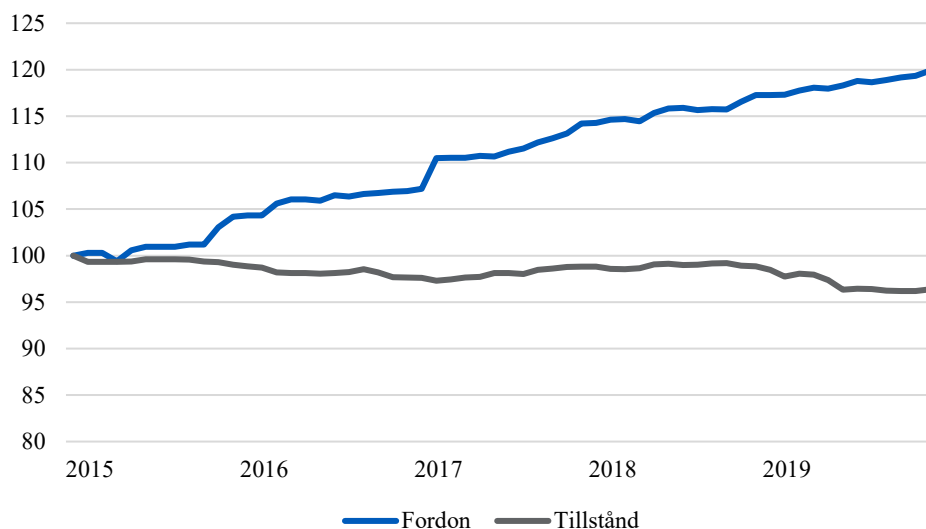
Figur 27: Bolagsformer åkeriföretag 2018.



Källa: Bisnode.

Den vanligaste bolagsformen är aktiebolag, vilket 62 procent av företagen bedrivs som. Resterande 38 procent utgörs huvudsakligen av enskilda näringsidkare, men även handelsbolag, kommanditbolag och filialer till utländska företag förekommer. I likhet med den yrkesmässiga persontrafiken på väg karakteriseras åkerinäringen av sin småskalighet. 46 procent av företagen bedrivs som enmansföretag och 36 procent har en till fyra anställda, medan enbart 0,5 procent har fler än 100 anställda. Över tid har det dock skett en koncentration mot allt större företagsenheter. I figuren nedan visas hur antalet tillstånd och antalet fordon utvecklats i relation till varandra.

Figur 28: Indexerad utveckling 2015-2019, fordon och tillstånd att bedriva lastbilstrafik.



Källa: VTR.

Samtidigt som antalet fordon ökat med cirka 20 procent har det skett en marginell minskning av antalet tillstånd att bedriva lastbilstrafik. Det har medfört att det genomsnittliga antalet fordon per tillstånd ökat från 3,8 till 4,6.

Ytterligare ett av marknadens kännetecken är att den är fragmenterad. Enligt branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag kan åkerinäringen delas in i sju olika delmarknader:

- bygg- och anläggningstransporter,
- fjärrtransporter,
- närdistribution,
- skogstransporter,
- miljötransporter,
- tanktransporter samt
- övriga typer av transporter (exempelvis fordonstransporter).

Enligt siffror från samma branschorganisation bedriver flest åkerier bygg- och anläggningstransporter (vilket cirka 25 procent av medlemmarna i Sveriges Åkeriföretag bedriver), fjärrtransporter (12 procent) och skogstransporter (9 procent).⁷⁸ Förutsättningarna att bedriva verksamhet

⁷⁸ Sveriges åkeriföretag 2018 Åkerinäringen med verksamhetsområden.

varierar mellan de olika delmarknaderna. Därför är det viktigt att ta hänsyn till att nyckeltalen nedan inte nödvändigtvis speglar den ekonomiska verkligheten i alla delar av branschen fullt ut.

Tabellen nedan visar den ekonomiska utvecklingen i termer av omsättning, rörelsemarginal och soliditet.

Figur 29: Nyckeltal åkeriföretag 2014-2018. Medianvärden.

Nyckeltal	2014	2015	2016	2017	2018
Omsättning (tkr)	5 630	5 561	5 509	5 747	6 024
Rörelsemarginal	4,0	4,1	3,9	3,4	3,2
Soliditet	36	38	38	36	36

Källa: Bisnode.

Eftersom lastbilstransporter är en del av en produktionskedja beror den ekonomiska utvecklingen på utvecklingen inom de marknader transportererna är knutna till. Exempelvis är marknaden för bygg- och anläggningstransporter nära bunden byggkonjunkturen, marknaden för skogstransporter följer i viss mån utvecklingen inom pappersindustrin medan marknaden för fjärrtransporter i högre grad beror på svängningar i växelkursen. Detta har bidragit till en hög konjunkturkänslighet. 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 - och därmed aktiviteten på godstransportmarknaden – tilltar.

