

TSG
2025-1949

Transportmarknaden i siffror 2024

Översikt av utvecklingen på marknaderna
för väg- och järnvägstransporter

© Transportstyrelsen

Väg och järnväg
Trafikant

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2025-1949
Författare Anna Oja, Josefin Hallenberg och Jonathan Sundin
Månad År Februari 2025

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 nionde i ordningen. Rapporten fokuserar på tre huvudsakliga områden:

- statistik kring trafik- och resandeutveckling
- ekonomisk utveckling
- marknadshändelser.

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

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

Borlänge, februari 2025

Lena Vidin
Sektionschef Strategisk analys

Sammanfattning av iakttagelser

Under 2023 fortsatte återhämtningen av resandet med persontransporter. Den regionala kollektivtrafiken ökade med 6 procent och nådde därmed upp till 87 procent av 2019 års nivå. Återhämtningstakten har dock mattats av jämfört med året innan. Samtidigt minskade kollektivtrafikutbudet, mätt i sittplatskilometer, med 2 procent. Detta beror främst på minskad regionaltågstrafik. Under de senaste åren har flera regioner stått inför stora ekonomiska utmaningar och tvingats genomföra neddragningar i trafiken för att spara pengar. Däremot var utvecklingen inom den långväga trafiken klart positiv. Det långväga resandet ökade med 12 procent och överträffade därmed nivåerna före covid-19-pandemin. Även utbudet av långväga trafik var större än före pandemin.

Efterfrågan på godstransporter minskade tydligt under 2023. Totalt minskade godstransportarbetet med 9 procent, varav 11 procent på väg och 5 procent på järnväg. Denna nedgång hänger troligen samman med konjunkturedgången. Minskningen av godstransportarbetet utraderade hela tillväxten från pandemiåren. Även utbudet av godstransporter minskade under året.

Efter ett par utmanande år förbättrades det ekonomiska läget på persontransportmarknaden under 2022. Den positiva utvecklingen fortsatte även under 2023. De flesta delmarknader uppvisade ökade intäkter och en lönsamhet som antingen motsvarade eller till och med överträffade nivåerna före pandemin. Utvecklingen var särskilt positiv på marknaden för kommersiell persontrafik. Å andra sidan präglades den upphandlade järnvägstrafiken av stora ekonomiska förluster och kraftigt försämrade lönsamhet.

Trots att efterfrågan på godstransporter minskade, förblev den ekonomiska situationen på marknaden förhållandevis stabil. Både på väg och järnväg ökade nettoomsättningen och nådde rekordnivåer i löpande priser. I genomsnitt förbättrades lönsamheten bland de som utförde godstransporter på väg. Den försämrades dock för andra året i rad bland järnvägsföretagen, och därmed återgick den till liknande nivåer som före pandemin. Skillnaderna är dock stora mellan olika järnvägsföretag, och medan vissa företag redovisar stora förluster, har andra gjort förhållandevis stora vinster.

Sammanfattning av slutsatser

Transportstyrelsens övergripande bedömning är att marknaderna för kommersiell persontrafik och i viss mån upphandlad busstrafik har utvecklats i en positiv riktning. Resandevolymer har ökat och på flera håll har företagens marginaler förbättrats. Detta har skapat bättre förutsättningar för att dessa marknader ska kunna främja tillgänglighet, lönsamma företag

och konkurrens som ger nytta till resenärerna. Däremot uppvisar både den upphandlade järnvägstrafiken och godstrafiken negativa tendenser, såsom ekonomiska förluster och minskade godsvolymer. Detta har ökat riskerna inför framtiden.

Medan det långväga resandet nu överträffar nivåerna före covid-19-pandemin, har den regionala kollektivtrafiken fortfarande en bit kvar. De förändrade resvanorna i spåren av pandemin har skapat vissa osäkerheter kring trafikens fortsatta återhämtning och det är idag oklart när, eller ens om, den kommer att nå upp till tidigare nivåer. Arbetsresorna har minskat jämfört med före pandemin och har inte heller ökat nämnvärt sedan restriktionerna hävdes. Eftersom en stor del av dessa resor sker med regional kollektivtrafik kan det hämma trafikens fortsatta återhämtning. Återhämtningen kan hämmas ytterligare av att flera regioner nyligen har genomfört neddragningar i trafiken för att spara pengar. Detta kan i sådana fall innebära utmaningar för den regionala kollektivtrafiken. Med nya resvanor kommer nya behov och genom att anpassa sig till dessa finns det sannolikt möjlighet för den att växa.

Den upphandlade järnvägstrafiken redovisade stora ekonomiska förluster under 2023. Alla företag försämrade sina resultat och alla utom ett gick med förlust på sin trafik. Alltför omfattande och långvariga ekonomiska problem kan bland annat leda till ökad instabilitet på marknaden och försämrad konkurrens vid upphandlingar. Det är dock för tidigt att dra långtgående slutsatser om vad det ekonomiska utfallet för 2023 säger om marknads funktion. 2023 var ett särskilt utmanande år där företagen utöver ett tufft marknadsläge även påverkades av personalbrist och problem med både fordon och infrastruktur. Detta ledde till att trafiken i perioder inte kunde utföras som planerat, vilket påverkade företagens intäkter och kostnader. Det finns tecken på att denna situation förbättrades under 2024, vilket ger hopp om att året var mindre utmanande än 2023.

En konsekvens av den upphandlade trafikens ekonomiska utmaningar är att flera trafikavtal har avslutats i förtid under de senaste åren. Detta har ofta tvingat regionerna att genomföra direkttilldelningar av tillfälliga avtal för att säkra genomförandet av trafiken, vilket inte sällan har inneburit merkostnader för regionerna och ökade osäkerheter för resenärerna. Detta tyder på att trafikavtalen inte har varit hållbara över tid och väcker frågor kring både upphandlingarna och anbuden. För att uppnå en långsiktigt stabil trafik är det nödvändigt med avtal som kan möjliggöra detta. Därför är det viktigt att upphandlingarna genomförs på ett sådant sätt att operatörerna kan lämna anbud med förutsättningar att leverera en långsiktigt stabil trafik.

Trots att efterfrågan på lastbilstransporter minskade kraftigt, förblev det ekonomiska tillståndet i branschen relativt stabilt. Den lågkonjunktur som

Sverige gick in i under 2023 fördjupades under 2024. Om det leder till att efterfrågan på lastbilstransporter minskar ytterligare är det sannolikt att detta så småningom kommer att återspeglas i branschens ekonomiska tillstånd genom minskade intäkter och marginaler. Detta är i sådana fall särskilt oroväckande med tanke på den ökande andelen åkerier med skatteskulder. Tillsammans kan detta leda till ett ökat antal konkurser i branschen. Samtidigt finns det en ljusning i sikte. Lågkonjunkturen bedöms ha nått sin botten under 2024 och prognoser pekar på att den kan vara över 2027. Godstransportmarknadens aktörer har därför anledning att känna viss optimism inför framtiden.

Begrepp och förkortningar

Begrepp	Förklaring
Avkastning på kapital	Anger företagens avkastning på deras tillgångar. Beräknas genom att rörelseresultatet efter finansiella poster divideras med företagets tillgångar.
Beläggning	Det genomsnittliga antalet passagerare per fordon. Räknas ut genom att dividera antalet personkilometer med antalet utbudskilometer.
Beläggningsgrad	Anger hur stor del av sittplatserna som används. Räknas ut genom att dividera antalet personkilometer med antalet sittplatskilometer.
Herfindahl-Hirschmann Index	Index som ger indikationer om marknadskoncentrationen. Beräknas genom att summera respektive företags kvadrerade marknadsandel.
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 antalet resor (påstigningar), alternativt trafikarbetet i fordonskilometer multiplicerat med beläggningen i antal passagerare per fordon och sträcka.
Rörelsemarginal	Anger hur mycket som blir kvar av varje omsatt krona för att finansiera räntor, skatt och eventuell vinst. Beräknas genom att rörelseresultatet divideras med omsättningen.
Sittplatskilometer	Utbudet av kollektivtrafik mätt som sittplatsernas sammanlagda färdsträcka.
SNI-kod	Standard för svensk näringsgrensindelning. Statistisk standard som används för att gruppera företag.

Soliditet	Anger hur stor del av tillgångarna i ett företag som är finansierade av eget kapital. Beskriver ett företags långsiktiga betalningsförmåga och beräknas genom att dividera det egna kapitalet med det totala kapitalet.
Tonkilometer	Den sammanlagda transportsträckan för allt gods. Räknas ut genom att multiplicera fordonskilometer med den genomsnittliga godsmängden per fordon.
Transportarbete	Samlingsnamn för personkilometer och tonkilometer.
Utbudskilometer	Utbudet av kollektivtrafik mätt som fordonens totala färdsträcka.

Innehåll

1	INLEDNING	10
1.1	Bakgrund.....	10
1.2	Syfte.....	10
1.3	Metod.....	10
	PERSONTRANSPORTER.....	12
2	TRAFIKUTVECKLING OCH RESANDE.....	12
2.1	Utbud och resande	12
2.1.1	Regional kollektivtrafik.....	12
2.1.2	Långväga trafik.....	17
2.1.3	Taxi.....	19
2.2	Priser.....	21
2.2.1	Regional kollektivtrafik.....	22
2.2.2	Långväga trafik.....	24
2.2.3	Taxi.....	26
3	EKONOMISK UTVECKLING I FÖRETAGEN.....	27
3.1	Persontransporter på järnväg	27
3.2	Bussbranschen	35
3.3	Taxi	40
4	MARKNADSHÄNDELSER.....	43
5	GODSTRANSPORTER	49
5.1	Godstransporter på väg	50
5.2	Godstransporter på järnväg	55
6	EKONOMISK UTVECKLING I FÖRETAGEN.....	59
6.1	Godstransporter på väg	59
6.2	Godstransporter på järnväg	62
7	MARKNADSHÄNDELSER.....	68
8	SLUTSATSER	72

1 Inledning

1.1 Bakgrund

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

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

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

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

1.2 Syfte

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

1.3 Metod

Utvecklingen på väg- och järnvägsmarknaden beskrivs utifrån ett flertal perspektiv i denna rapport. För att kunna göra det används olika källor. Offentlig statistik, registeruppgifter och data från branschorganisationer

används för att belysa de kvantitativa perspektiven. För att fånga upp kvalitativa perspektiv används främst löpande bevakning av till exempel branschmedia, forskningsresultat och konferenser. I rapporten använder vi oss genomgående av de mest sentida fastställda uppgifterna som finns tillgängliga. Det betyder att statistik och ekonomiska data, på grund av viss eftersläpning, i regel avser 2023. Uppgifter om regeländringar och andra händelser avser däremot främst 2024. Detta är viktigt att ha i åtanke, då det kan dröja innan effekterna av exempelvis en regelförändring syns i statistiken.

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

Persontransporter

2 Trafikutveckling och resande

I detta kapitel beskrivs utvecklingen av trafik, resande och priser på persontransportmarknaderna. Uppföljningen redovisas utifrån en uppdelning mellan regional kollektivtrafik, långväga trafik och taxi.

2.1 Utbud och resande

2.1.1 Regional kollektivtrafik

Med regional kollektivtrafik avses främst resor inom ett och samma län. Även resor över länsgränser kan ingå om de är av pendlings- eller vardagskaraktär. I varje region finns det en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) som ansvarar för att det finns en tillfredsställande kollektivtrafikförsörjning.

Tabell 1: Sittplats- och personkilometer samt påstigningar i regional kollektivtrafik, 2019-2023.

Indikator	2019	2020	2021	2022	2023	2023/2022
Sittplatskilometer (1 000-tal)	59 033 724	60 173 088	59 832 436	62 043 200	60 504 651	-2 %
Påstigningar (1 000-tal)	1 660 709	1 105 367	1 056 859	1 384 537	1 479 989	+7 %
Personkilometer (1 000-tal)	17 089 516	10 898 638	10 180 653	14 126 768	14 927 289	+6 %

Källa: Trafikanalys

2023 uppgick utbudet av regional kollektivtrafik till drygt 60 miljarder sittplatskilometer, vilket motsvarar i genomsnitt 5 700 sittplatskilometer per invånare. Jämfört med 2022 minskade det totala antalet sittplatskilometer med 2 procent, samtidigt som antalet fordonskilometer ökade med knappt 1 procent. Denna skillnad beror på att busstrafiken ökade medan järnvägstrafiken minskade. De senaste åren har flera regioner stått inför stora ekonomiska utmaningar och tvingats skära ner i trafiken för att spara pengar. Även om de största förändringarna genomfördes inför 2024, påverkade detta i viss mån även 2023.

Resandet med den regionala kollektivtrafiken minskade kraftigt under covid-19-pandemin. De senaste åren har antalet resenärer återigen ökat. 2023 gjordes närmare 1,5 miljarder resor med den regionala kollektivtrafiken, en ökning med 6 procent jämfört med 2022. Det är dock fortfarande cirka 11 procent lägre än 2019. Den sammanlagda reslängden uppgick till knappt 15 miljarder personkilometer, vilket är en ökning med 6 procent jämfört med 2022, men en minskning med 13 procent jämfört med 2019. Resandet med den regionala kollektivtrafiken har således fortsatt att

öka under 2023, men långsammare än under 2022 och det är fortfarande en bit kvar till nivåerna före pandemin. Enligt Trafikanalys resvaneundersökning för 2023 är det framförallt arbets- och skolresor med kollektivtrafiken som har minskat i omfattning jämfört med 2019.¹

Ett minskat utbud i kombination med ett ökat resande innebär en ökad belägningsgrad. 2023 uppgick fordonens genomsnittliga belägningsgrad till 25 procent, vilket är 8 procentenheter högre än under pandemin men 4 procentenheter lägre än 2019.

Utbud och resande per trafikslag

Den regionala kollektivtrafiken utförs med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och sjöfart. I tabell 2 visas utbud och resande per trafikslag.

Tabell 2: Utbud och resande inom regional kollektivtrafik per trafikslag, 2022 och 2023.

Trafikslag	Fordonskilometer (1 000-tal)			Påstigningar (1 000-tal)		
	2022	2023	Förändring (%)	2022	2023	Förändring (%)
Väg	613 478	621 085	+1	710 981	775 397	+9
Järnväg	70 478	67 289	-5	215 622	213 634	-1
Spårväg	18 724	18 562	-1	161 607	172 144	+7
Tunnelbana	13 157	13 045	-1	283 000	305 000	+8
Sjötrafik	2 772	2 824	+2	13 327	13 814	+4
Totalt	718 609	722 805	+1	1 384 537	1 479 989	+7

Källa: Trafikanalys

2023 uppgick det totala utbudet i den regionala kollektivtrafiken till närmare 723 miljoner fordonskilometer. Som framgår av tabell 2 utförs en stor del av trafiken på väg. 2023 stod vägtrafik för 86 procent av utbudet, mätt i fordonskilometer, järnväg för 9 procent, spårväg för 3 procent, tunnelbana för 2 procent och sjötrafik för 0,5 procent. Fördelningen mellan trafikslagen har varit förhållandevis stabil över tid. Jämfört med 2022 har väg- och sjötrafiken ökat något, medan övriga trafikslag har minskat något. Detta har lett till att vägtrafikens andel har ökat med 0,5 procentenheter, medan järnvägens har minskat i motsvarande storlek.

En jämnare fördelning mellan trafikslagen syns vad gäller resandet. 52 procent av resorna gjordes med vägtrafik. Därefter följer tunnelbana med 21 procent, järnväg med 14 procent, spårväg med 12 procent och sjötrafik med 1 procent. Jämfört med 2022 har påstigningarna i vägtrafiken ökat med 9 procent, medan de har minskat med 1 procent inom järnväg. Det har lett till att vägtrafikens andel av påstigningarna har ökat, medan järnvägens har minskat.

¹ Trafikanalys (2024) Resvanor i Sverige 2023 (Statistik 2024:16)

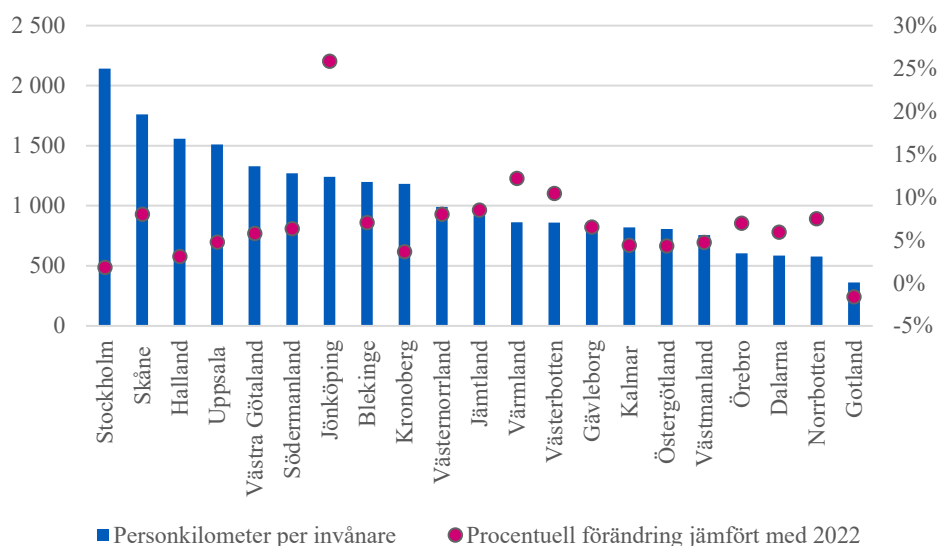
Utbud och resande i olika regioner

Tillgången till regional kollektivtrafik varierar påtagligt mellan olika regioner och drygt 60 procent av alla fordonskilometer utfördes i storstadsregionerna Stockholm, Västra Götaland och Skåne. Busstrafik finns i alla regioner, medan tågtrafik finns i alla utom Gotland. Spårtrafik finns i Stockholm, Göteborg, Norrköping och Lund, och tunnelbanetrafik enbart i Stockholm.

Sett till sittplatskilometer per invånare återfinns det största utbudet i Uppsala, Stockholm och Skåne. Stockholm har länge legat i topp men passerades under 2023 både av Uppsala och Skåne. Uppsala hade allra störst utbud med 7 146 sittplatskilometer per invånare, tätt följt av Skåne med 7 130 och Stockholm med 7 031 sittplatskilometer per invånare. Detta kan jämföras med Gotland som hade 1 792 sittplatskilometer per invånare.

Jämfört med 2022 har utbudet ökat i sju regioner, minskat i lika många medan det var mer eller mindre oförändrat i övriga. Tillsammans med Gotland uppvisar Stockholm den största minskningen. Jämfört med 2022 har utbudet per invånare i regionen minskat med 11 procent. Denna nedgång kan härledas till den regionala järnvägstrafiken, som minskade med 17 procent.²

Även resandet varierar mellan regionerna. I figur 1 presenteras resandet utifrån antalet utförda personkilometer per invånare och region, samt den procentuella förändringen jämfört med 2022.



Figur 1: Antal personkilometer per invånare och procentuell förändring av personkilometer per invånare, 2023 jämfört med 2022.

² Trafikanalys (2024) Regional linjetrafik 2023 (Statistik 2024:23)

Källa: Trafikanalys, egna bearbetningar

Precis som tidigare år är resandet störst i Stockholm, där varje invånare i genomsnitt reste 2 143 personkilometer. Därefter följer Skåne med 1 762 och Halland med 1 558 personkilometer per invånare. Resandet är minst utbrett i Gotland med 362 personkilometer per invånare.