2018 uppgick den totala omsättningen bland aktiebolagen till 153 miljarder kronor. Det är en ökning med sex procent sedan året innan och med 18 procent sedan fem år tillbaka. En stor del av det senaste årets tillväxt kan sannolikt tillskrivas ökade fraktvolymen. Med tanke på att konjunkturen mattats av under året och väntas att mattas ytterligare framöver finns det dock anledning att vara aningen mer pessimistisk inför framtiden, framförallt vad gäller tillväxten i de mest konjunktur känsliga delmarknaderna. Bland annat har den vikande byggkonjunkturen lämnat spår i marknaden för bygg- och anläggningstransporter som under året fått erfara en försämrade lönsamhet såväl som genomsnittlig omsättning.⁷⁹

2018 uppgick medianomsättningen (mätt som medianen av delmarknaderna) till cirka sex miljoner kronor. Variationerna är som sagt stora mellan olika delmarknader. Vissa delmarknader tenderar att vara mer storskaliga än andra. Exempelvis är medianomsättningen inom marknaden för miljötransporter cirka elva miljoner kronor, medan den enbart är tre miljoner kronor inom marknaden för bygg- och anläggningstransporter. Med andra ord har ett genomsnittligt företag verksamt inom marknaden

⁷⁹ Byggkonjunkturen 2019

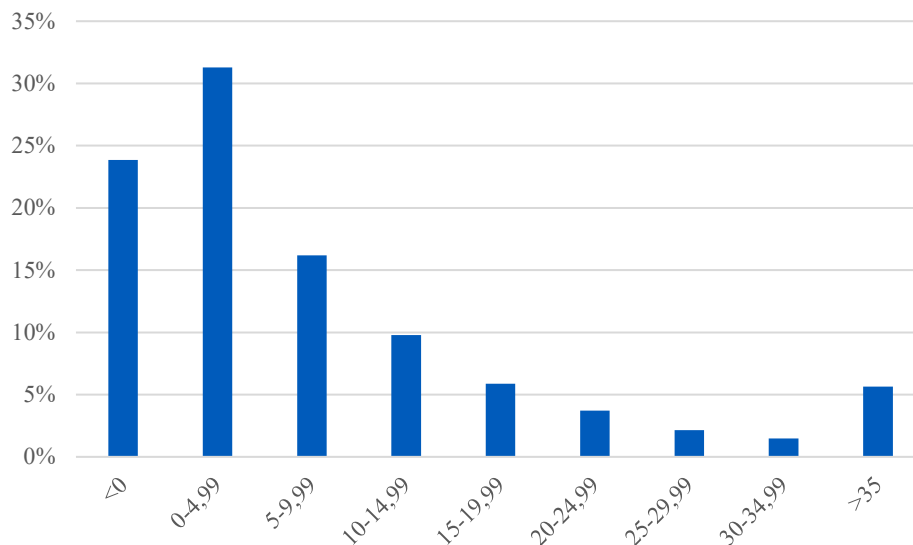
miljötransporter en omsättning 3,5 gånger högre än motsvarande inom marknaden bygg- och anläggningstransporter. Av tabellen framgår även att medianomsättningen, efter att ha minskat mellan 2014 och 2016 ökat med en halv miljon kronor mellan 2016 och 2018. Med tanke på att antalet företag minskat är det troligt att detta delvis kan härledas till en konsolidering av marknaden. Den snabbast växande marknaden är den för miljötransporter. De senaste fem åren har medianomsättningen ökat med 25 procent, vilket ger en tillväxttakt fyra gånger högre än den för medianen.⁸⁰ Ett allmänt ökat fokus på hållbarhet tros ligga bakom delar av utvecklingen, men även här har en konsolidering sannolikt varit en bidragande faktor. På andra sidan av spektrumet återfinns marknaden jordbrukstransporter, vars medianomsättning under motsvarande period minskat med åtta procent.

2018 uppgick medianen för rörelsemarginalen till 2,4 procent. Det är 0,2 procentenheter högre än året innan, men 0,3 procentenheter lägre än fem år tidigare. Även här förekommer stora skillnader mellan olika delmarknader. I sin årliga nyckeltalssammanställning har Sveriges Åkeriföretag tittat närmare på hur lönsamheten, mätt som avkastning på kapital, skiljer sig mellan olika delmarknader. I den görs konstaterandet att avkastningen är högst inom marknaden för övrigt tunga transporter. Det genomsnittliga företaget inom denna delmarknad hade en kapitalavkastning på 6,9 procent. I kontrast var kapitalavkastningen som lägst inom marknaden för jordbrukstransporter, där den uppgick till 4,6 procent. Det ska sägas att viss variation kan motiveras av skillnader i kapitalintensitet. I sin helhet uppgick avkastningen på kapital till 5,9 procent, vilket är en försämring med 1,7 procentenheter sedan året dessförinnan. Faktum är att 5,9 procent är den lägsta siffran under den senaste tioårsperioden.⁸¹

⁸⁰ Sveriges åkeriföretag 2018 Åkerinäringen med verksamhetsområden.

⁸¹ Sveriges åkeriföretag 2018 Åkerinäringen med verksamhetsområden.

Figur 30: Rörelsemarginal åkeriföretag 2018, andel företag inom intervall.

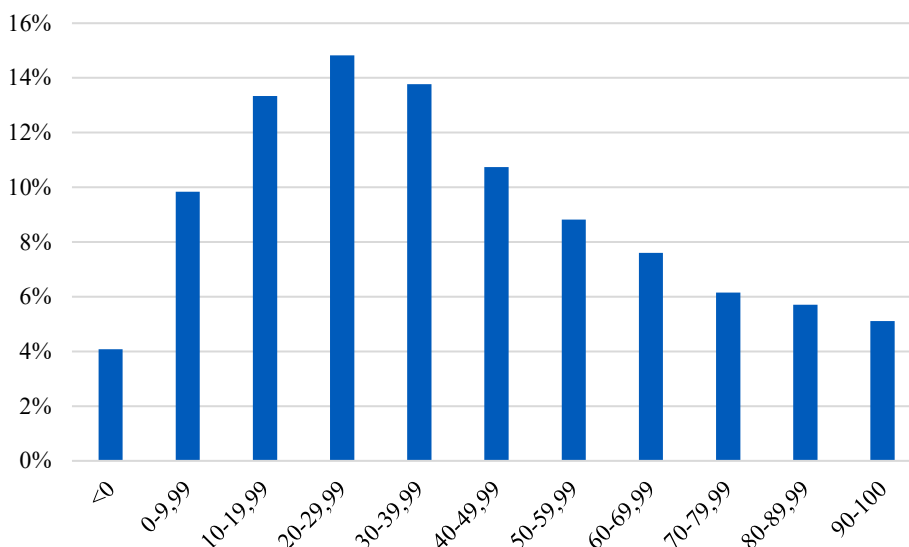


Källa: Bisnode.

Omkring en fjärdedel av företagen redovisade ett negativt rörelseresultat under 2018. Cirka 30 procent hade en rörelsemarginal inom intervallet mellan noll och fem procent. Ytterligare 17 procent finns inom det efterföljande intervallet, vilket innebär att ungefär hälften av företagen har en rörelsemarginal någonstans mellan noll och tio procent.

2018 uppgick medianen för soliditeten till 37,4 procent. Det är tre procentenheter högre än 2012 och en procentenhet högre än 2016.

Figur 31: Soliditet åkeriföretag 2018, andel företag inom intervall.



Källa: Bisnode.

En relativt stor spridning observeras mellan företagen. För att kapsla in hälften av företagen krävs ett intervall som sträcker sig från 20 till 65 procent. Ungefär fyra procent har en negativ soliditet, vilket är 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.

Genom att studera nyckeltalens utveckling de senaste fem åren kan två olika faser identifieras. Inledningsvis, mellan 2014 och 2015, sker det en ökning av den totala omsättningen såväl som medianen av omsättningen, rörelsemarginalen och soliditeten. Följaktligen förbättras samtliga studerade nyckeltal, vilket ger indikationer på att marknaden ökat i omfattning och att företagen stärkt sin finansiella status. Vidare har spridningen i de redovisade nyckeltalen minskat, vilket i sin tur pekar på att de finansiella förutsättningarna mellan företagen blivit mer lika varandra. Det finns sannolikt ett flertal olika orsaker till den positiva utvecklingen, men att marknaden konsoliderats, att drivmedelspriserna varit förhållandevis låga och att konjunkturen varit tilltagande brukar framhållas som särskilt bidragande. Mellan 2015 och 2018 är dock utvecklingen delvis en annan. Även om total- och medianomsättningen fortsatt att öka har det skett ett trendbrott i utvecklingen av rörelsemarginalen. 2018 uppgick lönsamheten i branschen till 3,2 procent, vilket inte bara är lågt i förhållande till tidigare år utan även i förhållande till andra branscher i näringslivet. Den genomsnittliga lönsamheten i näringslivet mättes till 7,0 procent under 2018. Enbart en femtedel av åkerierna redovisade en rörelsemarginal högre än detta. Den vikande lönsamheten tros bland annat kunna härledas till att en försvagad konjunktur lett till minskad efterfrågan på lastbilstransporter.