Jämfört med 2022 ökade resandet i de flesta regionerna. Den största ökningen stod Jönköping för, med en uppgång på 26 procent, följt av Värmland med 12 procent och Västerbotten med 10 procent. Gotland är den enda regionen med ett minskat resande, där en nedgång på 2 procent noterades.

Kollektivtrafikens intäkter och kostnader

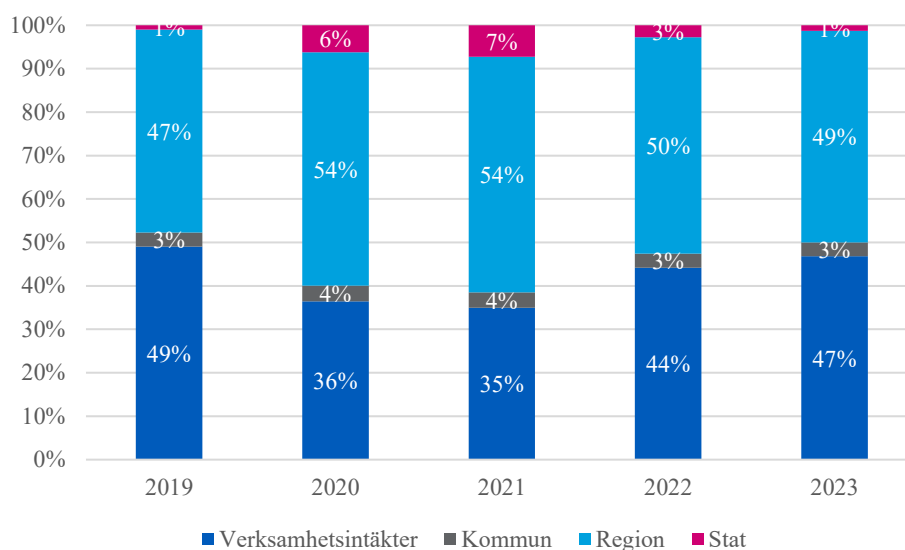
Den regionala kollektivtrafiken är i huvudsak samhällsorganiserad. Det vanligaste upplägget är att RKM upphandlar kollektivtrafik av olika trafikföretag. I mindre utsträckning förekommer att RKM bedriver kollektivtrafik i egen regi. Utformningen av avtalen mellan RKM och trafikföretagen varierar, men i grunden handlar det om produktionsavtal, där en fast ersättning utgår till trafikföretaget, eller resandeincitamentsavtal, där ersättningen till trafikföretaget beror på antalet resenärer. Under pandemin omförhandlades många resandeincitamentsavtal till produktionsavtal för att förhindra att företag gick omkull när resandet och intäkterna minskade.³

Den sammanlagda kostnaden för den samhällsorganiserade kollektivtrafiken uppgick under 2023 till 60,6 miljarder kronor, varav trafikeringskostnaderna utgjorde 40,6 miljarder kronor. Jämfört med 2022 har kostnaderna för kollektivtrafiken ökat med 7 procent och jämfört med 2019 med 20 procent. I fasta priser har dock kostnaderna minskat med 1 procent jämfört med både 2022 och 2019.

Kollektivtrafiken finansieras dels av verksamhetsintäkter, dels av offentliga medel. Verksamhetsintäkterna kommer främst från biljettintäkter medan de offentliga medlen kommer från regioner och till viss del även kommuner och staten. Under 2023 uppgick kollektivtrafikens totala intäkter till 58,6 miljarder kronor, varav 27,4 miljarder var verksamhetsintäkter och 31,2 miljarder kronor offentliga medel. Under 2023 ökade intäkterna totalt med 4 procent, där verksamhetsintäkterna ökade med 11 procent medan de offentliga medlen minskade med 1 procent. Intäktsökningen understiger dock inflationen och i fasta priser minskade de totala intäkterna med 4 procent. Hela nedgången beror dock på minskade offentliga stöd och faktum är att verksamhetsintäkterna ökade med 2 procent. Detta innebär att verksamhetsintäkterna nu är uppe i 89 procent av nivåerna före pandemin.

³ Konkurrensverket (2023) Covid-krisen och omförhandlade av busstrafikkontrakt i Sverige (Rapport 2023:3)

I figur 2 presenteras fördelningen av kollektivtrafikens intäkter 2019-2023.



Figur 2: Fördelning av kollektivtrafikens intäkter, 2019-2023.

Källa: Trafikanalys

Fram till pandemin finansierades kollektivtrafiken i genomsnitt till hälften av verksamhetsintäkter och till hälften av offentliga medel. I samband med pandemin blev det nödvändigt med tillskott av ytterligare offentliga medel för att fortsatt kunna upprätthålla trafiken. Detta ledde till att subventionsgraden ökade från 51 till 65 procent. 2022 ökade resandet och därmed verksamhetsintäkterna. Samtidigt mer än halverades det statliga stödet, vilket medförde att subventionsgraden minskade till 56 procent. Subventionsgraden minskade ytterligare under 2023 och uppgick till 53 procent, vilket är 2 procentenheter högre än 2019.

De senaste åren har regionernas kostnader drivits upp av stigande inflation och höjt ränteläge. Detta har lett till att flera regioner fått svårare att få sin ekonomi att gå ihop. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) beskriver 2023 och 2024 som två utmanande år för regionerna. 2023 gjorde regionerna ett underskott på totalt 12 miljarder kronor. Även 2024 landar resultatet på liknande negativa siffror och ingen räknar med överskott.⁴ En ljusglimt är däremot att vissa regioner ser ut att nå ett bättre resultat än de budgeterat för. Försiktiga prognoser pekar även på att det nu återigen kan komma att vända uppåt, eftersom inflationen mattas av, räntenivåerna sjunker och ekonomin på det stora hela börjar återhämta sig.

⁴ Sveriges kommuner och regioner (2024) Ekonomirapporten oktober 2024 Om kommunernas och regionernas ekonomi

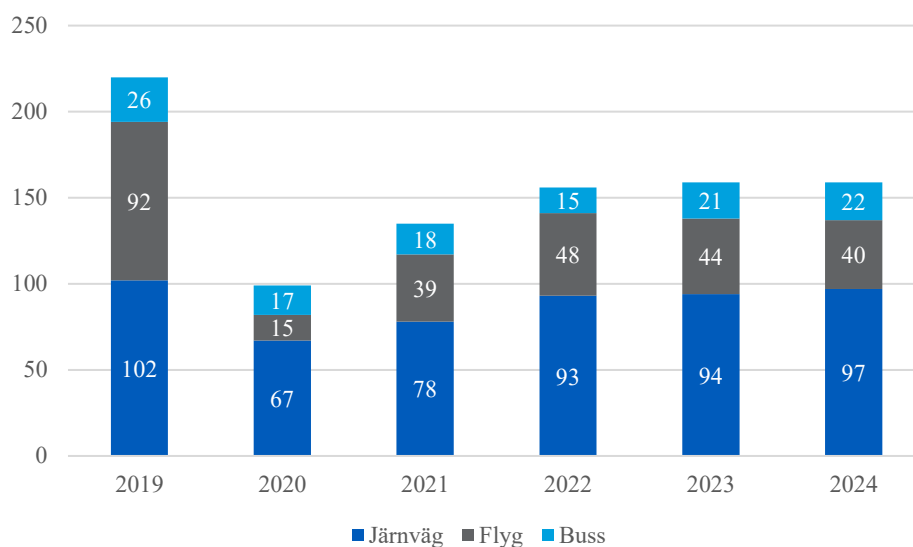
Till följd av underskotten har regionerna tvingats till omfattande neddragningar i trafikutbudet. Ett exempel på en region där stora neddragningar i trafikutbudet har genomförts är Stockholm.⁵ Ett annat exempel är Örebro, där flera busslinjer har lagts ner. I sitt beslut hänvisar regionen till ett svårt ekonomiskt läge, bland annat på grund av minskade stadsbidrag och ökad inflation.⁶

2.1.2 Långväga trafik

Med långväga trafik avses trafik som går över en eller flera länsgränser. Till skillnad från den regionala kollektivtrafiken bedrivs den långväga trafiken huvudsakligen på kommersiella villkor och möter i högre grad behovet av tjänste- och fritidsresor.

Inom den långväga trafiken förekommer konkurrens mellan trafikslag, och på vissa sträckor även mellan operatörer inom samma trafikslag. I figur 3 presenteras utbudet mätt i antalet avgångar per dag på fem långväga relationer med trafikslagsövergripande konkurrens mellan 2019 och 2024.⁷

Figur 3: Utbud på fem långväga relationer med intermodal konkurrens, 2019-2024.



Källa: Kungliga Tekniska Högskolan

Långväga busstrafik

Den långväga busstrafiken kan delas in i linjelagd trafik respektive charter- och beställningstrafik. Turtätheten inom den linjelagda trafiken är vanligtvis relativt låg, med några få avgångar per dag och linje. Det finns vissa linjer

⁵ Storstockholms lokaltrafik 2023-09-13 Pressmeddelande Förändringar i trafikutbudet 2024

⁶Region Örebro Län 2024-11-29 Pressmeddelande Förändringar inom buss- och tågtrafiken när kollektivtrafiknämnden måste spara 2024 och 2025

⁷ Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö, Stockholm-Sundsvall, Stockholm-Umeå och Göteborg-Malmö

med större turtäthet, såsom Stockholm-Göteborg, Göteborg-Malmö och Karlstad-Stockholm. Efterfrågan på denna typ av trafik är i regel högre under helgerna, och över tid har tidtabellerna blivit mer efterfrågestyrda med fler turer under veckosluten.

En av bussens främsta konkurrensfördelar är att den kan köra hela vägen från start till mål på fler sträckor än vad som är möjligt med tåg och flyg. En annan konkurrensfördel är det förhållandevis låga priset och en enkel prissättning. Den långväga busstrafiken lockar därför ofta prismedvetna resenärer som värderar den enkelhet som direktförbindelser medför framför korta restider.

De senaste åren har det skett en utveckling mot ökad bekvämlighet och komfort ombord på bussarna, exempelvis genom tillgång till Wi-Fi och eluttag, bekvämare säten och möjlighet att välja större säten.

Tabell 3: Fordons- och personkilometer samt beläggning inom den linjelagda långväga busstrafiken, 2019-2023.

Indikator	2019	2020	2021	2022	2023	2023/2022
Fordonskilometer (1 000-tal)	26 744	12 830	9 629	22 180	32 045	44 %
Personkilometer (1 000-tal)	521 875	213 766	185 912	896 223	1 333 257	49 %
Beläggning	20	17	20	40	42	4 %

Källa: Trafikanalys

Den långväga busstrafiken drabbades hårt av restriktionerna under pandemin, som bland annat omfattade krav på att begränsa beläggningen ombord på bussarna och en allmän avrådan från längre resor. Under 2020 mer än halverades såväl utbud som efterfrågan. Nivåerna fortsatte att sjunka under 2021. Under inledningen av 2022 hävdades restriktionerna, vilket ledde till en återhämtning av trafiken. Jämfört med 2021 ökade utbudet med 140 procent och resandet med hela 380 procent.

2023 uppgick utbudet av långväga linjelagd busstrafik till 32 miljoner fordonskilometer, vilket är en ökning med 44 procent jämfört med 2022. Den fortsatta ökningen av utbudet innebär att antalet fordonskilometer nu är högre än före pandemin. Resandet mätt i personkilometer uppgick samtidigt till drygt 1,3 miljarder personkilometer, en ökning med 49 procent jämfört med 2022.

Den genomsnittliga beläggningen ombord på fordonen har ökat kontinuerligt sedan pandemin. Mellan 2021 och 2022 skedde den tydligaste ökningen, när beläggningen fördubblades. Under 2023 har det skett en ökning med 2 procentenheter.

Långväga tågtrafik

Marknaden för långväga persontransporter på järnväg avreglerades helt 2010 och trafiken bedrivs nu i huvudsak på kommersiella villkor. Idag förekommer konkurrens mellan operatörer på ett antal sträckor där Stockholm-Göteborg är det tydligaste exemplet. Trafikverket upphandlar långväga trafik som inte bedöms kunna bedrivas på kommersiella villkor men som ändå anses betydelsefull. Detta inkluderar bland annat nattågstrafiken till Duved och Narvik.⁸

Tabell 4: Utveckling av tåg- och personkilometer inom långväga tågtrafik, 2019-2023.

Indikator	2019	2020	2021	2022	2023	2023/2022
Tågkilometer (1 000-tal)	32 195	23 591	28 616	31 477	33 309	5,8%
Personkilometer (1 000-tal)	7 387 000	3 601 000	3 752 000	6 337 000	6 727 000	6,2%
Beläggning	217	157	131	201	202	0,5%

Källa: Trafikverket, Trafikanalys

Under flera år ökade såväl utbud som resande inom den långväga tågtrafiken. Pandemin satte dock ett tydligt stopp för denna trend, då utbudet minskade med 25 procent. Sedan 2021 har utbudet ökat kontinuerligt och 2023 uppgick det till drygt 33 miljoner tågkilometer. Det är en ökning med 6 procent jämfört med året innan och med 3 procent jämfört med 2019. Resandet halverades under 2020. Medan utbudet vände uppåt 2021 dröjde det till 2022 innan resandet gjorde detsamma, då det ökade med närmare 70 procent. Återhämtningen fortsatte 2023, med en ökning på 6 procent och uppgick till 6,7 miljoner personkilometer. Detta motsvarar drygt 90 procent av 2019 års nivå.

Även tågens genomsnittliga beläggning sjönk under pandemin. 2021, när den var som lägst, uppgick beläggningen i snitt till 131 passagerare per tåg. Sedan dess har beläggningen ökat och 2023 uppgick den till 202 passagerare per tåg.

2.1.3 Taxi

Taxiresor delas i regel in i tre olika delar:

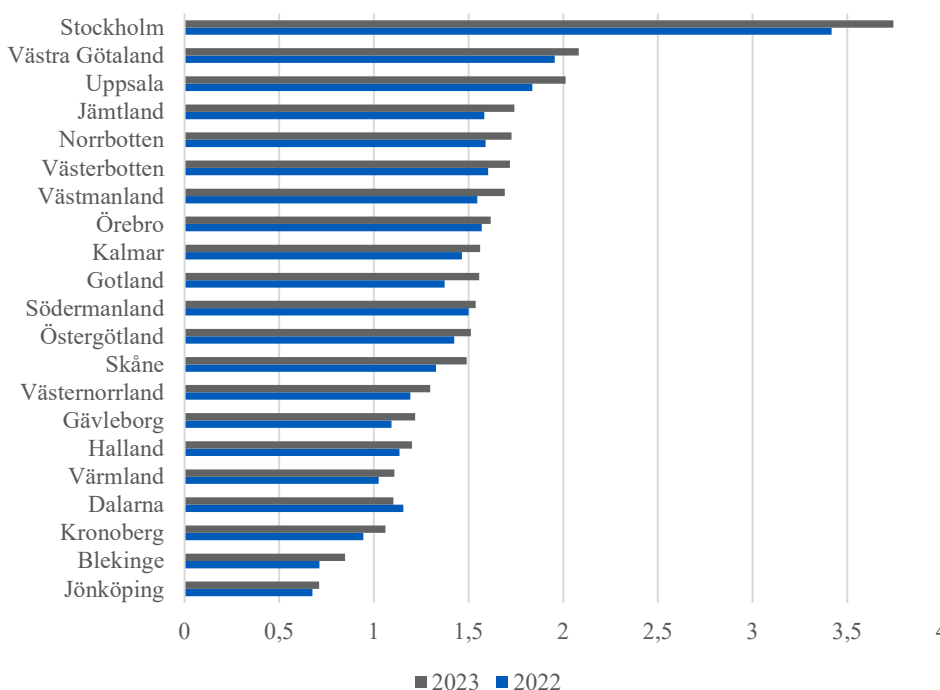
- affärsresor
- privatresor
- samhällsbetalda resor (exempelvis sjukresor, färdtjänst och skolskjutsar).

⁸ Trafikverket.se Gällande Trafikavtal (2024-12-13)

Affärs- och privatresorna sker på kommersiella villkor medan de samhällsbetalda resorna upphandlas och finansieras av kommuner och regioner. Generellt står de samhällsbetalda resorna för ungefär hälften av alla taxiresor. Det finns dock stora skillnader mellan olika delar av landet. I storstäderna är en klart större andel affärs- och privatresor medan de samhällsbetalda resorna kan utgöra uppemot 100 procent av alla taxiresor på landsbygden.

2023 fanns det totalt 21 953 taxifordon i trafik i landet, vilket motsvarar ett genomsnitt på 2,0 taxifordon per tusen invånare. Antalet taxifordon minskade under pandemin, men har sedan dess återhämtat sig kraftigt. Redan 2022 hade antalet fordon per tusen invånare återgått till nivåerna före pandemin. Antalet taxifordon ökade även under 2023 och genomsnittet är nu högre än 2019.

Tillgången till taxifordon varierar mellan olika delar av landet.



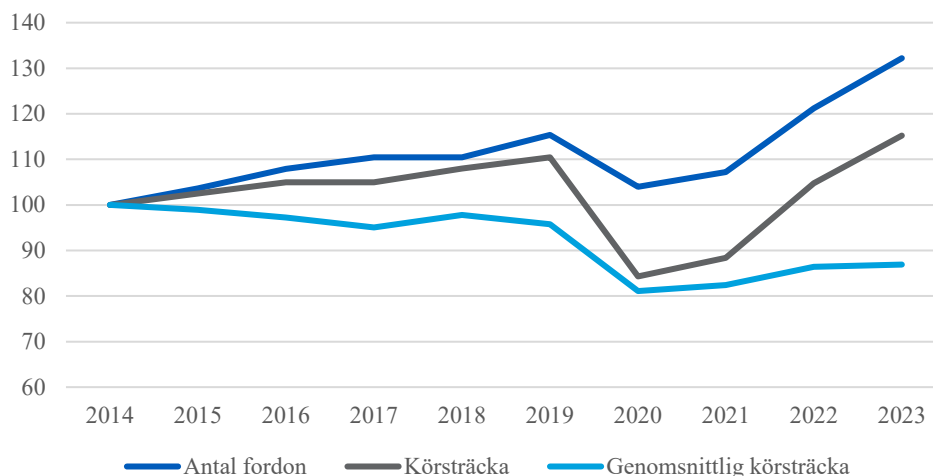
Figur 4: Antal taxifordon per 1 000 invånare och region, 2023 och 2022.

Källa: Statistiska Centralbyrån, egna bearbetningar

Stockholm har det i särklass största utbudet av taxitrafik, med 3,7 fordon per tusen invånare. Därefter följer Västra Götaland med 2,1, Uppsala med 2,0 och Jämtland med 1,7 fordon per tusen invånare. Lägst antal taxifordon finns i Jönköping och Blekinge, där det finns 0,7 taxifordon per tusen

invånare. Under 2023 ökade antalet taxifordon i nästan samtliga regioner, där de största ökningarna noterades i Stockholm och på Gotland.

I figur 5 sammanfattas utvecklingen av antalet taxifordon i trafik, den totala körsträckan och den genomsnittliga körsträckan från 2014 till 2023.



Figur 5: Fordon, körsträcka och genomsnittlig körsträcka, indexerad utveckling 2014-2023.

Källa: Statistiska centralbyrån

Den sammanlagda körsträckan minskade kraftigt under pandemin, från 120 miljoner till 90 miljoner kilometer. Sedan 2020 har trafiken ökat igen. 2023 uppgick den till 130 miljoner kilometer, en ökning med omkring 10 procent jämfört med 2022. Detta innebär att de sammanlagda körsträckan nu är högre än före pandemin.