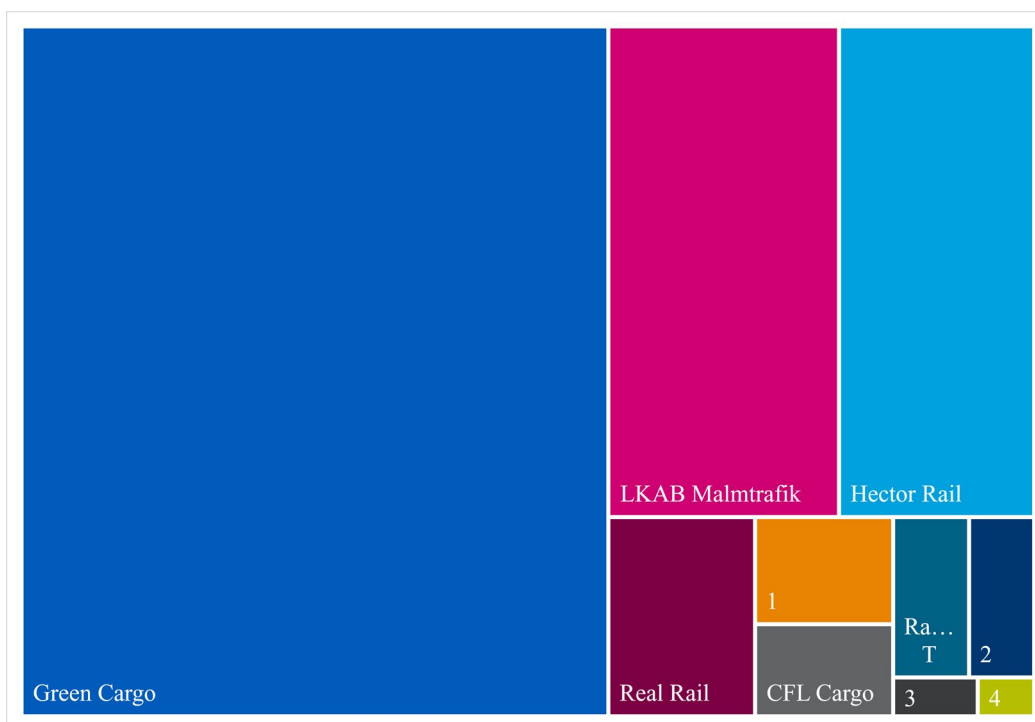
Som vi redan varit inne på har detta påverkat vissa delmarknader mer än andra. Andra orsaker tros vara en tuffare konkurrenssituation och den svaga kronan som gjort att kostnaderna för drivmedel ökat.

Med tanke på branschens konjunkturkänslighet är den fortsatta ekonomiska utvecklingen ett orosmoln inför framtiden. Efter en längre period av tillväxt har konjunkturen börjat att mattas av. Enligt prognoser väntas konjunkturen att fortsätta att försvagas under 2020. Faktum är att Konjunkturinstitutet gör bedömningen att Sverige innan årets slut kommer att ha trätt in i en ny lågkonjunktur – något som i sådana fall kommer att återspeglas i åkerinäringen.⁸²

7.2 Godstransporter på järnväg

2018 bedrev tolv företag, varav två med licens i andra länder, godstrafik på järnvägsnätet i Sverige. Det är lika många företag som föregående år, men tre företag färre än fem år tidigare. Samtidigt som har Rush Rail, TM Rail och Captrain begärts i konkurs har det inte skett någon nyetablering på marknaden.

Figur 32: Marknadsandel per företag baserat på omsättning 2018.⁸³



Källa: respektive företags årsredovisning.

⁸³ Företag med nummer: 1) TÅGAB, 2) TX Logistik, 3) Inlandståget, 4) Tågfrakt.

⁸³ Företag med nummer: 1) TÅGAB, 2) TX Logistik, 3) Inlandståget, 4) Tågfrakt.