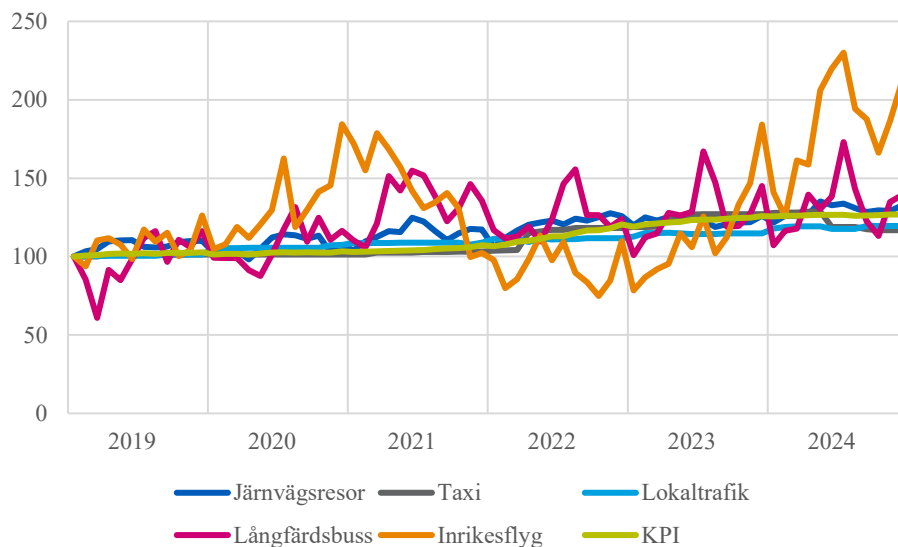
Antalet taxifordon minskade under pandemin, men inte lika kraftigt som körsträckan. Sedan 2020 har det skett en kontinuerlig ökning och 2023 var antalet taxifordon i trafik fler än före pandemin. Eftersom den totala körsträckan har ökat mer än antalet fordon i trafik har den genomsnittliga körsträckan ökat. 2023 uppgick den genomsnittliga körsträckan till 5 871 kilometer. Den genomsnittliga körsträckan växer dock långsamt och ur ett längre perspektiv är det en förhållandevis låg siffra. Detta tyder på att strukturen på taximarknaden har förändrats, med fler fordon som i genomsnitt kör mindre trafik.

2.2 Priser

Priset på resor kan påverka hur, var, när och hur ofta vi reser. Priskänsligheten varierar bland resenärerna och mellan olika typer av resor. Generellt tenderar resenärerna att vara mer priskänsliga vid långväga resor, eftersom en större andel av dessa resor är av fritidskaraktär. Vid sådana resor har resenärerna ofta större möjligheter att anpassa sin resa med hänsyn

till priset. När det gäller kortare resor, som i högre grad utgörs av vardags- och pendlarkaraktär, tenderar priset att vara av mindre betydelse eftersom möjligheterna till anpassning inte är lika stora.

I figur 6 framgår den indexerade prisutvecklingen för järnvägsresor, taxi, lokaltrafik, långfärdsbuss och inrikesflyg mellan 2019 och 2024. Konsumentprisindex (KPI) har också inkluderats i figuren.



Figur 6: Prisindex per trafikslag och KPI 2019-2024, månadsvisa uppgifter.

Källa: Statistiska centralbyrån

2.2.1 Regional kollektivtrafik

Prisutvecklingen inom den regionala kollektivtrafiken, i figur 6 kallad lokaltrafik, är stabil och klart mindre varierande än för övriga trafikslag. Det beror på att priserna bestäms av regionerna och ofta justeras en gång om året. Prisutvecklingen inom den regionala kollektivtrafiken var länge påtaglig, men har på senare tid avtagit och ligger nu under KPI. Jämfört med 2019 har prisindex för lokalresor ökat med 20 procent, varav 5 procent under 2024. Detta kan jämföras med KPI, som har ökat med 26 procent sedan 2019 och med 1 procent sedan 2023.

Priserna i den regionala kollektivtrafiken varierar både mellan olika biljettyper och regioner. Detta gör att ett prisindex inte ger en helt rättvis bild för hela landet. I tabell 5 har vi därför samlat priserna för tre olika biljettyper i landets samtliga regioner. Det är viktigt att beakta att jämförbarheten mellan regionerna försämras av skillnader i biljettvillkor, prissättningsmodeller och trafikutbud. Även jämförelser över tid, inom en och samma region, kan vara svåra att göra på ett helt korrekt sätt, då regionerna kan ändra prissättningsmodellerna och utbudet.

Tabell 5: Priser i regional kollektivtrafik per region, 2024.

Region	Enkelbiljett	Månadskort	Länskort
Blekingetrafiken	32	729	1 269
Dalatrafik	35	640	1 300
Gotlands kommun	20	370	750
Hallandstrafiken	28	659	1 709
Jönköping länstrafik	40	760	1 260
Kalmar länstrafik	36	792	1 892
Länstrafiken i Jämtland	32	750	1 606
Länstrafiken i Kronoberg	32	639	1 360
Länstrafiken i Norrbotten	33	760	2 860
Sörmlandstrafiken	33	660	1 040
Länstrafiken i Västerbotten	32	730	2 040
Länstrafiken i Örebro	43	725	1 550
Skånetrafiken	31	624	1 309
Storstockholms lokaltrafik	42	1 020	1 020
Upplands lokaltrafik	39	1 030	1 040
Värmlandstrafik	31	799	1 895
Västernorrlands länstrafik	33	821	1 550
Västmanland lokaltrafik	32	700	1 190
Västtrafik	36	835	1 920
X-trafik	32	672	1 764
Östgötatrafik	33	755	1 390

Källa: Respektive regions hemsida. Hämtat 2024-12-02.

2024 var en enkelbiljett inom en zon eller motsvarande dyrast i Storstockholms lokaltrafik där en sådan biljett kostade 42 kronor, följt av Jönköpings länstrafiks 40 kronor och Upplands lokaltrafiks 39 kronor. Den billigaste enkelbiljetten återfanns på Gotland där priset uppgick till 20 kronor. Jämfört med 2023 har priserna höjts i samtliga regioner utom på Gotland och i Skåne. Medianpriset uppgick till 32 kronor. Det är 2 kronor mer än 2023 och motsvarar en höjning med 8 procent i löpande priser, vilket överstiger KPI.

Periodkortet, alltså månadskortet och länskortet, är i regel giltiga under 30 dagar. Det dyraste månadskortet, som likt enkelbiljetterna avser resor inom en zon eller motsvarande, fanns i Storstockholms lokaltrafik. Dock tillämpar Stockholm enhetstaxa, vilket i praktiken gör att ett månadskort kan likställas med ett länskort. Sedan 2024 tillämpar även Uppland denna form av taxa.⁹ Det dyraste månadskortet som enbart avser en faktisk zon återfanns i

⁹ Upplands lokaltrafik 2024-01-22 Nyhet Zonerna tas bort – UL inför förenklad biljett- och prismodell

Västtrafiks utbud. Det billigaste månadskortet fanns på Gotland och gav då tillgång till Visbys stadstrafik. Jämfört med 2023 har priset på månadskort höjts i samtliga regioner förutom på Gotland och i Västernorrland. Medianpriset uppgick till 730 kronor. Detta är en höjning med 65 kronor sedan året innan, vilket motsvarar 11 procent i löpande priser.

Länskorten är till sin definition mer likartade eftersom de ger tillgång till regionens samlade kollektivtrafikutbud, även om omfattningen skiljer sig mellan regionerna. Det dyraste länskortet fanns hos Länstrafiken i Norrbotten, där priset var 2 820 kronor, medan det lägsta priset fanns på Gotland, där det kostade 750 kronor, följt av Storstockholms lokaltrafiks 1 020 kronor. Jämfört med 2023 har priserna höjts i 14 regioner, varit oförändrat i 3 regioner och sänkts i 3 regioner. Medianpriset uppgick till 1 390 kronor. Detta är en minskning med 20 kronor sedan året innan, vilket motsvarar drygt 1 procent.

Med undantag för länskorten har det således blivit dyrare att resa med den regionala kollektivtrafiken under 2024. Flera regioner har under de senaste åren brottats med ekonomiska utmaningar, vilket tvingat dem till neddragningar i trafiken och prishöjningar för att balansera ekonomin. Situationen har förbättrats under 2024, allteftersom inflationen avtagit och räntan sänkts.

Kvoten mellan priset för ett månadskort och en enkelbiljett visar hur många resor resenären behöver göra för att månadskortet ska löna sig. 2024 krävdes i genomsnitt knappt 23 resor per månad för att det skulle vara ekonomiskt fördelaktigt med ett månadskort jämfört med att köpa separata enkelbiljetter.

Innan pandemin, när distansarbete var ovanligt, var det ofta lönsamt med månadskort för de som använde kollektivtrafiken för resor till och från jobbet. De ökade möjligheterna till distansarbete har dock förändrat detta för många, som istället för att resa till kontoret kan välja att arbeta hemifrån. För att möta de förändrade resvanorna har flera regioner infört så kallade flexbiljetter. Dessa består vanligtvis av ett visst antal dagsbiljetter, oftast 10 stycken, som behöver användas inom en viss tidsperiod, oftast 30 dagar. Vid den senaste insamlingen av biljettpriser erbjöd 11 regioner någon form av flexbiljett, vilket är något färre än året innan. Bland regionerna som tagit bort biljetten från sina sortiment finns Storstockholms lokaltrafik och Västtrafik. Detta pekar på att försäljning av dessa biljetter varit begränsad i dessa regioner.

2.2.2 Långväga trafik

I den långväga trafiken tillämpas nästan uteslutande dynamisk prissättning, där priset för resan bestäms av hur utbud och efterfrågan förhåller sig till

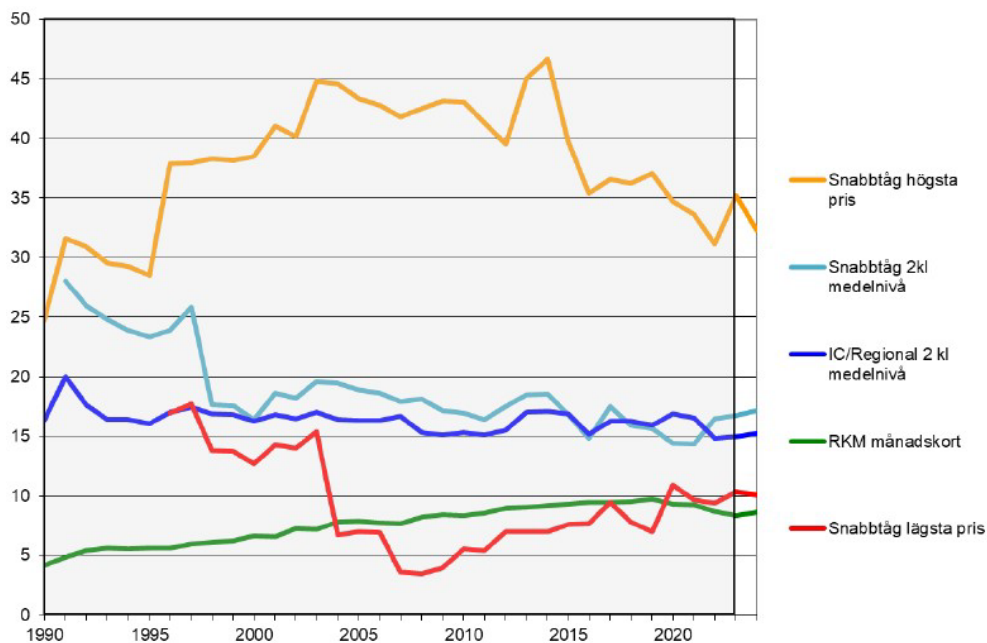
varandra när resan bokas. En följd av detta är att till synes samma biljett kan ha helt olika priser beroende på när den köps. I Transportstyrelsens mätningar om biljettpriser på sträckor med trafikslagsövergripande konkurrens konstateras att bussen i regel är det billigaste alternativet, att flyget är det dyraste och att tåget oftast hamnar däremellan.¹⁰

Under pandemin begränsades utbudet av långväga trafik periodvis av restriktioner, vilket ledde till att även små variationer i efterfrågan kunde få förhållandevis stora effekter på priset. Priset på bussresor har tydliga säsongsvariationer med toppar under sommarmånaderna, när efterfrågan är stor, och med dalar under höstmånaderna. Trots kortsiktiga variationer går det över tid att se en trend med stigande priser. De senaste fem åren har prisindex för långfärdsbuss ökat med knappt 40 procent, vilket är klart högre än KPI. Däremot går det att se en mindre nedgång det senaste året.

En liknande trend, men med klart mindre extremer, kan ses för priset på järnvägsresor. Efter att restriktionerna hävdes har priset på järnvägsresor ökat kontinuerligt. De senaste fem åren har prisindex för järnvägsresor ökat med omkring 30 procent, även detta överstiger KPI. Det senaste året har prisindexet för järnvägsresor ökat med 5 procent.

Som framgår i figur 7 varierar prisutvecklingen för järnvägsresor beroende på vilken biljettyp som avses. Under nästan 20 års tid, från det att SJ började tillämpa dynamisk prissättning, var trenden mot större prisspridning mellan de dyra och billiga biljetterna tydlig. En bit in på 2010-talet bromsades den utvecklingen och de senaste åren har skillnaden istället minskat. Under pandemin kan den kraftiga prisnedgången för de dyraste snabbtågsbiljetterna förklaras av en minskad efterfrågan från tjänsteresenärer. Efter pandemin har priserna på de billigaste biljetterna i genomsnitt ökat mer än priserna på dyrare biljetterna. Det kan sannolikt förklaras av att antalet privatresenärer, som i regel är mer priskänsliga, har ökat mer än antalet tjänsteresenärer. Detta har drivit upp priserna på de billigare biljetterna. Samtidigt har konkurrens mellan operatörer begränsat prisökningen.

¹⁰ Transportstyrelsen (2024) Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2023 (TSG 2024-495)



Figur 7: Prisutveckling i kronor per mil för olika tågprodukter, 1990-2024.

Källa: Kungliga Tekniska Högskolan

2.2.3 Taxi

De senaste fem åren har prisindex för taxiresor haft en uppåtgående trend. Före 2022 var ökningen relativt svag, i genomsnitt omkring 1 procent per år. Under 2022 och 2023 ökade prisindexet dock tydligt. Först med 15 procent och sedan ytterligare 7 procent. Denna prisökning bör ses i ljuset av de kostnadsökningar som företagen var föremål för under denna period. Under 2024 har däremot prisuppgången har upphört och under den andra halvan av året har indexet börjat röra sig i en nedåtgående riktning. Detta kan vara en effekt att det ökande antalet företag med tillstånd att bedriva taxitrafik har lett till en större priskonkurrens.

3 Ekonomisk utveckling i företagen

3.1 Persontransporter på järnväg

2023 bedrev 14 operatörer, fördelade på åtta olika koncerner, persontrafik på järnvägsnätet i Sverige.

Den senaste femårsperioden, mellan 2019 och 2023, har det skett flera in- och utträden på marknaden. Det senaste inträdet stod den finländska operatören VR för, som 2022 förvärvade Arriva Tåg och med det övertog driften av Pågatågen och Östgötapendeln.¹¹ 2021 debuterade Flixtrain på den kommersiella marknaden när de etablerade trafik på sträckan Stockholm-Göteborg.¹² I slutet av 2021 påbörjade MTR Mälartåg regionaltrafik i Mälardalsregionen efter att de hade vunnit upphandlingen av trafiken året innan.¹³ Under samma period har Arriva Sverige upphört med sin trafik medan SJ Öresund såväl hunnit starta som avsluta sin trafik. Därtill har Transdev Uppland upphört med sin trafik i Uppland.¹⁴

Även om det inte påverkar resultaten i denna sammanställning, som baseras på räkenskapsåret 2023, har MTR upphört med sin persontrafik under 2024 och lämnat den svenska järnvägsmarknaden helt. I skrivande stund bedriver de fortfarande tunnelbanetrafiken i Stockholm, men denna övergår till en annan operatör från och med 2025. I Stockholm ersattes MTR Pendeltågen av SJ:s nybildade dotterbolag SJ Stockholmståg.

Marknadsstruktur och marknadsandelar

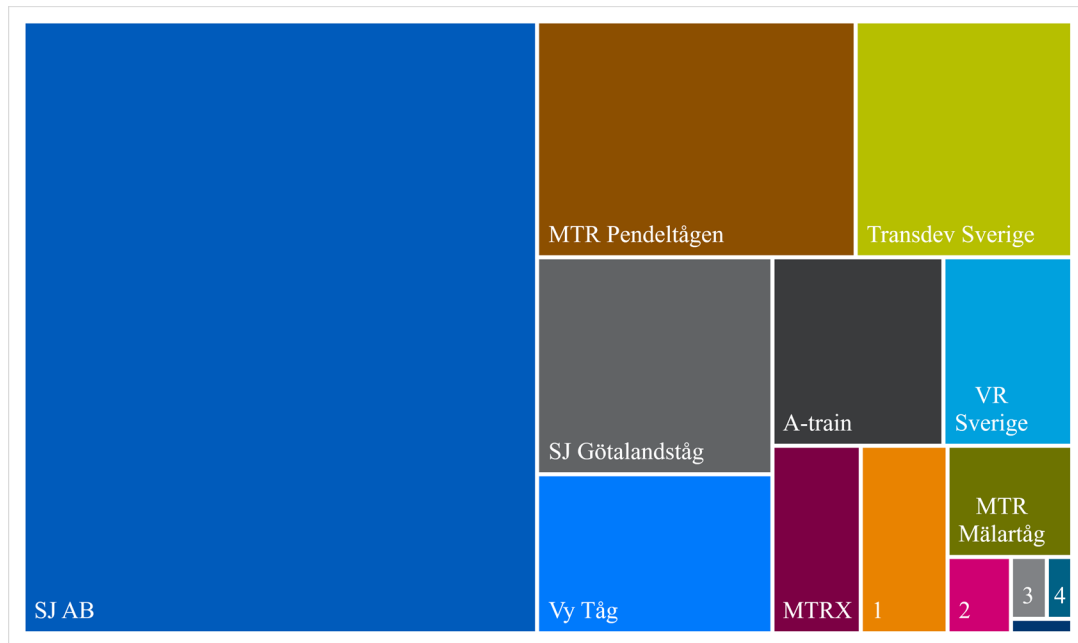
I figur 8 visas företagens marknadsandelar. Respektive företags marknadsandel har beräknats utifrån redovisad nettoomsättning räkenskapsåret 2023.

¹¹ VR Group 2022-07-01 Pressmeddelande Arriva Sverige AB helägt av VR Group från den 1 juli 2022

¹² Mitti.se 2021-04-14 Artikel Tyskt bolag utmanar SJ i Göteborg

¹³ Järnvägar.nu 2020-12-10 Artikel MTR vann trafiken med Mälartågen

¹⁴ SJ 2022-04-21 Pressmeddelande SJ lämnar över Öresundstågtrafiken i förtid
Mälardalstrafik 2020-12-09 Pressmeddelande Nytt historiskt trafikavtal för Mälartåg

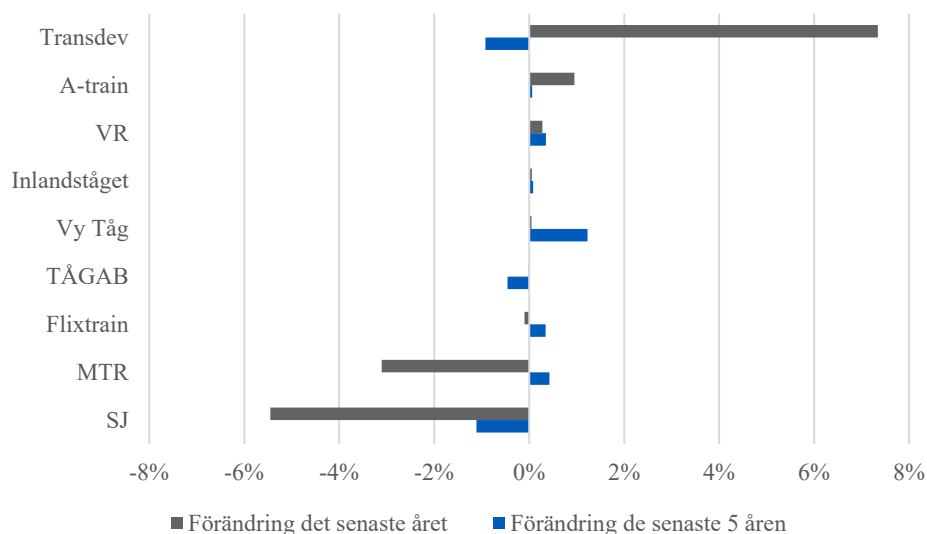


Figur 8: Persontransportföretagens marknadsandelar baserat på nettoomsättning, 2023.¹⁵

Källa: Respektive företags årsredovisning

SJ är fortsatt med god marginal den största operatören. 2023 hade moderbolaget en marknadsandel på 49 procent och koncernen som helhet en andel på 57 procent. Därefter följer MTR Pendeltågen med en andel på 12 procent, Transdev Sverige med en andel på 8 procent och Vy Tåg med en andel på 8 procent. VR Sverige, som de senaste åren har expanderat i snabb takt, hade en marknadsandel på 5 procent. Därutöver finns ett antal mindre privata företag, såsom TÅGAB, Inlandståget och Flixtrain, alla med en marknadsandel under 1 procent. I figur 9 framgår hur respektive koncerns marknadsandel har förändrats under den senaste femårsperioden.

¹⁵ Företag med nummer: 1) Snälltåget 2) VR Östgötapendeln, 3) TÅGAB, 4) Flixtrain.



Figur 9: Förändring av marknadsandel per koncern, 2023 jämfört med 2022 och 2019.

Källa: Respektive företags årsredovisning

2023 stod SJ för den största nedgången. Jämfört med 2022 minskade deras marknadsandel med 5 procentenheter. I motsatt ände av spektrumet ökade Transdev sin andel med 8 procentenheter. Skiftningarna under 2023 kan förklaras av att ansvaret för Öresundståg övergick från SJ till Transdev i december 2022. Eftersom Öresundståg är ett av de större trafikavtalen påverkar det i hög grad fördelningen mellan företagen. En annan större förändring är att MTR:s marknadsandel minskade med 3 procentenheter. Detta är dels ett resultat av minskade intäkter från SL:s pendeltåg och Mälartåg, men även den kommersiella trafikens återhämtning, som har gjort att denna trafiks andel vuxit på bekostnad av den upphandlade trafiken.

Om vi vidgar tidsintervallet till de senaste fem åren är förändringarna mindre slående. Även om det fortsatt går att se en nedgång för SJ är denna inte större än 1 procentenhet. Trots den stora uppgången 2023 går det även att se en minskning av Transdevs marknadsandel. Detta beror på att de även vid denna tid bedrev Öresundståg, vilket eliminerar effekten som övertagandet ger mellan 2022 och 2023. Ytterligare bidragande är att Transdev förlorat Upplands lokaltrafik, som istället integrerats i Mälartåg. Den största ökningen står Vy Tåg för, med en ökning på 1 procentenhet. De knappa förändringarna över det längre tidsintervallet pekar på att det senaste årets förändringar snarare inneburit en återgång till hur marknaden såg ut före pandemin.

Företagen har delvis olika inriktningar och konkurrerar inte alltid om samma resenärer. Därför kan man få en mer rättvis bild av företagens

styrkeförhållanden genom att redovisa kommersiell och upphandlad trafik var för sig.

2023 bedrev sju operatörer kommersiell tågtrafik. Inom den kommersiella delmarknaden är SJ den överlägset största operatören, med en marknadsandel på 79 procent. Samtidigt hade A-train, MTR och Transdev, genom Snälltåget, marknadsandelar på 10 procent, 5 procent respektive 5 procent. Övriga operatörer med kommersiell trafik, Flixtrain, TÅGAB, Inlandståg och Vy Tåg, hade enbart en liten del av marknaden. Jämfört med 2022 har SJ:s marknadsandel minskat med 1 procentenhet, samtidigt som A-trains andel har ökat i motsvarande omfattning. Bland övriga operatörer syns marginella förändringar.

Även om flera operatörer bedriver kommersiell trafik är det enbart på några sträckor som direkt konkurrens förekommer. Några exempel är:

- Stockholm-Göteborg som trafikerades av SJ, MTRX och Flixtrain. Under 2024 lämnade Flixtrain marknaden medan MTRX såldes till VR.
- Stockholm-Malmö som trafikerades av Transdev och SJ.
- Stockholm-Karlstad som trafikerades av SJ och TÅGAB.

Upphandlad tågtrafik bedrevs av fem operatörer. Inom denna delmarknad är marknadsandelarna jämnare fördelade mellan operatörerna. Två operatörer sticker dock ut: MTR med en marknadsandel på 31 procent och SJ med en andel på 28 procent. Därefter följer Transdev med 18 procent av marknaden, Vy Tåg med 13 procent och VR med 9 procent. Jämfört med 2022 har Transdev ökat sin andel med 16 procentenheter medan VR och Vy Tåg ökat med 2 procentenheter vardera. Samtidigt har MTR minskat sin med 2 procentenheter och SJ med hela 18 procentenheter.

I tabell 6 framgår aktuella trafikavtal vid tidtabellskiftet 2023.

Tabell 6: Trafikavtal per koncern vid tidtabellskiftet 2023.

Operatör	Trafiksystem	Trafikstart	Trafikslut
SJ	Västtågen	2015	2027
	Kinnekulletågen	2016	2024
	Krösatågen	2021	2033
	Vänertåg	2020	2028
	Stockholm-Hamburg	2022	2025
	Stockholm-Duved	2020	2026
Vy Tåg	Norrtåg	2016	2025
	X-tåget	2014	2025
	Värmlandstrafik	2020	2029
	Stockholm-Luleå/Narvik	2020	2024

Operatör	Trafiksystem	Trafikstart	Trafikslut
MTR	SL Pendeltåg	2016	2024
	Mälartåg	2021	2024
VR	Pågatågen	2018	2026
	Östgötapendeln	2015	2025
	Saltsjöbanan	2012	2024
	Tåg i Bergslagen	2023	2033
Transdev	Roslagsbanan	2021	2033
	Öresundståg	2022	2025

I december 2023 tog VR Sverige över ansvaret för Tåg i Bergslagen, en trafik som dessförinnan utfördes av SJ.¹⁶ Som redan nämnts har flera större förändringar skett under 2024 vilka inte framgår i tabell 6. Under våren tog SJ över driften av SL:s pendeltågstrafik genom ett nödavtal.¹⁷ Under sommaren tog Transdev över driften av Mälartåg, även detta genom ett nödavtal.¹⁸ Vidare tog Stockholms Spårvägar i slutet av sommaren över trafiken på Saltsjöbanan, som tidigare hade utförts av VR.¹⁹ Sedan december 2024 utför SJ nattågstrafiken till norra Norrland. Denna utfördes tidigare av Vy Tåg.²⁰

Konkurrensen skiljer sig således åt mellan olika delmarknader. Inom den kommersiella delmarknaden står ett företag för en betydande del av marknaden medan andelarna är jämnare fördelade inom den upphandlade delmarknaden. Genom måttet Herfindahl-Hirschman-index (HH-index) går det att få en uppfattning om marknadskoncentrationen inom respektive delmarknad. Indexet kan variera från 0 till 10 000, där 0 beskriver en perfekt marknad med ett stort antal företag som konkurrerar med varandra på lika villkor och 10 000 en monopolsituation. Ett stigande index indikerar en ökad marknadskoncentration.²¹ Det ska sägas att måttet ger en förenklad bild av verkligheten och är inte helt tillämpningsbart, varken på den kommersiella eller upphandlade marknaden. Den givna kapaciteten innebär i praktiken en begränsning av antalet operatörer som kan bedriva kommersiell trafik. Dessutom begränsas antalet operatörer som kan bedriva upphandlad trafik av antalet kollektivtrafiksystem. Måttet tar inte heller hänsyn till antalet budgivare vid respektive upphandling. Med det sagt kan det ändå ge en indikation om marknadskoncentrationens utveckling över tid.

¹⁶ VR Sverige 2023-01-13 Pressmeddelande VR skriver kontrakt med Tåg i Bergslagen

¹⁷ Storstockholms lokaltrafik 2024-03-03 Pressmeddelande SJ kör pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen från den 3 mars 2024

¹⁸ Mälardalstrafik 2024-02-22 Pressmeddelande Mälardalstrafik inleder samarbete med Transdev

¹⁹ Region Stockholm 2024-01-26 Pressmeddelande Connecting Stockholm AB vinner tunnelbaneupphandling

²⁰ Trafikverket 2024-07-10 Pressmeddelande SJ tar över nattågstrafiken till övre Norrland från Vy Tåg

²¹ Investopedia.com Herfindahl-Hirschman Index (HHI) Definition, Formula, and Example (2023-12-06)

Tabell 7: HH-index för kommersiell respektive upphandlad trafik, 2019-2023.

HH-index	2019	2020	2021	2022	2023
Totalt	3 843	3 212	3 931	4 377	3 724
Kommersiell trafik	6 790	7 248	6 946	6 521	6 391
Upphandlad trafik	2 549	2 507	3 134	3 448	2 356

Källa: Respektive företags årsredovisning, egna bearbetningar.

Inom den kommersiella delmarknaden uppgick HH-index till knappt 6 400. Detta är ett förhållandevis högt värde som pekar på en hög marknadskoncentration. Indexet, och således marknadskoncentrationen, har dock minskat över tid. Särskilt påtaglig är denna minskning jämfört med pandemin, då det faktum att SJ kunde upprätthålla sin trafik i högre grad än andra operatörer gjorde att indexet ökade.

Inom den upphandlade delmarknaden uppgick indexet till knappt 2 400. Även om detta kan ses som ett relativt högt värde är det lågt i förhållande till den kommersiella marknaden. Jämfört med denna är således marknadskoncentrationen låg och konkurrensen mellan operatörer förhållandevis hög. Mellan 2019 och 2022 ökade indexet kontinuerligt, vilket var en följd av att fler större trafikavtal samlades hos SJ och MTR, såsom Öresundståg och Mälartåg. Det senaste året har indexet minskat, vilket indikerar att konkurrensen mellan företagen har ökat. Denna utveckling följer bland annat av att SJ blivit av med avtalen om Öresundståg och Tåg i Bergslagen till andra operatörer på marknaden.

Bokslutsinformation och ekonomiska nyckeltal

I tabell 8 visas utvecklingen av nettoomsättning, rörelseresultat och företagets slutgiltiga resultat under den senaste femårsperioden. Eftersom VR Sverige och Transdev även bedriver omfattande busstrafik ska det beaktas att såväl rörelseresultatet som det slutgiltiga resultatet har påverkats av denna trafik. Däremot har företagets nettoomsättning uppskattats utifrån hur stor del som rimligen härrör från järnvägstrafiken.

Tabell 8: Bokslutsinformation, persontransporter på järnväg 2019-2023, löpande priser.

Indikator	Mått	2019	2020	2021	2022	2023
Omsättning (tkr)	Total	14 898 971	10 621 651	11 356 502	14 679 500	15 630 108
	Median	432 908	174 870	202 997	342 313	473 113
Rörelseresultat (tkr)	Total	1 004 498	-2 523 298	-1 468 974	426 038	-1 772 952
	Median	13 797	-27 280	-12 340	9 742	5 158
Årets resultat (tkr)	Total	629 413	-583 022	-1 405 504	-72 632	-1 860 169
	Median	-53	-1 346	-2 084	-1 061	830

Källa: Respektive företags årsredovisning.

2023 uppgick den totala nettoomsättningen på marknaden till 15,6 miljarder kronor, en ökning med 6 procent jämfört med 2022 och med 5 procent jämfört med 2019. Uppskattningsvis omsatte den kommersiella marknaden omkring 8,6 miljarder kronor och den upphandlade omkring 7 miljarder kronor. Jämfört med 2022 har omsättningen ökat med cirka 25 procent på den kommersiella marknaden, bland annat till följd av återhämtningen av den kommersiella trafiken. Samtidigt minskade omsättningen inom den upphandlade med cirka 10 procent, vilket delvis kan härledas till en stor mängd inställda avgångar och därmed uteblivna trafikintäkter. Det bör noteras att siffrorna i tabell 8 anges i löpande priser. När vi justerar för inflationen går det förvisso att se en ökning jämfört med 2022, men inte jämfört med tiden före pandemin.

Medianvärdet uppgick till 473 miljoner kronor, vilket är en ökning med 38 procent jämfört med 2022 och med 9 procent jämfört med 2019. Den undre kvartilen uppgick till 173 miljoner kronor och den övre till knappt 1,2 miljarder kronor. Både den undre och övre kvartilen har ökat under året, vilket visar att såväl mindre som större företag ökat sin omsättning. Skillnaderna är tydliga mellan de olika delmarknaderna. Inom den kommersiella uppskattas medianvärdet till 398 miljoner kronor och inom den upphandlade till 861 miljoner kronor. Den kommersiella trafikens medianomsättning har ökat med 19 procent. Trots att den upphandlade trafikens totala omsättning minskade har medianvärdet ökat med 24 procent. Det beror på en ökad spridning av trafikavtalen mellan operatörerna.

Det samlade rörelseresultatet uppgick till -1,8 miljarder kronor, vilket är en försämring med 2,2 miljarder kronor jämfört med 2022. Inom den kommersiella marknaden uppskattas det samlade rörelseresultatet till knappt 900 miljoner kronor och inom den upphandlade till cirka -2,2 miljarder kronor. Den negativa utvecklingen drivs alltså av den upphandlade trafiken. En stor del kan härledas till MTR och den trafik bolaget bedrivit i Stockholm och Mälardalsregionen. MTR hade stora problem att utföra trafiken som planerat, vilket resulterade både i uteblivna trafikintäkter och viten. MTR avslutade så småningom avtalen i förtid, vilket resulterade i utträdesavgifter för bolaget.

Medianvärdet av rörelseresultatet uppgick till 5,2 miljoner kronor. Det kan jämföras med 2022 när det uppgick till 9,7 miljoner kronor. Den undre kvartilen uppgick till -123 miljoner kronor och den övre till 41 miljoner kronor. Jämfört med 2022 har den undre kvartilen minskat tydligt medan den övre har ökat något, vilket beror på de tydliga skillnaderna mellan de olika delmarknaderna. Inom den kommersiella marknaden uppgick medianvärdet till 31 miljoner kronor, en ökning med 22 miljoner kronor jämfört med 2022. Även om MTR:s kraftigt negativa resultat fått stor effekt

på helheten har svårigheterna genomsyrat hela den upphandlade marknaden, vilket ett medianvärde på -122 miljoner kronor skvallrar om.

Företagens slutgiltiga resultat 2023 summerades till cirka -1,9 miljarder kronor, vilket är en försämring med 1,8 miljarder kronor jämfört med 2022. Återigen kan den negativa utvecklingen främst förklaras av den upphandlade trafiken. Inom den upphandlade marknaden gjordes en samlad förlust på 1,9 miljarder kronor medan en vinst på 520 miljoner kronor gjordes inom den kommersiella marknaden. Eftersom SJ både har kommersiell och upphandlad trafik i sitt moderbolag överensstämmer inte summan av delmarknadernas resultat med det övergripande resultatet.

Medianvärdet uppgick till 830 000 kronor, vilket är en förbättring med 1,9 miljoner kronor sedan 2022 och även bättre än före pandemin. Trots ett kraftigt negativt resultat på totalnivå kan således merparten av företagen redovisa svarta siffror. Den undre kvartilen uppgick till -134 miljoner kronor och den övre till 18 miljoner kronor. Inom den kommersiella marknaden var medianvärdet drygt 23 miljoner kronor, en förbättring med 5 miljoner kronor jämfört med 2022. Inom den upphandlade uppgick den till -91 miljoner kronor, vilket är en försämring med 90 miljoner kronor jämfört med året före. Skillnaderna är alltså stora mellan delmarknaderna. Faktum är att alla operatörer, utom en, som enbart bedrev upphandlad trafik redovisade ett förlustresultat.

I tabell 9 framgår medianvärdet för rörelsemarginalen, avkastning på kapital och soliditeten de senaste fem åren.

Tabell 9: Nyckeltal avseende persontransporter på järnväg 2019-2023, medianvärden.

Nyckeltal	2019	2020	2021	2022	2023
Rörelsemarginal (%)	1,0	-8,2	-3,7	2,3	3,1
Soliditet (%)	31,3	30,9	32,6	23,6	24,5
Avkastning på kapital (%)	3,0	-5,1	-3,6	1,9	1,9

Källa: Respektive företags årsredovisning

2023 uppgick medianvärdet av rörelsemarginalen till 3,1 procent, en förbättring med 0,8 procentenheter jämfört med 2022 och med 2,1 procentenheter jämfört med 2019. De noterade rörelsemarginalerna sträcker sig från -232 procent till 35 procent, där den undre kvartilen uppgår till -9 procent och den övre till 8 procent. Jämfört med 2022, då den undre och övre kvartilen var -0,7 respektive 6 procent, har spridningen mellan företagen ökat. Detta kan främst härledas till de ökade skillnaderna mellan den upphandlade och kommersiella trafiken. Inom den kommersiella delmarknaden uppgick medianvärdet till 8 procent, en ökning med 5 procentenheter sedan 2022. Inom den upphandlade försämrades dock rörelsemarginalen med hela 9 procentenheter och landade på -7 procent.

Skillnaderna mellan marknaderna tydliggörs av att alla företag på den kommersiella marknaden förbättrade sin lönsamhet under året medan utvecklingen var den motsatta inom upphandlade. Anmärkningsvärt är att alla operatörer, utom en, som enbart var verksamma på den upphandlade marknaden hade en negativ rörelsemarginal.

Medianvärdet av avkastning på kapital uppgick till 1,9 procent, vilket är oförändrat jämfört med 2022 och en minskning med 1 procentenhet jämfört med 2019. Företagens avkastning på kapital varierar mellan -165 procent och 46 procent där den undre kvartilen återfinns vid -16 procent och den övre vid 12 procent. Även om medianvärdet är oförändrat har spridningen mellan företagen ökat jämfört med 2022. I genomsnitt har företag på den kommersiella delmarknaden något högre avkastning på kapital än företag på den upphandlade.