Green Cargo är den enskilt största aktören på marknaden. 2018 stod de för 58 procent av den totala omsättningen. Sedan avregleringen i mitten av 1990-talet har ett antal järnvägsföretag kunnat etablera sig på marknaden och växa på Green Cargos bekostnad. Under de senaste fem åren har Green Cargo minskat sin marknadsandel med två procentenheter. Samtidigt har företag som Hector Rail, Railcare T och Real Rail vuxit. Allra mest har Hector Rail vuxit. 2018 stod de för 14 procent av omsättningen på marknaden, vilket är fem procentenheter mer än fem år tidigare. Ju längre tidsintervallet vidgas desto tydligare blir denna förskjutning mellan Green Cargo och privata bolag. Sedan föregående år är förändringarna dock inte mer än marginella. Real Rail, vars marknadsandel ökat med 0,6 procentenheter, har stått för den enskilt största ökningen. Samtidigt är Green Cargos andel på marknaden oförändrad. Den förskjutning vi kunnat observera under ett antal år förefaller således ha stagnerat.

Likt persontransportmarknaden är godstransportmarknaden differentierad varför konkurrensytan mellan företagen inte alltid är helt uppenbar. Företagen skiljer sig från varandra bland annat genom tjänsterna de erbjuder. 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 inriktning är att:

- Hector Rail riktar in sig på att erbjuda dragkraft mellan industrier och terminaler till industriella varuägare, speditörer och andra tågoperatörer.
- 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. Detta innebär dock inte att segmentet är befriat från konkurrens, då varugrupper som vanligtvis körs med vagnslast i viss utsträckning även går att frakta på väg. Detta gäller även varugrupper som körs inom kombitrafiken. Därtill har LKAB Malmtrafik, som enbart bedriver trafik på Malmbanan, begränsad inverkan på konkurrensen. Istället är det vid upphandlingar av näringslivets godstransporter som en stor del av

konkurrensen förekommer. I en rapport gjord av VTI⁸⁴ där man tittat bortom den traditionella grupperingen av godstransportmarknaden har tre olika segment, med utbytbara produkter, definierats för de som bedriver godstrafik på järnväg:

- marknaden för tunga godstransporter i omfattande volymer till eller från industrier i det svenska inlandet, som bara inkluderar systemtåg,
- marknaden för tunga godstransporter i omfattande volymer i städer med kustanslutning, som inkluderar både sjöfart och systemtåg och
- marknaden för medeltunga godstransporter inom Sverige, som väg och järnväg, men även i viss mån sjöfart.

Tabell 5: Nyckeltal järnvägsföretag godstrafik 2014-2018. Medianvärden.

Nyckeltal	2014	2015	2016	2017	2018
Omsättning (tkr)	135 640	166 080	123 309	115 719	128 916
Rörelsemarginal (%)	1,8	0,7	1,2	1,6	0,1
Soliditet (%)	23	22	26	27	25

Källa: respektive företags årsredovisning.

2018 uppgick den totala omsättningen på marknaden till cirka 6,5 miljarder kronor. Det är fyra procent lägre än året innan, men en procent högre än fem år tidigare. Efter en relativt kraftig tillväxt mellan 2016 och 2017 har omsättningen minskat mellan 2017 och 2018. Den tillbakagång som skett följer framförallt av att Green Cargo minskat sin omsättning med fyra procent. Då Green Cargos omsättning utgör en stor del av marknaden totala omsättning får deras variationer stor inverkan på helheten. I Green Cargos årsredovisning går det att läsa att den försämrade omsättningen bland annat följer av minskade transportvolymerna. Det är rimligt att söka förklaringar till detta i den svalnande konjunkturen och avtagande efterfrågan på svenska varor i omvärlden. Ytterligare en faktor som inverkat på resultatet är de extrema väderförhållandena som rådde under 2018 vilket förde med sig att trafiken inte kunde köras som planerat. Även Hector Rail och LKAB Malmtrafik har fått erfara en minskning av omsättningen. Inom både person- och godstrafiken har således punktligheten haft tydligt negativ inverkan på resultatet. Att resultaten i viss mån förhåller sig till punktligheten beror på att förseningar medför merkostnader för personal, lok och vagnar, men även eventuella kvalitetsavgifter att betala till Trafikverket. Att tågen inte går som planerat har också inverkan på det förtroende godstransportköparna har för godstransporter på järnväg. I

⁸⁴ VTI 2019 Den svenska marknaden för godstransporter på järnväg – En analys av dominerande ställning

undersökning vi genomfört bland godstransportköpare uppges att bristande tillförlitlighet många gånger är en anledning till att frakta på väg istället för järnväg.

Den enskilt största tillväxten stod CFL Cargo för, som ökat sin omsättning med cirka 40 procent. Detta härleds främst till att nya kundavtal har kunnat slutas.⁸⁵ Andra företag med positiv tillväxt är TX Logistik (9 procent), Railcare T (15 procent) och Real Rail (11 procent). Trots att den totala omsättningen minskat har medianomsättningen ökat. 2018 uppgick medianomsättning till 128 miljoner kronor, vilket är 13 miljoner kronor mer än året innan. Att spridningen mellan företagen minskat följer främst av att det skett en minskning av omsättningen bland de tre största företagen, samtidigt som ett antal mindre företag ökat sin omsättning.

De redovisade rörelsemarginalerna sträcker sig från -21 till +4 procent, där Hector Rail står för den lägsta noteringen och LKAB Malmtrafik för den högsta noteringen. Fördelningen har sin balanspunkt mellan -2 och +2 procent, där hälften av företagen återfinns. Sedan 2017, då det krävdes ett intervall mellan 0 och 7 procent för att fånga hälften av företagen, har spridningen minskat. Medianen uppgick till 0,1 procent, vilket är en försämring med 1,5 procentenheter sedan föregående år. Med andra ord har hälften av företagen knappt varit lönsamma överhuvudtaget. Faktum är att marknadens två största företag också är marknadens minst lönsamma företag. Green Cargo med en rörelsemarginal på -2 procent och Hector Rail med en rörelsemarginal på -21 procent. Den bild som målas upp av det finansiella tillståndet blir än mörkare ifall fokus riktas mot den nedersta raden i resultaträkningen. Under året redovisade enbart fyra företag ett positivt resultat. Det går att jämföra med året innan, då sju företag bokfördes för ett positivt resultat. Då ska det sägas att resultaten inkluderar den miljökompensation Trafikverket betalat ut till operatörerna. Bland annat erhöll Green Cargo under 2018 en miljökompensation på 95 miljoner kronor. Den genomsnittliga rörelsemarginalen i näringslivet uppgick till 7,0 procent, vilket inte överträffas av något företag i branschen.

Samtliga företag redovisar en soliditet inom intervallet mellan 3 och 66 procent. Medianen är 25 procent. Soliditeten är koncentrerad till intervallet mellan 16 och 30 procent, där hälften av företagen återfinns. Jämfört med många andra branscher är soliditeten förhållandevis låg, bland annat understigs den genomsnittliga soliditeten i näringslivet med 15 procentenheter. Det finns delvis naturliga orsaker till detta. Att bedriva godstransporter på järnväg är dyrt. För att införskaffa det kapital som krävs finns det för många företag inte några andra reella alternativ än att finansiera investeringarna med lån. En låg soliditet behöver inte vara något negativt,

⁸⁵ CFL Cargo Årsredovisning 2018

men kan lämna företagen i en utsatt situation ifall avkastningen på det belånade kapitalet skulle börja sjunka. Mellan 2017 och 2018 har den genomsnittliga soliditeten minskat med två procentenheter. Med tanke på att ett stort antal företagen levererade förlustresultat är det en utveckling som inte innebär någon överraskning. Den enskilt största försämringen står Hector Rail för. Mellan 2017 och 2018 har deras soliditet försämrats med 20 procent, från 25 till fem procent. Under 2018 gjorde Hector Rail en förlust på 257 miljoner kronor, vilket tillintetgjorde stora delar av det egna kapitalet. Hector Rail har således en soliditet som numera balanserar nära gränsen till en negativ soliditet. Ett ytterligare svagt finansiellt resultat skulle riskera att eliminera det egna kapitalet helt, vilket skulle innebära att kapital skulle behöva tillföras för att konkursen inte ska bli ett faktum. Även Green Cargo har levererat ett resultat som bidragit till att försämra soliditeten. Till skillnad från Hector Rail har däremot Green Cargo fortfarande en förhållandevis hög andel eget kapital kvar.

Sett över en femårsperiod ger nyckeltalen indikationer på att marknaden luckrats upp, att fler aktörer på allvar konkurrerar om uppdrag och att det blivit svårare att generera rörelseresultat som vida överstiger konkurrenternas. Sedan ett år tillbaka har totalomsättningen, rörelsemarginalen och soliditeten fortsatt försämrats. Samtidigt har medianomsättningen ökat, vilket pekar på att avtagande omsättning drabbat större företag i högre utsträckning än mindre företag. Mot bakgrund av de politiska ambitionerna att öka mängden gods på järnväg är det oroväckande att det fortsatt tycks vara svårt för företagen att tjäna pengar på sin verksamhet. Trots att godstransportarbetet sannolikt tilltagit har den genomsnittliga lönsamheten minskat. En redan låg lönsamhet har således försämrats ytterligare. Under 2018 var det bara hälften av företagen som var lönsamma. Det är anmärkningsvärt att de två största aktörerna på marknaden också är de två minst lönsamma. Efter att hänsyn tagits till finansiella poster gör Hector Rail en förlust på 252 miljoner kronor och Green Cargo på 155 miljoner kronor. Likt godstransporter på väg är godstransporter på järnväg beroende av de ekonomiska aktiviteterna i omvärlden. En stor del av efterfrågan kan knytas till basindustrin och drivs av exporten. Med tanke på att det finns indikationer på att en global lågkonjunktur står för dörren finns det risk för att efterfrågan hämmas och att de finansiella resultaten därmed försämras ytterligare i framtiden.