2023 uppgick medianvärdet av soliditeten till drygt 24 procent. Det är en ökning med 1 procentenhet jämfört med 2022, men nästan 7 procentenheter lägre än 2019. Samtliga företag hade en positiv soliditet, men några balanserade farligt nära gränsen till en negativ sådan. Vissa företag, såsom MTR Pendeltåg, har fått tillskott av ytterligare kapital för att undvika det egna kapitalet från att förbrukas. Den högsta noterade soliditeten var 82 procent och den lägsta 2 procent. Den undre kvartilen uppgick till 12 procent och den övre till 39 procent. Inom den kommersiella delmarknaden var medianvärdet 41 procent, en ökning med 2 procentenheter jämfört med 2022, medan den upphandlade noterade ett medianvärde på 14 procent, en minskning med 7 procentenheter.

Sammanfattningsvis har utvecklingen på marknaden under 2023 varit splittrad. Å ena sidan har den fortsatta återhämtningen av det kommersiella resandet medfört ökade trafikintäkter, förbättrad lönsamhet och stärkt stabilitet bland de företag som bedriver denna typ av trafik. Å andra sidan har det varit ett utmanande år för de som bedriver upphandlad trafik, med både minskade trafikintäkter och stora ekonomiska förluster.

3.2 Bussbranschen

Marknadsstruktur

Busstrafik kan delas in i tre olika segment: regional linjetrafik, långväga linjetrafik samt charter- och beställningstrafik. Den regionala linjetrafiken bedrivs huvudsakligen på samhällsekonomiska grunder, medan den långväga trafiken samt charter- och beställningstrafiken bedrivs helt på affärsmässiga villkor.

I december 2023 bedrevs regional linjetrafik av 218 företag och charter- och beställningstrafik eller långväga linjetrafik av 561 företag.²² Eftersom samma företag kan bedriva båda typerna av trafik är det totala antalet sannolikt lägre än summan av de två delmarknaderna. Jämfört med 2022 har antalet minskat med 0,4 procent och sedan 2019 är minskningen 12 procent. Den nedåtgående trenden har pågått en längre tid och observerades redan före pandemin, även om den förstärktes under den.

Sannolikt finns det flera orsaker till denna utveckling, såsom ökade svårigheter för mindre företag att konkurrera med större bussföretag och andra trafikslag samt en ökad grad av konsolidering. De mindre företagen, som generellt har sämre motståndskraft mot intäktsbortfall, drabbades dessutom i högre grad av det minskade resandet under pandemin. Det senaste årets mer marginella nedgång kan dock tyda på att trenden håller på att vända.

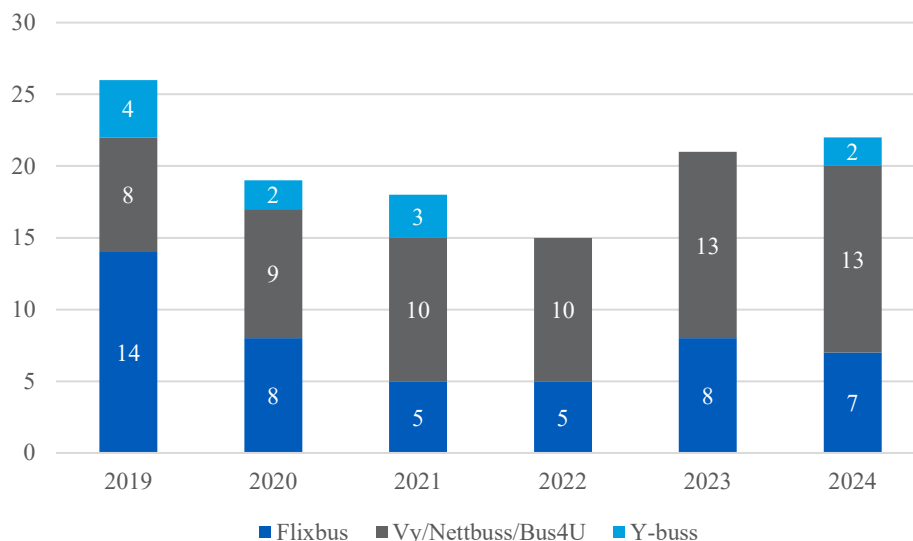
Under 2023 gick tre bussföretag som bedrevs som aktiebolag i konkurs, vilket var två färre än året innan. Enligt konkursstatistik för 2024 har dock antalet konkurser åter ökat något och återgått till samma nivå som 2022. Ett orosmoln för framtiden är den växande andelen företag med skulder på skattekontot. 2024 uppgick denna andel till 14 procent, en ökning med 10 procentenheter jämfört med 2022. Under och i spåren av pandemin gavs företag möjlighet att skjuta upp sina skattebetalningar. Troligen kan den ökade skuldsättningen delvis förklaras av att vissa företag, särskilt de med sämre förutsättningar, inte har kunnat återbetala skatten som planerat efter att möjligheten till anstånd upphörde. Detta ökar risken för fler konkurser i branschen.

Bussbranschen är i grunden småskalig. 2023 bedrevs 57 procent av företagen som enmansföretag, 83 procent hade färre än 10 anställda och 95 procent färre än 100 anställda.²³ Över tid går det däremot att se en utveckling mot allt större företagsenheter. Detta märks inte minst på att det genomsnittliga antalet fordon per tillstånd har ökat med knappt 25 procent de senaste fem åren.

Den kommersiella delmarknaden är mer småskalig än den upphandlade. 2023 bedrevs knappt 60 procent av företagen på denna delmarknad som enmansföretag, jämfört med 49 procent på den upphandlade. Enbart 1 procent av företagen inom den kommersiella hade fler än 100 anställda, att jämföra med 6 procent inom den upphandlade. Trots att majoriteten av företagen är små står ett fåtal större företag för en stor del av utbudet.

²² Statistiska Centralbyrån Företagsdatabasen (2024) Företag och anställda efter näringsgren och storleksklass 2008-2023

²³ Statistiska Centralbyrån Företagsdatabasen (2024) Företag och anställda efter näringsgren och storleksklass 2008-2023



Figur 10: Bussavgångar per dag på fem långväga relationer, 2019-2024.

Källa: Kungliga Tekniska Högskolan

Figur 10 visar antalet avgångar per operatör på fem stora långväga sträckor under en helgfri vardag.²⁴ I samband med att mätningen gjordes trafikerades sträckorna av tre operatörer: Vy Buss, Flixbus och Y-buss. Vy Buss stod för 60 procent av avgångarna, Flixbus för drygt 30 procent och Y-buss för knappt 10 procent. Figuren redovisar enbart den linjelagda långväga trafiken. Dessutom kan fördelningen se annorlunda ut under helgerna.

Fördelningen ser liknande ut på marknaden för upphandlad trafik, där ett fåtal större internationella koncerner, såsom Transdev, Nobina och VR, står för en stor del av utbudet. Mindre företag har ofta svårt att leva upp till de krav som ställs i olika upphandlingar, vilket delvis förklarar varför fördelningen ser ut som den gör. Det finns dock en marknad även för mindre företag, exempelvis vid upphandling av skolskjutsar.

Utveckling av ekonomiska nyckeltal

I tabell 10 framgår den ekonomiska utvecklingen i branschen uppdelat efter regional linjebustrafik samt charter- och fjärrtrafik. Enbart aktiebolag är inkluderade.

Tabell 10: Nyckeltal bland bussföretag 2019-2023, medianvärden.

Indikator	Segment	2019	2020	2021	2022	2023
Omsättning (tkr)	Linjebustrafik	7 937	5 753	4 193	6 587	7 303
	Charter- och fjärrtrafik	4 270	2 918	2 338	2 418	3 206

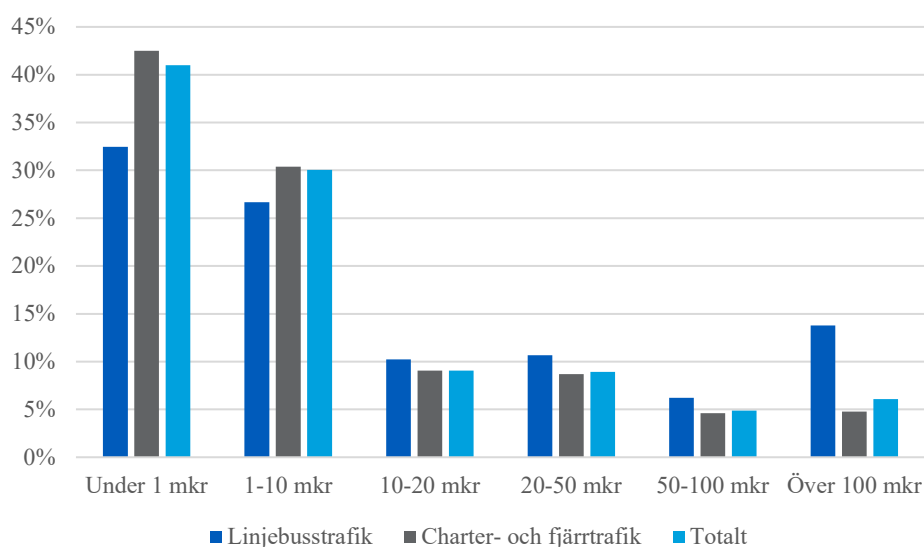
²⁴ Relationerna som avses är: Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö Stockholm-Sundsvall, Stockholm-Umeå och Göteborg-Malmö

Indikator	Segment	2019	2020	2021	2022	2023
Rörelsemarginal (%)	Linjebusstrafik	4,8	3,8	6,4	6,9	8,6
	Charter- och fjärtrafik	3,6	1,8	4,3	5,5	7,9
Soliditet (%)	Linjebusstrafik	41	42	49	52	59
	Charter- och fjärtrafik	41	42	46	49	51

Källa: Statistiska centralbyrån

Totalt uppgick företagens omsättning till 46 miljarder kronor.²⁵ I löpande priser är detta en ökning med 12 procent jämfört med 2022 och med 22 procent jämfört med 2019. Det bör noteras att enbart företag som var aktiva 2023 är inkluderade, vilket innebär att omsättningen sannolikt har underskattats något för perioden 2019-2022. Inom delmarknaden för upphandlad busstrafik uppgick omsättningen till 38 miljarder kronor och inom den kommersiella till 18 miljarder kronor. De senaste åren har omsättningen ökat mer inom den kommersiella marknaden än inom den upphandlade, bland annat på grund av att denna trafik drabbades hårdare av pandemin och därför också studsade tillbaka på ett tydligare sätt då restriktionerna hävdes och resandet återigen tilltog.

I figur 11 visas fördelningen av bussföretagens omsättning.



Figur 11: Fördelning omsättning bland bussföretag.

Källa: D&B Infotorg

Omsättningsfördelningen tydliggör branschens småskalighet. Drygt 40 procent hade en omsättning under 1 miljon kronor och drygt 70 procent under 10 miljoner kronor. Samtidigt hade knappt 5 procent en omsättning

²⁵ Dun & Bradstreet (2024) Infotorg Företag

över 100 miljoner kronor. Andelen företag i de högre intervallen har dock ökat över tid. Detta, tillsammans med ökningen av det genomsnittliga antalet fordon per tillstånd, visar en utveckling mot ökad storskalighet. Inom den kommersiella marknaden hade knappt 45 procent en omsättning under 1 miljon kronor, medan motsvarande inom den upphandlade var cirka 30 procent. Samtidigt hade enbart 5 procent av företagen som bedrev kommersiell trafik en omsättning över 100 miljoner kronor, jämfört med närmare 15 procent bland de som bedrev upphandlad trafik.

Inom den upphandlade delmarknaden uppgick medianomsättningen till 7,3 miljoner kronor, vilket är en ökning med 11 procent jämfört med 2022, men en nedgång med 8 procent jämfört med 2019. Inom den kommersiella delmarknaden uppgick motsvarande till 3,2 miljoner kronor. I sin tur är det en ökning med 33 procent jämfört med 2022, men en nedgång med 26 procent jämfört med 2019.

Inom den kommersiella delmarknaden uppgick medianvärdet av rörelsemarginalen till 7,9 procent, vilket är en förbättring med 2,4 procentenheter jämfört med 2022 och med 4,3 procentenheter jämfört med 2019. Inom den upphandlade marknaden uppgick motsvarande värde till 8,6 procent, en förbättring med 1,7 procentenheter jämfört med 2022 och med 3,8 procentenheter jämfört med 2019. Inom båda marknaderna är lönsamheten alltså tydligt högre än före pandemin. Lönsamheten är även något högre än den för näringslivet i stort, där motsvarande siffra var omkring 6 procent.²⁶ Vad gäller spridningen mellan företagen var den undre och övre kvartilen -1,8 respektive 17,6 procent inom den kommersiella marknaden och 1 respektive 18,1 procent inom den upphandlade.

2023 uppgick mediansoliditeten inom den kommersiella marknaden till 51 procent, en förbättring med 2 procentenheter jämfört med 2022 och med 10 procentenheter jämfört med 2019. Den undre kvartilen uppgick till 26 procent och den övre till 75 procent. Inom den upphandlade marknaden uppgick soliditeten till 59 procent, vilket är en förbättring med 7 procentenheter jämfört med 2022 och med 18 procentenheter jämfört med 2019. Jämfört med året innan har således soliditeten stärkts inom båda marknaderna, vilket delvis kan förklaras av att företagets vinster åter har ökat.

Under pandemin minskade resandevolymer kraftigt, vilket resulterade i en försämring av branschens finansiella tillstånd, särskilt inom den kommersiella delmarknaden. Sedan restriktionerna hävdades har bussresandet ökat tydligt, vilket återspeglas i de ekonomiska nyckeltalen. Samtidigt som medianomsättningen fortsätter att stiga och närmar sig nivåerna före

²⁶ Statistiska Centralbyrån Företagens ekonomi (2024) Branschnyckeltal efter näringsgren, storleksklass och kvartil 2008-2023

pandemin, har rörelsemarginalerna inom båda delmarknaderna ökat till nivåer som tydligt överstiger de före pandemin. Ett orosmoln för framtiden är den ökade andelen företag med skatteskulder, som riskerar att leda till fler konkurser i branschen.

3.3 Taxi

Marknadsstruktur

I december 2023 fanns 8 736 företag med tillstånd att bedriva taxitrafik, en ökning med 8 procent jämfört med 2022 och 14 procent jämfört med 2019.

Taximarknaden kännetecknas, liksom bussmarknaden, av sin småskalighet. 2023 var 65 procent av företagen enmansföretag, 26 procent hade 1 till 4 anställda medan enbart drygt 1 procent hade fler än 20 anställda.²⁷ Under en lång tid präglades marknaden av konsolideringar och en utveckling mot färre men i genomsnitt större företag. Denna trend har brutits sedan en tid tillbaka och de senaste åren har en utveckling mot fler men i genomsnitt mindre företag observerats. Detta återspeglas i antalet enmansföretag, som de senaste fem åren har ökat med 57 procent, varav 9 procent det senaste året. Detta har i sin tur lett till att andelen enmansföretag har ökat med 15 procentenheter. Den ökade småskaligheten kan följa av den ökade etableringen av så kallade app-taxiföretag, såsom Bolt och Uber. Dessa företag tillhandahåller digitala plattformar som gör det möjligt för resenärer att komma i kontakt med enskilda förare, vilket gör det enklare att bedriva taxitrafik i egen regi. För den genomsnittlige taxikunden blir småskaligheten därmed inte direkt synlig.

2023 gick 87 taxiföretag som bedrevs som aktiebolag i konkurs, en ökning med sex företag sedan året innan. Även under 2024 ökade antalet konkurser, då motsvarande antal uppgick till 88 företag.²⁸ Precis som på bussmarknaden har en ökad andel av företagen skatteskulder. 2024 hade 23 procent av företagen skulder registrerade på skattekontot, att jämföra med 8 procent 2022.²⁹ Detta innebär en risk att konkurserna i branschen kan tillta ytterligare framöver.

Utveckling av ekonomiska nyckeltal

Tabell 11 visar den ekonomiska utvecklingen i branschen med avseende på nettoomsättning, rörelsemarginal och soliditet. Siffrorna baseras på aktiebolag. Eftersom två tredjedelar av branschen utgörs av enskilda företag är bortfallet relativt stort.

²⁷ Statistiska Centralbyrån Företagsdatabasen (2024) Antal efter näringsgren, storleksklass och år, 2008-2023

²⁸ Creditsafe.com (2024) Alla konkurser i Sverige 2024

²⁹ Skatteverket (2024)

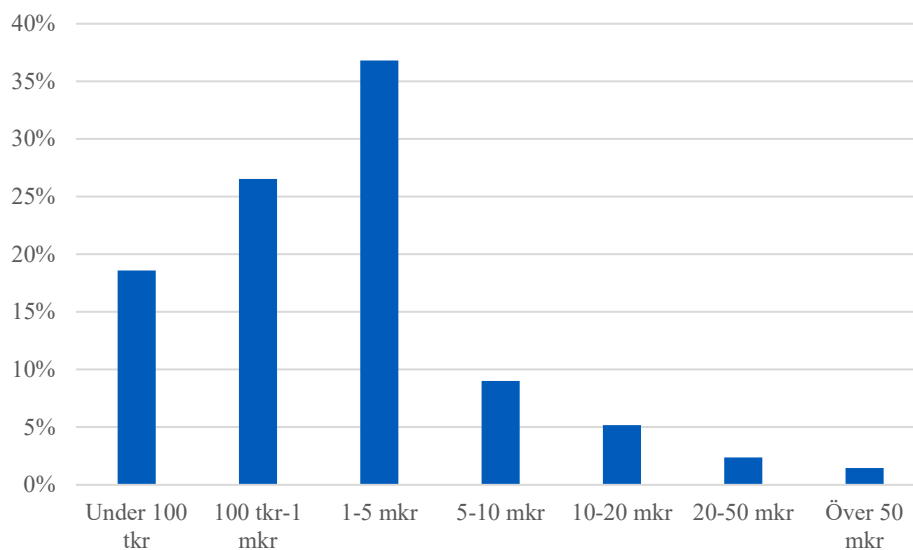
Tabell 11: Nyckeltal bland taxiföretag 2019-2023. Medianvärden.

Nyckeltal	2019	2020	2021	2022	2023
Omsättning (tkr)	1 608	1 166	1 199	1 387	1 458
Rörelsemarginal (%)	3,2	0,9	3,9	4,7	4,4
Soliditet (%)	35	36	39	37	35

Källa: Statistiska centralbyrån

2023 uppgick den sammanlagda omsättningen till knappt 21 miljarder kronor.³⁰ Det är en ökning med 21 procent jämfört med 2022 och i paritet med de nivåer som uppmättes 2019. Även under 2022 steg omsättningen med omkring 20 procent. Detta pekar på att försäljningen av taxiresor har fortsatt att öka under 2023 och nästintill återgått till nivåerna från 2019. Detta är i linje med resultaten i kapitel 2.1.2, där det visades att körsträckorna ökat kraftigt sedan pandemin. Det bör nämnas att siffrorna för åren mellan 2019 och 2022 har samma begränsning som sammanställningen för bussbranschen, det vill säga att de enbart baseras på företag som var aktiva 2023.

I figur 12 visas fördelningen av omsättningen bland taxiföretag.



Figur 12: Fördelning avseende omsättning bland taxiföretag 2023.

Källa: D&B Infotorg

Majoriteten av företagen har en liten omsättning. 2023 hade knappt 20 procent en omsättning under 100 000 kronor, 45 procent under 1 miljon kronor och drygt 80 procent under 5 miljoner kronor. Samtidigt hade knappt

³⁰ Dun & Bradstreet (2024) Infotorg Företag

10 procent en omsättning över 10 miljoner kronor. Över tid har andelen företag i de lägre omsättningsintervallen ökat.