8 Slutsatser

Efter några år med tillväxt på den svenska transportmarknaden kan vi konstatera att utvecklingen under det senaste året är en annan. Inom stora delar av branschen har det skett en försämring av det ekonomiska läget. Särskilt negativ har utvecklingen varit på person- och godstransportmarknaden på järnväg, vars totalomsättning, lönsamhet och stabilitet tagit ett par steg tillbaka. Som exempel kan nämnas att hälften av företagen som bedrev godstransporter på järnväg knappt genererade någon vinst alls. Generellt tycks de små företagen, relativt sett, ha drabbats i större utsträckning än de stora företagen, vilket bidragit till att spridningen på marknaden ökat.

Likt tidigare år kan vi se att resandet fortsätter att öka. Under det senaste året ser vi dessutom att det regionala resandet ökat i snabbare takt än det regionala utbudet, vilket medfört att den genomsnittliga belägningsgraden ökat.

Med tanke på branschens konjunkturkänslighet utgör den fortsatta ekonomiska utvecklingen ett orosmoln inför framtiden. Allt mer pekar på att en lågkonjunktur står för dörren. Under 2019 bidrog en generell avtagande investeringsvilja bland företagen och minskad efterfrågan från omvärlden till att den tidigare så starka konjunkturen mattades av. Enligt prognoser väntas konjunkturförsvagningen att fortsätta att under 2020, bland annat på grund av spridningen av det nya coronaviruset och åtgärder för att hindra detsamma väntas hämma den globala tillväxten. Konjunkturinstitutet gör bedömningen att Sverige innan slutet av 2020 kommer att ha trätt in i en ny lågkonjunktur. Detta kommer högst troligt påverka transportmarknaderna, då behovet av person- och godstransporter kommer att minska i takt med att efterfrågan på varor, tjänster och resor minskar. Vår bedömning är därför att det krävs generella näringslivsstärkande åtgärder för att på så sätt påverka även transportmarknaden i en positiv riktning.

8.1 Konkreta förslag för hållbara godstransporter presenteras

Under flera år har det från såväl bransch, myndigheter och godstransportköpare efterfrågats konkreta politiska åtgärder för att bidra till mer hållbara godstransporter. Överflytt från väg till järnväg och sjöfart har varit ett huvudsakligt spår politiskt, men efterhand har en insikt växt fram om den begränsade potentialen för överflytt. Det har visat att det finns ett behov av andra lösningar.

I och med den nationella godstransportstrategin togs ett första steg mot att hitta andra lösningar. Flera myndigheter har fått uppdrag utifrån strategin och dessa uppdrag har nu börjat redovisas. Det har kommit förslag om

miljöbonus för tunga lastbilar och en breddad ekobonus. Stadsmiljöavtalen har utökats till att även omfatta åtgärder kopplade till hållbara godstransportlösningar i stadsmiljöer. Detta är en förändring och framförallt konkretisering i förhållande till tidigare situation då målen snarare än vägen till dem stått i blickfånget.

För att det ska vara möjligt att nå de mål som finns om minskade utsläpp av växthusgaser, och då inte minst målet om 70 procent reduktion av utsläppen från transporter till 2030, behöver åtgärder implementeras. Hoppet kan inte ställas till en massiv överflyttning av gods från väg till järnväg. Istället behövs åtgärder bland samtliga trafikslag som kan effektivisera transporterna och minska deras klimatpåverkan. Förslagen som nu läggs fram är således välkomna och kan förhoppningsvis leda till att steg tas på vägen mot att uppnå de tuffa målsättningarna.

8.2 Bristande lönsamhet kan begränsa godssatsningar

I flera tidigare versioner av Transportmarknaden i siffror har vi tagit upp den svaga lönsamheten för järnvägsföretag som kör gods på järnväg. Det senaste året har inte inneburit något undantag då 2018 var ett mycket dåligt år för den genomsnittliga lönsamheten bland dessa företag. Särskilt stora förluster gjorde de största aktörerna på marknaden. Lönsamheten var i stort sett obefintlig och detta trots att marknaden stöttats upp med miljökompensationer för att öka attraktiviteten för godstransporter på järnväg. Att det är de största företagen som gör omfattande förluster visar även att det inte nödvändigtvis är positivt att vara en stor aktör eller att öka omsättningen inom företaget.

En risk med den dåliga lönsamheten är att den begränsar företagets vilja och möjligheter att vara innovativa och nytänkande. Om en misslyckad satsning kan vara det som försätter företaget i konkurs lär viljan att ta risker vara knapp. När de största företagen, som i de flesta fall bör vara de som har bäst möjligheter att driva utveckling, går som sämst riskerar det att påverka innovationsförmågan i hela branschen.

Den svaga lönsamheten för företag som bedriver godstransporter på järnväg riskerar även att få negativ påverkan på förutsättningarna att attrahera nya kunder. I och med att järnvägen lämpar sig bäst för aktörer som behöver transportera stora volymer är det naturligt att söka nya kunder bland etablerade företag med stora transportbehov som idag körs med andra trafikslag. Dessa företags transportkedjor är i många fall väletablerade och omfattande och att lägga om dem innebär både ett stort arbete, kostnader och ett högt risktagande. Riskerar företagen som skulle kunna vara aktuella för att köra trafiken dessutom att gå i konkurs ökar riskerna ytterligare, kanske till en nivå som gör att de inte är värda insatsen, även om viljan till överflytt finns. När vi nu dessutom ser tydliga tecken på en försvagad

konjunktur ökar osäkerheten ytterligare. Att företagen ökar sin lönsamhet kan därmed vara en förutsättning för att fler ska våga frakta varor via järnvägen.

8.3 Kundnöjdhet en förutsättning för kommersiell lönsamhet

Efter några år med förhållandevis goda resultat har lönsamheten inom kommersiell persontrafik på järnväg försämrats. Det har visat sig vara svårt för de flesta företag att tjäna pengar på sin verksamhet, trots att det nu gått närmare tio år sedan marknaden öppnades. Detta gäller oavsett om företagen försökt slå sig in via en annan typ av produkt eller genom att konkurrera direkt med SJ.

2018 var inget negativt år för ekonomin som helhet. Däremot ställdes järnvägen inför stora problem till följd av framförallt extremt väder, särskilt under sommarmånaderna. Detta ledde till försämrad kundnöjdhet och att resenärers tilltro till järnvägen återigen sattes på prov. Det har nu blivit uppenbart att detta fick tydliga effekter på företagets förmåga att tjäna pengar. Företagen tvingades betala ersättning till resenärerna, samtidigt som förseningarna sannolikt gjorde resenärer mer skeptiska till att resa med järnväg. Dessa faktorer bidrog sannolikt i hög utsträckning till att resultaten bland företagen blev svaga under 2018. Det visar även på det tydliga förhållande som finns mellan kvalitet i den tjänst man levererar och möjligheterna att vara lönsam.

Mot bakgrund av detta är det positivt att punktligheten 2019 tydligt förbättrades. Huruvida det gjort det lättare för företagen att tjäna pengar kommer vi få anledning att återkomma till framöver, men förbättrad punktlighet skapar i alla fall bättre förutsättningar för lönsamhet. Ska det finnas möjligheter att långsiktigt upprätthålla konkurrens och lönsamhet behöver järnvägsföretagen leverera en tjänst som resenärerna uppskattar och känner att de kan lita på.

8.4 Initiativ för attraktivt kollektivt resande

Vi har i tidigare versioner av Transportmarknaden i siffror uppmärksammat att resenärer idag, i lika hög utsträckning som för trettio år sedan, väljer att resa enskilt i bil framför att resa kollektivt trots att vi vet att transportsektorn är en av de största källorna till utsläpp av växthusgaser. Idag reser den genomsnittlige medborgaren mer än fyra gånger så mycket med bil som med kollektiva färdmedel. En ökad andel kollektivt resande är en väg framåt för att nå minskade utsläpp av växthusgaser men även för att uppnå förbättrad luftkvalitet, bättre framkomlighet och mindre buller. I syfte att nå ökad transportpolitisk måluppfyllelse och uppsatta klimat- och miljömål blir det avgörande att klargöra vad som påverkar människors resande och inte minst hur kollektivt resande kan göras mer attraktivt.

Vi ser att flera insatser görs för att på olika sätt skapa bättre förutsättningar och möjligheter för resenärer att resa kollektivt. Gemensamt för dessa insatser är att de på olika sätt bidrar till att göra det kollektiva resandet enklare och mer flexibelt – egenskaper som efterlyses av både de som redan reser med kollektivtrafiken och de som inte gör det. Vilka effekterna blir av dessa insatser är ännu oklart, men att initiativen tas visar ändå på en tydlig vilja att förändra i riktning mot en ökad andel kollektivt resande.



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503