2023 uppgick medianomsättningen till knappt 1,5 miljoner kronor. Det är en ökning med cirka 5 procent sedan 2022, dock är det cirka 10 procent lägre än före pandemin. Den ökade medianomsättningen är ett resultat av återhämtningen av taxiresandet. Under åren strax före pandemin minskade däremot medianomsättningen kontinuerligt, vilket ska ses i ljuset av utvecklingen mot allt mindre företag. Eftersom denna trend har fortsatt de senaste åren är det sannolikt att medianomsättningen inte fullt ut återgår till tidigare nivåer, även om resandet skulle göra det.

Medianvärdet av rörelsemarginalen uppgick till 4,4 procent. Jämfört med 2022 är det en minskning med 0,3 procentenheter, men en ökning med 1,2 procentenheter jämfört med 2019. Den undre kvartilen uppgick till -0,9 procent och den övre till 12,4 procent. Jämfört med 2022 har såväl den undre som övre kvartilen minskat något, vilket pekar på att lönsamheten har minskat inom stora delar av marknaden.

2023 uppgick medianvärdet för soliditeten till 35 procent. Det är en minskning med 5 procentenheter sedan 2022 och samma nivå som 2019. Spridningen mellan företagen är förhållandevis stor. Den undre kvartilen uppgick till 15 procent och den övre till 61 procent. Jämfört med 2022 har både den undre och övre kvartilen minskat i samma omfattning, vilket innebär att soliditeten försämrats i stora delar av branschen, men att spridningen är oförändrad.

Pandemin förvärrade branschens redan utsatta ekonomiska situation. Under 2021 påbörjades dock en återhämtning när såväl omsättningen som lönsamheten tog små kliv i rätt riktning. Den positiva utvecklingen fortsatte 2022. Även under 2023 syns på flera sätt en positiv utveckling. Såväl den samlade omsättningen som medianomsättningen har fortsatt att öka. Utvecklingen mot fler men mindre företag bör dock så småningom leda till att omsättningen stabiliseras på lägre nivåer än tidigare. Visserligen har medianvärdet av rörelsemarginalen försämrats något, men den är alltjämt på en hög nivå. Liksom busstrafiken har andelen företag med skatteskulder ökat. I kombination med den försämrade soliditeten riskerar detta att leda till att konkurserna i branschen tilltar.

4 Marknadshändelser

Connecting Stockholm får ansvaret att driva tunnelbanan

I januari 2024 beslutade trafiknämnden i Region Stockholm att tilldela Connecting Stockholm det nya avtalet om tunnelbanetrafiken.³¹ Avtalet omfattar ett helhetsåtagande för tunnelbanetrafiken, vilket innebär ansvar för trafikproduktion, trafikplanering, trafikledning, bemanning och städning av stationer samt hantering av trafikinformation, drift och underhåll av SL:s tunnelbanetåg och fordonsdepåer. Trafikstart är planerad till maj 2025. Avtalet gäller elva år, med ett totalt värde på cirka 40 miljarder kronor.³²

Upphandlingen möttes dock av kritik från både bransch och politiker. Fyra anbudsgivare lämnade anbud, men tre av dem diskvalificerades eftersom de inte ansågs uppfylla kvalitetskraven. Kritiken bestod främst i att upphandlingen inte gjordes om när bara ett bolag kvalificerade sig, trots att de andra anbudsgivarna har stor erfarenhet av att bedriva kollektivtrafik.³³ En av anbudsgivarna, Keolis-Alstom, överklagade beslutet till förvaltningsrätten, som dock kom fram till att regionen skött upphandlingen korrekt.³⁴ Keolis-Alstom fortsatte då med en överklagan till kammarrätten. Den 5 november 2024 beslutade kammarrätten att inte meddela prövningstillstånd, vilket innebär att avtal kunde tecknas med Connecting Stockholm AB.³⁵

MTR lämnar den svenska järnvägsmarknaden

När avtalet om Mälartåg övergick från MTR till Transdev i mitten av juni 2024 markerade det slutet för MTR:s tid på den svenska järnvägsmarknaden. MTR debuterade i Sverige 2009, när de tog över driften av tunnelbanetrafiken i Stockholm.³⁶ Därefter expanderade de stegvis, först till den kommersiella järnvägsmarknaden genom snabbtågstrafiken på sträckan Stockholm-Göteborg och sedan till den upphandlade marknaden genom SL:s pendeltåg och så småningom Mälartåg.

Med tiden kom MTR att växa till ett av de större företagen på marknaden. Som mest hade de 5 procent av den kommersiella marknaden och 35 procent av den upphandlade. Under sin tid i Sverige har de dock brottats med lönsamhetsproblem. Med undantag för 2023 redovisade den kommersiella trafiken ständiga förlustresultat. Även om den upphandlade trafiken periodvis genererade mindre vinster präglades den överlag av stora

³¹ Dagens Nyheter 2024-01-24 Artikel Nytt bolag tar över Stockholms tunnelbana – avtalet värt 40 miljarder

³² Region Stockholm 2024-01-26 Pressmeddelande Connecting Stockholm AB vinner tunnelbaneupphandling.

³³ Dagens Nyheter 2024-02-04 Artikel Skarp kritik mot SL:s tunnelbaneupphandling

³⁴ Dagens Nyheter 2024-02-02 Artikel Jätteupphandlingen om tunnelbanan överklagas

³⁵ Dagens Näringsliv 2024-11-22 Artikel Ny era för Stockholms tunnelbana och SL – avtal värt 40 miljarder under 11 år på plats

³⁶ Mtrnordic.se MTR Tunnelbanan (2024-12-17)

förluster. De senaste åren accelererade förlusterna som en följd av att de inte kunde utföra trafiken som planerat.

Det var mot denna bakgrund som MTR Nordic i slutet av 2022 inledde en översyn av verksamheten.³⁷ Initialt var denna avgränsad till den kommersiella trafiken men omfattade så småningom hela verksamheten. Sedan slutet av 2023 har de olika bolagen inom MTR-koncernen allteftersom meddelat att de upphör med sin trafik. I november 2023 meddelades att MTR Pendeltågen och SL enats om att avbryta sitt samarbete i förtid.³⁸ I februari 2024 offentliggjordes att MTR och Mälardalstrafik hade kommit överens om att avsluta avtalet om Mälartåg.³⁹ Senare samma månad blev det även klart att MTRX skulle säljas till finländska VR. Försäljningen slutfördes i maj.⁴⁰ I och med försäljningen av snabbtågen har MTR lämnat den svenska järnvägsmarknaden helt. MTR driver fortfarande tunnelbanetrafiken i Stockholm, men den övergår till annan operatör i december 2025.⁴¹

SJ tar över pendeltågstrafiken i Stockholm

Kort efter att SL och MTR enats om att avsluta sitt samarbete, offentliggjorde SL att SJ hade tilldelats ett nödavtal på två år, med option om ytterligare två år. Övertagandet skedde i mars 2024 och sedan dess har SJ bedrivit trafiken genom dotterbolaget SJ Stockholmståg. Trafiken sker på löpande räkning.⁴² Jämfört med SL:s avtal med MTR uppges denna lösning ha lett till stora merkostnader.⁴³

I december 2024, då datumet för att lämna anbud inom ramen för den ordinarie upphandlingsprocessen passerades, framkom att SJ inte lämnat anbud på trafiken. Beslutet motiverades med att riskfördelning mellan beställare och utförare upplevdes som snedvriden och att det under de givna villkoren skulle innebära för stora risker för dem att utföra trafiken.⁴⁴ I februari 2025 framkom att upphandlingen hade avbrutits på grund av bristande konkurrens.⁴⁵

³⁷ MTR Nordic 2022-12-19 Pressmeddelande MTR Nordic inleder en strategisk översyn av MTRX

³⁸ Storstockholms lokaltrafik 2023-11-01 Pressmeddelande Trafikförvaltningen och MTR har beslutat att avsluta pendeltågsuppdraget

³⁹ Mälardalstrafik 2024-02-22 Pressmeddelande Mälardalstrafik inleder samarbete med Transdev

⁴⁰ MTR Nordic 2024-05-30 Pressmeddelande MTR slutför försäljningen av MTRX till VR

⁴¹ Storstockholms lokaltrafik 2024-10-23 Pressmeddelande Temporärt tunnelbaneavtal klart

⁴² Storstockholms lokaltrafik 2024-03-03 Pressmeddelande SJ kör pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen från den 3 mars 2024

⁴³ Mitti.se 2024-12-11 Artikel SJ drar sig ur pendeltågstrafiken i Stockholm

⁴⁴ Upphandling24.se 2024-12-09 Artikel Ratar "pendeln" efter nödavtal

⁴⁵ Järnvägar.se 2025-02-20 Artikel Upphandling för pendeltåg i Stockholm avbruten

Transdev tar vid i Mälardalen

Sedan 2021 har MTR bedrivit pendeltågstrafik i Mälardalen genom dotterbolaget MTR Mälartåg.⁴⁶ MTR:s tid i Mälardalen kom dock att präglas av problem med såväl förarbrist och inställda avgångar som ekonomiska minusresultat. 2023 meddelade Mälardalstrafik att de valt att inte förlänga avtalet med MTR och i januari 2024 offentliggjordes att avtalet med MTR skulle avslutas i förtid i juni 2024, två år före avtalad tid. För att säkerställa trafikens genomförande medan den upphandlades på nytt fick Transdev ett nödavtal över två år med option på ytterligare ett år.⁴⁷ Mälardalstrafik har inlett den ordinarie upphandlingsprocessen. Målsättningen är att ett långsiktigt avtal ska ta vid från sommaren 2026.

VR köper MTRX

2015 påbörjade MTR, genom MTR Express, som senare blev MTRX, snabbtågstrafik mellan Stockholm och Göteborg. Nio år efter trafikstart stod det dock klart att deras trafik på sträckan skulle upphöra. Som en del i deras utträde från den svenska marknaden meddelade MTR i februari 2024 att MTRX hade sålts till VR. Försäljningen slutfördes i maj efter att Konkurrensverket gett affären sitt godkännande. Sedan dess har VR drivit vidare trafiken under namnet VR Snabbtåg.⁴⁸

MTR:s trafik var det första exemplet på direkt konkurrens inom snabbtågssegmentet i Sverige. Konkurrensen bedöms ha lett till ett större och mer varierat utbud samt i genomsnitt lägre biljettpriser. Vid utträdet körde MTRX nio avgångar per dag och riktning och stod med för knappt en fjärdedel av sträckans totala utbud.

Transdev tar över Östgötapendeln

I januari 2024 meddelades att Transdev, i konkurrens med den nuvarande operatören VR, hade vunnit upphandlingen om trafiken på Östgötapendeln. Transdev kommer att påbörja trafiken sommaren 2025 genom ett avtal som sträcker sig till 2033, med option om ytterligare fyra år. Avtalet uppskattas vara värt omkring 1 miljard kronor.⁴⁹

Trafiken på Östgötapendeln har bedrivits av VR sedan hösten 2022, då de förvärvade Arriva Sverige. Arriva hade dessförinnan bedrivit trafiken sedan 2010.

VR efter Transdev i Öresund

Turerna kring Öresundståg har varit många de senaste åren. I december 2020 tog SJ över trafiken efter att Transdevs avtal med Öresundstrafik hade

⁴⁶ Mälartåg 2021-11-01 Pressmeddelande Dags för MTR att köra Mälartåg

⁴⁷ Mälardalstrafik 2024-02-22 Pressmeddelande Mälardalstrafik inleder samarbete med Transdev

⁴⁸ VR Sverige 2024-05-30 Pressmeddelande MTRX blir VR – finska VR:s förvärv av tågoperatör i Sverige klart

⁴⁹ Transdev 2024-01-30 Pressmeddelande Transdev tar över Östgötapendeln

löpt ut.⁵⁰ Det uppstod dock snabbt meningskiljaktigheter mellan SJ och Öresundstrafik rörande delar i avtalet, och redan i slutet av 2022 avslutades avtalet i förtid. För att upprätthålla trafiken medan en ny upphandling genomfördes gavs Transdev återigen förtroendet för trafiken, genom ett nödavtal på två år och med option om ytterligare ett år.⁵¹ Den ordinarie upphandlingen slutfördes hösten 2024, och det stod då klart att VR hade gått vinnande ur upphandlingen i konkurrens med Vy Tåg och Transdev. VR tar över trafiken i december 2025 genom ett femårigt avtal med ett värde på 6 miljarder kronor.⁵²

I och med detta så fortsätter VR:s expansion på den svenska marknaden. Sedan inträdet hösten 2022 har VR lyckats knyta till sig flera trafikavtal. Utöver Öresundståg har de vunnit avtal om trafiken för Tåg i Bergslagen, Östgotapendeln, X-tåget och Norrtåg. VR har också slagit in sig på snabbtågsmarknaden genom förvärvet av MTRX.

Flixtrain lämnar Sverige

Den tyska operatören Flixtrain startade tågtrafik på sträckan Stockholm-Göteborg våren 2021.⁵³ Hector Rail anlätades för tågdragnings och bemanning av tågen. Bolagets affärsidé var att erbjuda ett lågprisalternativ till de redan etablerade järnvägsföretagen, SJ och MTR, och därmed locka de mer priskänsliga resenärerna.

2023 kantades dock av stora problem för Flixtrain. Under våren drabbades Flixtrain av vagnsbrist, vilket tvingade dem att ställa in stora delar av trafiken. Det skulle dröja till sommaren samma år innan problemen var åtgärdade och trafiken kunde återgå till det normala. I januari 2024 kom plötsligt beskedet att all trafik ställdes in på obestämd tid. Därefter, i april, meddelade Flixtrain att de hade avbrutit sin satsning på järnvägstrafik i Sverige och därmed lämnar marknaden helt.⁵⁴ Flixtrain motiverade beslutet med att de behövde omprioritera sina resurser till Tyskland för att möta den ökade efterfrågan på billiga och hållbara resor.

VR tar över Norrtåg efter Vy Tåg

2016 tog Vy Tåg, då under namnet Svenska Tågkompaniet, över ansvaret för Norrtågs trafik genom ett avtal som sträckte sig fram till 2025.⁵⁵ Sommaren 2024 stod det klart att Vy Tåg inte skulle få fortsätta bedriva trafiken och att en ny operatör skulle ta över när det avtalet löpt ut. I konkurrens med Vy Tåg vann nämligen VR upphandlingen för att driva

⁵⁰ SJ 2019-05-21 Pressmeddelande SJ får förtroende att köra Öresundståg

⁵¹ Öresundståg 2022-04-21 Pressmeddelande Öresundståg och SJ avslutar avtal om Öresundståg i förtid

⁵² VR Sverige 2024-10-15 Pressmeddelande VR vinner kontraktet för Öresundståg

⁵³ Flixtrain 2021-04-14 Pressmeddelande FlixTrain expands in Europe: Green long-distance trains start in Sweden

⁵⁴ Järnvägar.nu 2024-04-19 Artikel Flixtrain lämnar Sverige

⁵⁵ Norrtåg 2016-08-12 Pressmeddelande Tågkompaniet tar över som operatör

trafiken mellan 2025 och 2035. Det totala värdet på avtalet uppgår till 3,2 miljarder kronor.⁵⁶

De senaste åren har Vy Tåg förlorat flera trafikavtal i Sverige, och så sent som hösten 2024 slutade de även med nattågstrafiken till Narvik.

SJ tar över nattågen till Narvik

SJ tar över nattågstrafiken på sträckan Stockholm-Luleå/Narvik sedan Vy Tåg, som trafikerat sträckan sedan 2020, valde att inte nyttja optionen om förlängning av avtalet.⁵⁷ Trafikverket direkttilldelade SJ ett avtal på två år. SJ kommer att köra trafiken på löpande räkning med insyn från Trafikverket. Ersättningen för trafiken beräknas uppgå till cirka 190 miljoner kronor det första avtalsåret.⁵⁸ Detta innebär en betydande fördyring av trafiken. Vy Tåg ersattes med cirka 10 miljoner kronor per år.

SJ kommer även att fortsätta att köra nattågstrafiken på sträckan Stockholm-Duved till december 2026. Trafikverket fick i september avslag på det extra tillskott de begärt i budgetpropositionen för att upphandla trafik. För att säkra nattågstrafiken på sträckan i ytterligare två år valde Trafikverket då att omfördela omkring 20 miljoner kronor i sin budget.⁵⁹

Samtidigt avslutar SJ nattågstrafiken från Göteborg till norra Sverige, som de trafikerat kommersiellt sedan 2020. SJ menar att det finns en efterfrågan, men att trafiken ändå behöver visst stöd och önskar att Trafikverket fick i uppdrag att upphandla nattågstrafiken även på dessa sträckor.⁶⁰ Trafikverket har hittills inte handlat upp nattågstrafik från Göteborg med hänvisning till att det redan finns anslutande tågförbindelser mellan Göteborg och Stockholm och att sträckan är en av de mest lönsamma i Sverige.⁶¹

SJ lägger ner Uppsalapendeln

I augusti 2024 meddelade SJ att de kommer att lägga ner sin regionalnattågstrafik mellan Stockholm och Uppsala, den så kallade Uppsalapendeln, vid tidtabellskiftet samma år.⁶² SJ motiverade beslutet med att det hade blivit svårare att bedriva en lönsam trafik, i takt med att den upphandlade trafiken på sträckan hade ökat. Trafiken på sträckan är omfattande och förutom SJ bedriver även Mälartåg och SL upphandlad trafik mellan städerna. Tillsammans stod den upphandlade trafiken för omkring 40 avgångar per dag och riktning.

⁵⁶ Norrtåg 2024-07-08 Pressmeddelande VR Sverige blir operatör för Norrtåg från december 2025

⁵⁷ Jämvägar.nu 2024-03-13 Artikel Vy överger nattågen

⁵⁸ Jämvägar.nu 2024-07-10 Artikel SJ tar över nattågen i norr

⁵⁹ SVT Nyheter 2024-11-19 Nyhet Nattåg Stockholm-Duved förlängs i två år till

⁶⁰ Jämvägar.nu 2024-08-19 Artikel Inga nattåg från Göteborg

⁶¹ Sveriges Radio P4 Västerbotten 2024-08-23 Nyhet Trafikverket nobbar nattågen – ingen prio på sträckan

⁶² Jämvägar.nu 2024-08-28 Artikel Slutkört för Uppsalapendeln

Beslutet väckte en oro bland en del resenärer som befarade att en fungerande pendlingstrafik inte skulle kunna gå att upprätthålla. Ungefär en månad efter SJ:s besked meddelade dock Mälartåg att de skulle utöka sin trafik till halvtimmestrafik från och med tidtabellskiftet 2024.⁶³

Helhetsansvar för Stockholms spårvagnstrafik

Redan i maj 2023 vann AB Stockholm spårvägar Region Stockholms upphandling gällande SL:s spårtrafik. Efter en lång period av överprövningar fastställdes i april 2024 att det ursprungliga tilldelningsbeslutet gällde. Uppdraget innebär ett helhetsåtagande av drift, planering samt underhåll av Tvärbanan, Nockebybanan, Saltsjöbanan, Lidingöbanan och Spårväg City. Det nya trafikavtalet, som gäller från december 2024, sträcker sig över tio år och beräknas vara värt omkring 6 miljarder kronor.⁶⁴

Nya EU-regler får positiv respons från turistbussbranschen

I februari 2024 enades Europaparlamentet och ministerrådet om förändrade kör- och vilotidsregler för bussförare som kör beställningstrafik. De nya reglerna innebär en ökad flexibilitet i regelverket och är bättre anpassade för denna typ av trafik. I praktiken innebär förändringarna att transportföretagen i högre grad kan anpassa sina körningar efter passagerarnas önskemål, till exempel att göra uppehåll eller ändra färdväg under resans gång.⁶⁵ Sveriges bussföretag välkomnar de nya reglerna, som de ser som ett erkännande av att busstrafikens förutsättningar skiljer sig från godstrafikens.

Bussbranschen har i flera år argumenterat för att kör- och vilotidsregelverket inte är anpassat efter den oförutsägbara verklighet som präglar beställningstrafiken. De menar att de nya reglerna inte bara minskar stressen för bussförarna, utan även ger dem större kontroll att anpassa körningen efter aktuella förhållanden.⁶⁶

⁶³ Mälardalstrafik 2024-10-18 Pressmeddelande Mälardalstrafik utökar sin regionaltågstrafik

⁶⁴ Jämvägar.nu 2024-05-04 Artikel Stockholms Spårvägar skriver avtal med Region Stockholm

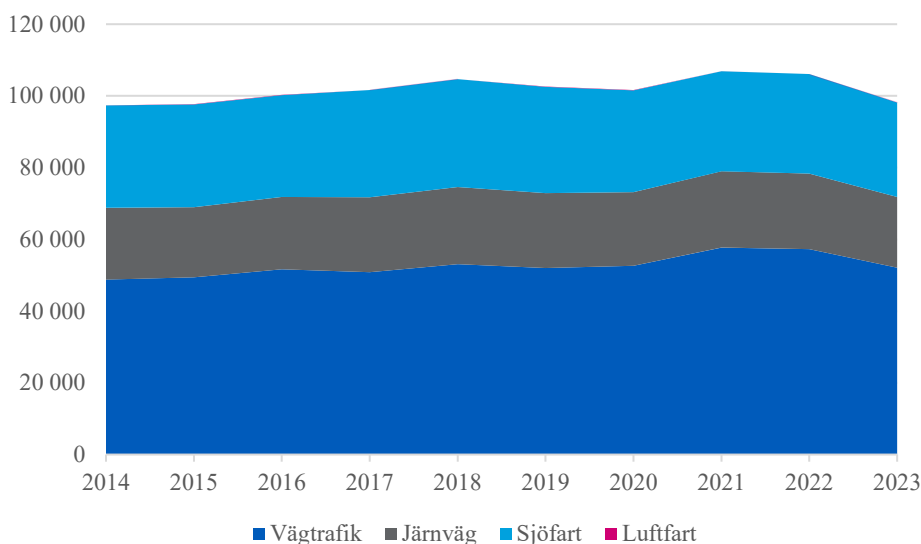
⁶⁵ Transportstyrelsen 2024-05-22 Nyhet Nya regler för bussförare som kör beställningstrafik

⁶⁶ Transportföretagen 2024-02-01 Pressmeddelande Viktig seger i EU för turistbussbranschen

5 Godstransporter

I detta kapitel beskrivs utvecklingen på godstransportmarknaden. Uppföljningen redovisas utifrån en uppdelning mellan godstransporter på väg respektive järnväg.

Aktiviteten på godstransportmarknaden kan kvantifieras med hjälp av godstransportarbetet, vilket är ett mått som redovisas i tonkilometer och beräknas genom att multiplicera den fraktade godsmängden med körsträckan. 2023 uppgick det totala godstransportarbetet i Sverige till 98 miljarder tonkilometer, vilket är en minskning med 7 procent jämfört med 2022 och 4 procent jämfört med 2019.⁶⁷ Denna utveckling kan sannolikt kopplas till avmattningen i konjunkturen. I och med denna nedgång har hela tillväxten i spåren av covid-19-pandemin nu utraderats.



Figur 13: Utveckling av godstransportarbetet i Sverige, 2014-2023.

Källa: Trafikanalys

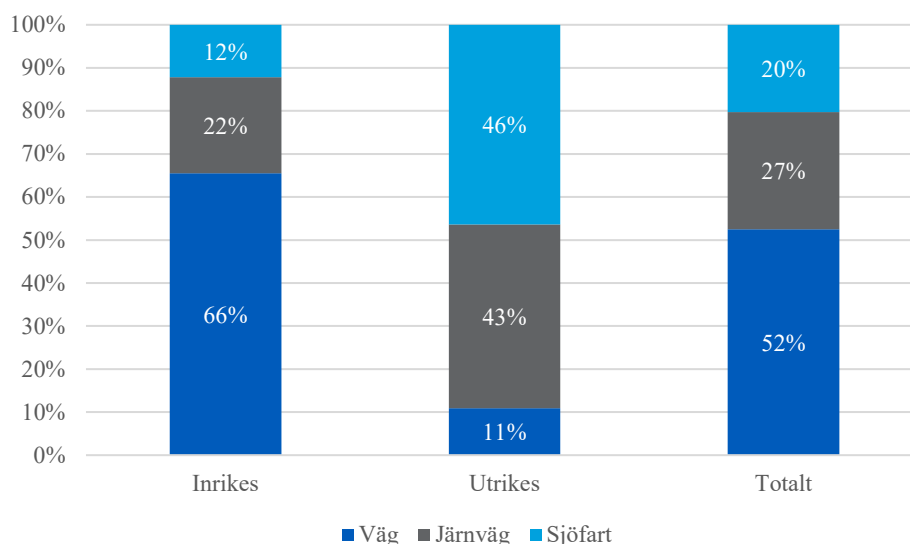
I figur 13 visas godstransportarbetets utveckling den senaste tioårsperioden. Sett över hela perioden är godstransportarbetet mer eller mindre oförändrat. Däremot skiljer sig utvecklingen mellan de olika trafikslagen. Samtidigt som godstransportarbetet på väg har ökat med 8 procent har motsvarande siffror för järnväg och sjöfart minskat med 2 respektive 8 procent.

En stor andel av godstransporterna i Sverige utförs på väg. 2023 stod vägtrafiken för 53 procent av godstransportarbetet, sjöfarten för 27 procent, järnvägen för 20 procent, medan luftfarten enbart stod för en liten del. Ungefär en femtedel av de avgående sändningarnas godsmängd fraktades i

⁶⁷ Trafikanalys (2024) Godstransportarbetet i Sverige 2000-2023 (Statistik 2024:26)

olika intermodala transportkedjor, där järnväg och sjöfart utgjorde den vanligaste kombinationen.⁶⁸ Fördelningen mellan trafikslagen har varit stabil över tid med mindre förändringar från år till år. Under 2023 minskade vägtrafikens andel med 0,9 procentenheter medan järnvägens andel ökade med 0,3 procentenheter och sjöfartens andel med 0,6 procentenheter. Om tidshorizonten vidgas till att omfatta de senaste tio åren blir förändringarna desto tydligare. Under denna period har vägtrafikens andel ökat med knappt 3 procentenheter medan järnvägens andel minskat med 0,4 procentenheter och sjöfartens andel minskat med 2,4 procentenheter.

Eftersom trafikslagets relativa konkurrenskraft varierar mellan olika sändningar, bland annat beroende på vad som transporteras, hur ofta det transporteras och hur långt det transporteras, används trafikslagen i olika omfattning vid inrikes respektive utrikes trafik.



Figur 14: Fördelning av godstransportarbetet mellan trafikslag vid in- och utrikes trafik, 2023.
Källa: Trafikanalys

Vid inrikes trafik står vägtransporterna för en större del av godstransportarbetet medan järnväg och sjöfart spelar en mindre betydande roll. Vid utrikes trafik är rollerna omvända.

5.1 Godstransporter på väg

2023 uppgick godstransportarbetet på det svenska vägnätet till 51,7 miljarder tonkilometer, vilket är en minskning med 10 procent jämfört med

⁶⁸ Trafikanalys (2022) Varuflödesundersökningen 2021 (Statistik 2022:33)

2022 och strax under 2019 års nivåer. Därmed har godstransportarbetet på väg återgått till nivåerna före covid-19-pandemin.

Av det totala godstransportarbetet utfördes 41,1 miljarder tonkilometer av svenskregistrerade tunga lastbilar, 9,7 miljarder tonkilometer av utlandsregistrerade tunga lastbilar och knappt 1 miljard tonkilometer utfördes av lätta lastbilar. Av de utlandsregistrerade lastbilarnas trafik var 1,7 miljarder tonkilometer cabotagetransporter, vilket är en mindre ökning jämfört med 2022.⁶⁹ Under den senaste femårsperioden har dock denna typ av transporter minskat. Även om det är svårt att dra en rät linje däremellan skulle det delvis kunna följa av mobilitetspaketets införande, som bland annat innebar en begränsning av dessa transporter. Fortsättningsvis kommer vi enbart att behandla den trafik som utförts av svenskregistrerade tunga lastbilar.

En stor majoritet av de svenskregistrerade lastbilarnas godstrafik sker inom Sveriges gränser. 2023 uppgick inrikes trafik till 40,3 miljarder tonkilometer, vilket utgör 95 procent av totalen. Samtidigt uppgick utrikes trafik till 2,1 miljarder tonkilometer. Jämfört med 2022 har inrikes trafik minskat med 11 procent och därmed återgått till liknande nivåer som 2019, medan utrikes trafik har varit nästintill oförändrad. Den gränsöverskridande trafiken består främst av transporter till och från Norge, Danmark och Tyskland.⁷⁰

I tabell 12 framgår utvecklingen av antal transporter, körsträcka och fraktad godsmängd den senaste femårsperioden.

Tabell 12: Antalet transporter, körsträcka och godsmängd för gods på väg, 2019-2023.

Indikator	2019	2020	2021	2022	2023	2023/2022
Antal transporter (1 000-tal)	42 555	42 592	44 023	42 966	40 569	-5,6 %
Körsträcka (1 000-tal km)	3 120 574	3 115 916	3 353 101	3 549 228	3 282 326	-7,5 %
Godsmängd (1 000-tal ton)	449 329	475 200	492 464	476 969	446 501	-6,4 %

Källa: Trafikanalys

2023 gjordes totalt 40,5 miljoner lastbilstransporter, varav 40,2 miljoner skedde inom landets gränser. Jämfört med 2022 har antalet lastbilstransporter minskat med 6 procent och jämfört med 2019 med 5 procent. Det är andra året i rad som antalet lastbilstransporter minskar. Faktum är att antalet lastbilstransporter nu är på den lägsta nivån sedan 2016.

⁶⁹ Trafikanalys (2024) Transportarbete i Sverige 2000-2024 (Statistik 2024:26)

⁷⁰ Trafikanalys (2024) Lastbilstrafik 2023 (Statistik 2024:14)

Samtidigt uppgick lastbilarnas sammanlagda körsträcka till 3,3 miljarder kilometer. Det är en minskning med 8 procent jämfört med 2022, men en ökning med 6 procent jämfört med 2019. Av dessa kördes 600 miljoner kilometer utan last, vilket motsvarar 17 procent av den totala körsträckan.⁷¹

Därmed har det skett en minskning av både antalet transporter och den sammanlagda körsträckan. Eftersom körsträckan har minskat mer än antalet transporter har den genomsnittliga körsträckan också minskat. 2023 uppgick denna till 81 kilometer, vilket kan jämföras med 83 kilometer året innan. Även om den genomsnittliga körsträckan minskat under det senaste året är den fortfarande ungefär 10 procent längre än 2019.

Utöver godstransportarbetet kan mängden gods som fraktas med lastbil användas för att få en bild av hur efterfrågan på lastbilstransporter har utvecklats. 2023 uppgick godsmängden till 447 miljoner ton. Det är en minskning med 6 procent jämfört med 2022 och med 1 procent jämfört med 2019. Godsmängden har minskat mer än antalet transporter, vilket innebär att den genomsnittliga godsmängden per transport har minskat. 2023 uppgick denna i snitt till 11 ton per lastbilstransport, vilket är 1 procent mindre än 2022. Detta kan tyda på en viss minskning av fyllnadsgraden under året. Trots detta är den genomsnittliga godsmängden fortsatt högre än 2019.

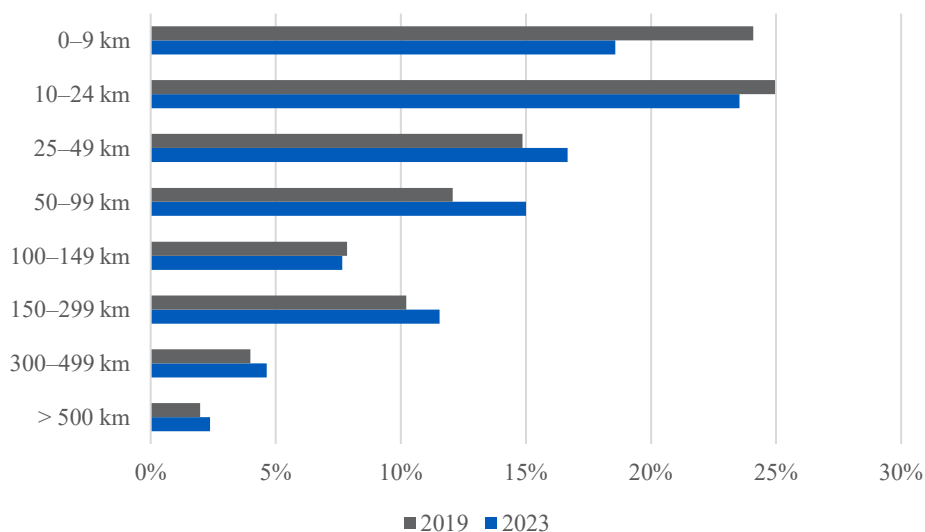
5.1.1 Lastbilstransporter dominerar vid korta avstånd

Lastbilstransporter är särskilt konkurrenskraftiga vid korta avstånd, då deras flexibilitet och låga fasta kostnader kan nyttjas effektivt. Detta reflekteras i att majoriteten av lastbilstransporterna sker över korta avstånd. Den allra största andelen lastas och lossas inom ett och samma län. 2023 uppgick denna andel till 74 procent av den totala godsmängden.⁷²

I figur 15 redovisas andelen lastbilstransporter efter transportavstånd för åren 2019 och 2023.

⁷¹ Trafikanalys (2024) Lastbilstrafik 2023 (Statistik 2024:14)

⁷² Trafikanalys (2024) Lastbilstrafik 2023 (Statistik 2024:14)



Figur 15: Andel transporter fördelat efter transportavstånd, 2023 och 2019.

Källa: Trafikanalys

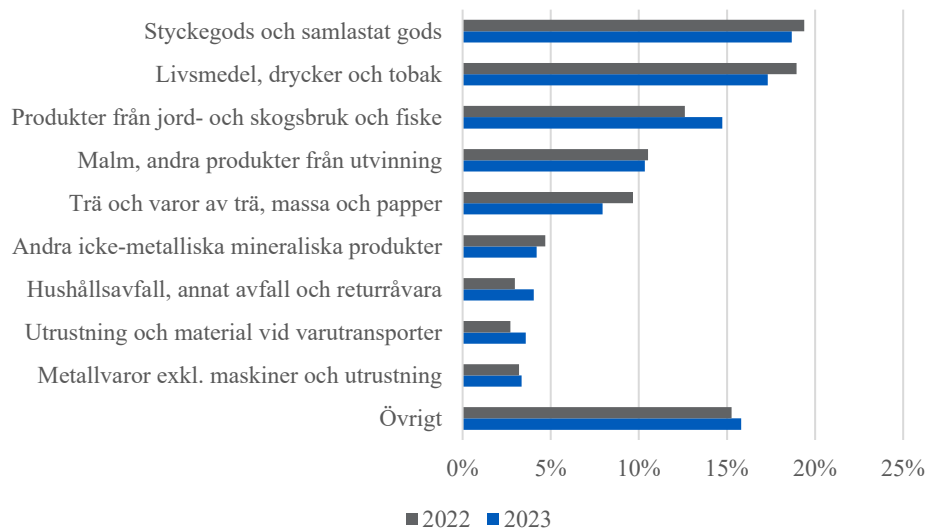
2023 var 19 procent av lastbilstransporterna kortare än 10 kilometer, 43 procent kortare än 25 kilometer och 60 procent kortare än 50 kilometer. Samtidigt var 18 procent av transporterna längre än 150 kilometer. Jämfört med 2022 är fördelningen mellan olika transportavstånd i stort sett densamma. Jämfört med 2019 syns dock en viss förskjutning mot en ökad andel längre transporter. Under denna period har antalet transporter längre än 300 kilometer ökat med 12 procent, medan antalet transporter kortare än 50 kilometer har minskat med motsvarande storlek. Detta har lett till att andelen transporter längre än 300 kilometer har ökat med 1 procentenhet, medan andelen kortare än 50 kilometer har minskat med 5 procentenheter.

5.1.2 Vanliga varugrupper vid lastbilstransporter

En mängd olika varugrupper, allt från malm och andra produkter från utvinning till jordbruksprodukter, livsmedel samt post och paket fraktas med lastbil. Lastbilstransporter lämpar sig i regel vid korta transporter av varugrupper som karaktäriseras av högt värde, hög tidskänslighet och hög skadekänslighet. Livsmedel är ett exempel på varugrupp som lämpar sig för lastbilstransporter, eftersom de ofta består av färskvaror och därmed kräver snabba leveranser. Livsmedel fraktas också i stor utsträckning i städer, där avstånden mellan varulager och butiker i regel är korta. Uppskattningsvis fraktas så mycket som 99 procent av dagligvaruhandelns inrikes godsmängd med lastbil.⁷³

⁷³ Trafikanalys (2023) Dagligvaruhandelns varustransporter – en kartläggning (Rapport 2023:8)

I figur 16 redovisas de största varugruppernas andel av det totala godstransportarbetet.



Figur 16: Varugrupperns andel av godstransportarbetet på väg, 2023 jämfört med 2022.

Källa: Trafikanalys

Tre varugrupper sticker ut och står tillsammans för strax över hälften av godstransportarbetet:

- Styckegods och samlastat gods med en andel på 19 procent.
- Livsmedel, drycker och tobak med en andel på 17 procent.
- Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske med en andel på 15 procent.

Varugruppernas andel av godstransportarbetet ser annorlunda ut vid utrikes trafik. Styckegods och samlastat gods är fortfarande den enskilt största varugruppen, men med en andel på 27 procent är den betydligt större än vid inrikes trafik. Andra varugrupper som är vanligt förekommande vid utrikes trafik är kemikalier och kemiska produkter med en andel på 13 procent samt trä och varor av trä och kork med en andel på 11 procent.

Mätt i transporterad godsmängd blir bilden delvis en annan. Då står varugruppen malm och andra produkter från utvinning för en större andel med 28 procent av den totala godsmängden. Därefter följer produkter från jord- och skogsbruk samt fiske med 15 procent, styckegods och samlastat gods med 10 procent och livsmedel, drycker och tobak med 8 procent.

Som tidigare nämnts minskade godsmängden under 2023. När godsmängden delas upp efter varugrupper framgår att den största minskningen kommer från malm och andra produkter från utvinning.

Jämfört med 2022 minskade varugruppens godsmängd med 23 procent, vilket ledde till att dess andel av totalen minskade med 6 procentenheter. Andra varugrupper med tydliga minskningar är andra icke-metalliska mineraliska produkter, post och paket samt metallvaror. Samtidigt har mängden hushållsavfall som fraktas med lastbil ökat med 51 procent jämfört med 2022.

5.2 Godstransporter på järnväg

2023 uppgick godstransportarbetet på det svenska järnvägsnätet till 21,9 miljarder tonkilometer, varav inrikes trafik stod för 13,7 miljarder tonkilometer och utrikes trafik 8,2 miljarder tonkilometer. Detta innebär att 63 procent av godstransportarbetet utfördes inom Sveriges gränser, medan 37 procent bestod av gränsöverskridande trafik. Med undantag för 2020, då pandemin tillfälligt begränsade den internationella trafiken, har fördelningen mellan inrikes och utrikes trafik varit stabil under en längre tid.⁷⁴

I tabell 13 framgår utvecklingen av tågkilometer, transporterad godsmängd och tonkilometer de senaste fem åren.

Tabell 13: Tågkilometer, godsmängd och tonkilometer, gods på järnväg, 2019-2023.

Indikator	2019	2020	2021	2022	2023	2023/2022
Tågkilometer (1 000-tal)	35 601	35 051	36 316	37 177	36 684	-1,3 %
Godsmängd (1 000-tal ton)	68 220	69 805	72 458	70 942	68 293	-3,7 %
Tonkilometer (1 000-tal)	22 222	22 094	23 449	23 161	21 953	-5,2 %

Källa: Trafikanalys

2023 uppgick godstågens sammanlagda körsträcka till 36,7 miljoner tågkilometer. Det är en minskning med 1 procent jämfört med 2022, men en ökning med 3 procent jämfört med 2019.

Även efterfrågan på järnvägstransporter har minskat under året. Den fraktade godsmängden uppgick till 68,3 miljoner ton, en minskning med 5 procent jämfört med 2022 och med 1 procent jämfört med 2019.

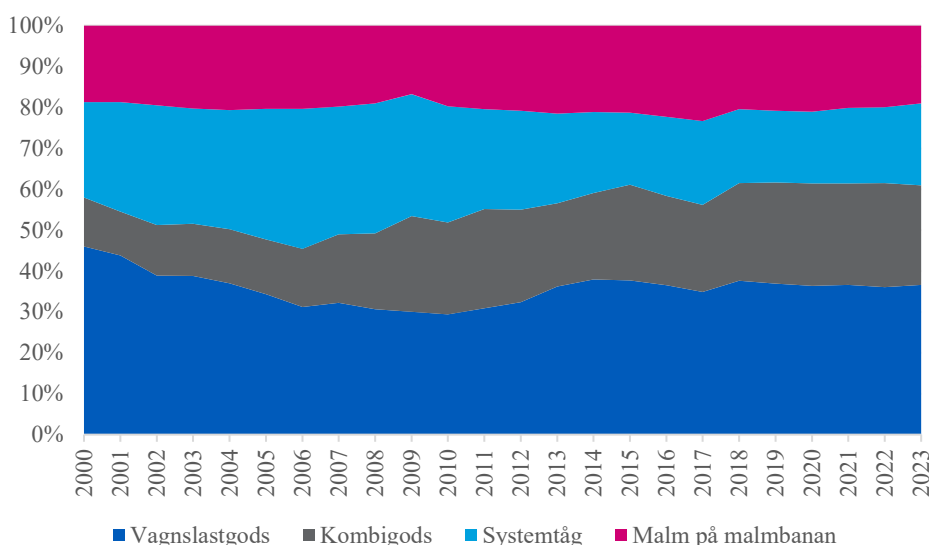
Minskningen drivs främst av utrikes trafik, men även inrikes trafik har tappat något jämfört med året innan. Denna utveckling hänger troligen samman med konjunktur nedgången.

När siffrorna i tabell 7 jämförs med varandra framgår att både utbud och efterfrågan minskade under 2023, men i olika omfattning. Samtidigt som antalet tågkilometer minskade med drygt 1 procent, så minskade godsmängden med knappt 4 procent. Eftersom godsmängden minskade mer än antalet tågkilometer innebär det att den genomsnittliga godsmängden per

⁷⁴ Trafikanalys (2024) Bantrafik 2023 (Statistik 2024:21)

tågkilometer minskat. Givet att den generella lastförmågan är oförändrad tyder detta på att vagnarnas genomsnittliga fyllnadsgrad har sjunkit.

Godstransporter på järnväg kan delas in i tre segment: vagnslast-, kombi- och systemtransporter. Dessutom brukar malm på malmbanan särredovisas, eftersom dessa utgör en betydande del av godstransportarbetet. I figur 17 visas respektive segments andel av godstransportarbetet mellan 2000 och 2023.



Figur 17: Andel av godstransportarbete per segment, 2000-2023.

Källa: Trafikanalys

2023 stod vagnslasttrafiken för den största andelen, med 37 procent av godstransportarbetet. Därefter följer kombitransporterna med 24 procent av densamma, malmtransporterna med 20 procent och systemtransporterna med 19 procent.

Fördelningen mellan segmenten har varit relativt likartad de senaste åren. Sett över ett längre tidsintervall, från millennieskiftet och framåt, kan dock vissa trendmässiga förändringar urskiljas:

- En ökning av kombitransporterna. Sedan 2000 har andelen kombitransporterna mer än dubblats. En stor del av tillväxten inträffade dock mellan 2006 och 2015, medan den har planat ut de senaste åren.
- En minskning av vagnslasttransporterna. Sett till hela intervallet har vagnslasttrafiken minskat med 10 procentenheter. Trots att trafiken alltså befinner sig på ett sluttande plan har den allra tydligaste nedgången avtagit.

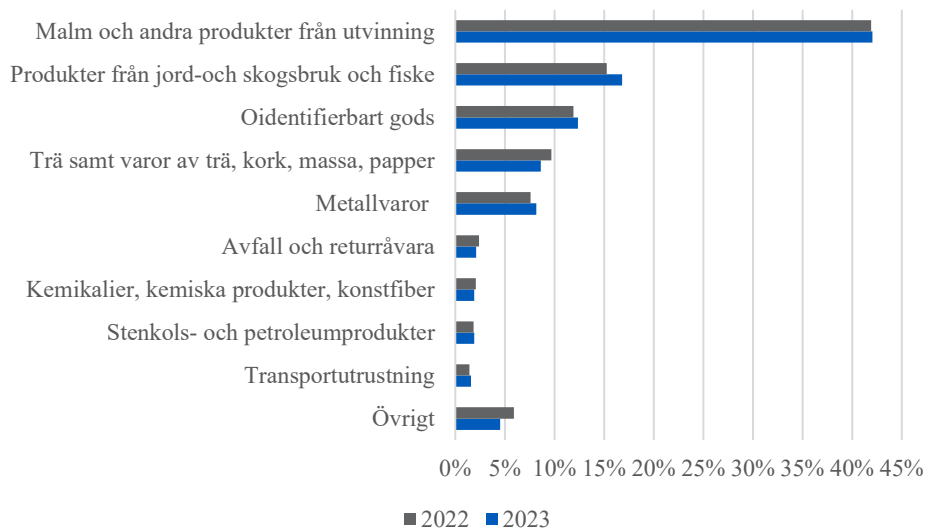
- Malmtransporterna är relativt konstanta. Andelen malm på malmbanan har varit relativt konstant över tid, med ungefär en femtedel av godstransportarbetet. Det senaste året har det skett en nedgång. Denna nedgång kan dock vara kopplad till metodändringar i statistiken och bör därför tolkas med viss försiktighet.

5.2.1 Vanliga varugrupper vid järnvägstransporter

En av järnvägens främsta konkurrensfördelar är dess förmåga att transportera stora och tunga godsmängder. Därför används järnvägen med fördel vid transporter som ställer särskilda krav på lastkapaciteten, såsom transporter av malm, metaller och produkter från jordbruk och skogsbruk. Järnvägen är också fördelaktig vid långa avstånd mellan sändare och mottagare, eftersom dess skalfördelar då kan utnyttjas.

Vid en närmare blick på de vanligaste varugrupperna framgår att det ofta är just sådana som kräver stor lastkapacitet och transporteras över längre sträckor.

I figur 18 redovisas olika varugruppernas andel av den totala godsmängden under 2023.



Figur 18: Varugruppernas andel av godsmängden på järnväg, 2022 och 2023.

Källa: Trafikanalys

Fem varugrupper sticker ut och står tillsammans för drygt 85 procent av godsmängden. Den enskilt största varugruppen är malm och andra produkter från utvinning, med 42 procent av godsmängden. Andra varor som är vanliga att frakta på järnväg är:

- produkter från jord- och skogsbruk med 17 procent av godsmängden,
- trä samt varor av trä, kork och massa med 9 procent och
- metallvaror med 8 procent.

Jämfört med året innan har främst varugruppen produkter från jord- och skogsbruk ökat i omfattning. Varugrupperna malm och andra produkter från utvinning och trä samt varor av trä, kork, massa och papper har samtidigt minskat. Ändringarna får dock inte mer än marginell påverkan på fördelningen mellan varugrupperna. För att se mer betydande förändringar krävs att tidshorisonten vidgas till 2019. Under denna period har både andelen malm och andra produkter från utvinning och trä samt varor av trä, kork och massa minskat med 2 procentenheter vardera, medan andelen produkter från jord- och skogsbruk har ökat med 4 procentenheter.

6 Ekonomisk utveckling i företagen

6.1 Godstransporter på väg

Marknadsstruktur

I december 2023 fanns 16 247 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg. Det är en minskning med 2 procent jämfört med både december 2022 och december 2019.

2023 gick 180 åkerier som bedrevs som aktiebolag i konkurs, att jämföra med 145 åkerier året innan. Statistik för 2024 visar att konkurserna i branschen har fortsatt att öka.⁷⁵ Dessutom har en ökande andel åkerier skulder registrerade på skattekontot. Våren 2024 uppgick denna andel till 18 procent, vilket kan jämföras med 6 procent vid motsvarande period 2022.⁷⁶

Liksom den yrkesmässiga trafiken på väg är godstrafiken i grunden en småskalig bransch, där ett stort antal mindre företag utgör en stor andel av marknaden. 2023 var 49 procent av företagen enmansföretag, 32 procent hade 1 till 4 anställda, medan 5 procent hade 20 anställda eller fler och enbart 0,4 procent 100 anställda eller fler.⁷⁷ De senaste fem åren har andelen enmansföretag ökat med 7 procentenheter, en ökning som främst har skett på bekostnad av de med 1 till 4 anställda. Samtidigt har antalet företag med 50 anställda eller fler ökat med 16 procent. Eftersom denna ökning sker från en låg nivå får den inte mer än ett marginellt genomslag på fördelningen.

I december 2023 fanns det 88 193 registrerade lastbilsfordon, vilket ungefär är detsamma som vid december 2022 och en ökning med 5 procent jämfört med december 2019. Detta innebär att det i genomsnitt fanns 5,4 lastbilar per tillstånd. Eftersom antalet tillstånd har minskat medan antalet fordon ökat har antalet fordon per tillstånd ökat över tid. De senaste fem åren har detta värde ökat med 13 procent, vilket pekar på en utveckling mot färre men i genomsnitt större företag.

Utveckling av ekonomiska nyckeltal

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

- bygg- och anläggningstransporter,
- fjärrtransporter,
- närdistribution,

⁷⁵ Creditsafe.com (2025) Alla konkurser i Sverige 2024

⁷⁶ Skatteverket (2024)

⁷⁷ Statistiska Centralbyrån Företagsdatabasen (2024) Företag och anställda efter näringsgren och storleksklass 2008-2023

- skogstransporter,
- miljötransporter,
- tanktransporter, och
- övriga typer av transporter (exempelvis fordonstransporter).⁷⁸

Den ekonomiska utvecklingen på de olika delmarknaderna påverkas av utvecklingen i deras respektive underliggande marknader. Exempelvis är marknaden för bygg- och anläggningstransporter i hög grad knuten till byggkonjunkturen, marknaden för skogstransporter påverkas bland annat av utvecklingen inom pappersindustrin och marknaden för fjärrtransporter varierar bland annat i högre grad med fluktuationer i växelkursen. Eftersom förutsättningarna varierar mellan delmarknaderna speglar nyckeltalen i tabell 14, som är ett genomsnitt för hela branschen, inte nödvändigtvis den ekonomiska verkligheten i alla delar av marknaden.

Tabell 14: Nyckeltal åkeriföretag 2019-2023, medianvärden.

Nyckeltal	2019	2020	2021	2022	2023
Omsättning (tkr)	6 030	6 261	6 205	6 718	7 308
Rörelsemarginal (%)	4,9	5,9	5,8	5,3	5,6
Soliditet (%)	39,2	42,1	43	43,3	48,1

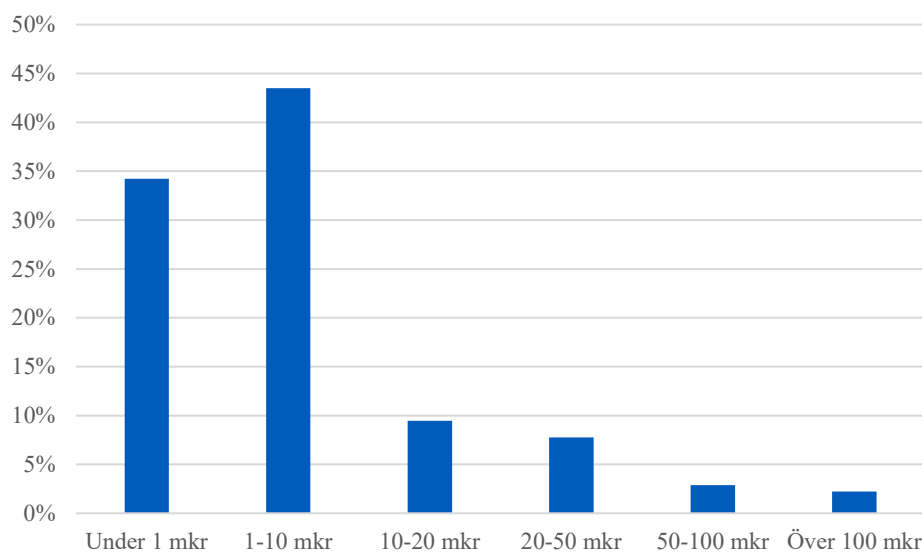
Källa: D&B Infotorg och Sveriges Åkeriföretag

2023 uppgick den totala omsättningen till knappt 170 miljarder kronor. I löpande priser är det en ökning med 9 procent jämfört med 2022 och 42 procent jämfört med 2019.⁷⁹ Med undantag för 2021 har omsättningen ökat kontinuerligt under en längre tid. Denna tillväxt sker trots en kraftig minskning av godstransportarbetet, vilket innebär att intäkterna per tonkilometer har ökat. Troligen beror detta på att åkerierna har höjt sina priser för att kunna kompensera för de senaste årens kostnadsökningar. Inflationen kan dock inte ensamt förklara hela ökningen, eftersom den är betydande även i fasta priser.

I figur 19 framgår fördelningen av omsättningen bland åkeriföretagen.

⁷⁸ Sveriges Åkeriföretag (2024) Åkerinäringen med Verksamhetsområden - Nyckeltal för lönsamhet och tillväxt (Nyckeltalsrapporten 2024)

⁷⁹ Sveriges Åkeriföretag (2024) Åkerinäringen med Verksamhetsområden - Nyckeltal för lönsamhet och tillväxt (Nyckeltalsrapporten 2024)



Figur 19: Fördelning avseende omsättning bland åkeriföretag, 2023.

Källa: D&B Infotorg

Figur 19 tydliggör branschens småskalighet. 2023 hade knappt 35 procent en omsättning under 1 miljoner kronor, närmare 80 procent under 10 miljoner kronor medan enbart 5 procent hade en omsättning över 50 miljoner kronor. Över tid har det skett en viss förskjutning mot en större andel företag i de högre intervallen.

Medianomsättningen uppgick till 7,3 miljoner kronor, vilket är en ökning med 9 procent jämfört med 2022 och 22 procent jämfört med 2019. Förutom prishöjningar kan utvecklingen också bero på konsolidering av marknaden. Variationerna är dock stora mellan de olika delmarknaderna. Enligt Sveriges Åkeriföretags nyckeltalssammanställning var medianomsättningen inom marknaden för miljötransporter drygt 11 miljoner kronor, medan den enbart var knappt 3 miljoner kronor inom den för bygg- och anläggningstransporter. Den snabbast växande delmarknaden var miljötransporter, som ökade med 11 procent. Jämfört med 2022 har medianomsättningen ökat inom samtliga delmarknader, där bygg- och anläggningstransporter noterades för den lägsta tillväxten med 7 procent.⁸⁰

2023 uppgick medianvärdet för rörelsemarginalen till 5,6 procent. Det är en ökning med 0,2 procentenheter jämfört med 2022 och 0,7 procentenheter jämfört med 2019. Den undre kvartilen uppgick till 0 procent och den övre till 14 procent. Detta innebär att var fjärde företag hade en negativ eller obefintlig rörelsemarginal medan var fjärde hade en rörelsemarginal som

⁸⁰ Sveriges Åkeriföretag (2024) Åkerinäringen med Verksamhetsområden - Nyckeltal för lönsamhet och tillväxt (Nyckeltalsrapporten 2024)

vida översteg snittet för näringslivet. Spridningen är i stort sett densamma som under 2022.

I sin årliga nyckeltalssammanställning tittar Sveriges Åkeriföretag närmare på hur lönsamheten, i termer av avkastning på kapital, varierar mellan delmarknaderna. I denna konstaterar de att den genomsnittliga avkastningen på kapital var högst bland företag som utför skogstransporter där värdet uppgick till 10,6 procent, medan den var lägst bland de som utför tanktransporter där det uppgick till 6,4 procent. Det ska sägas att vissa delmarknader är mer kapitalintensiva än andra, vilket gör att variationer mellan dem till viss del är naturliga.

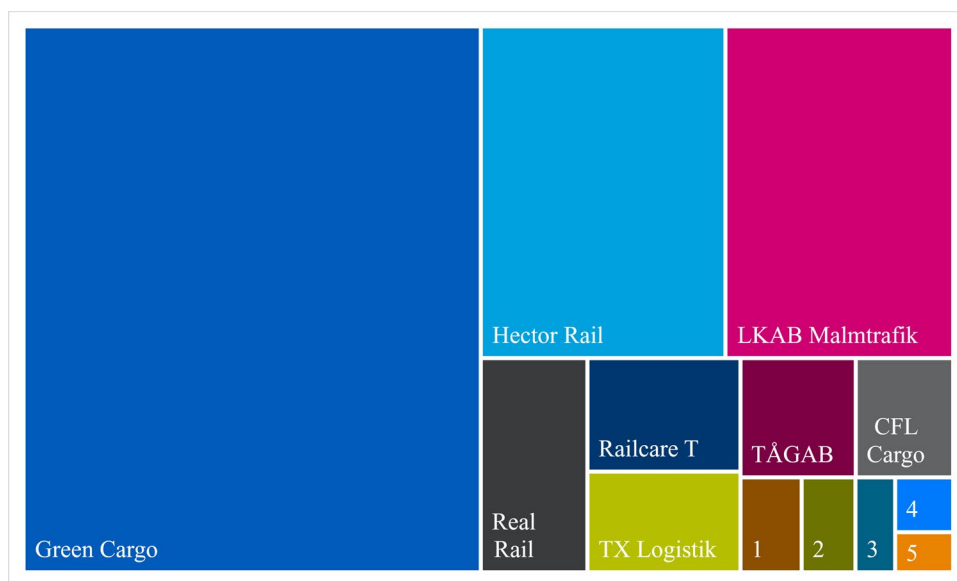
2023 uppgick medianvärdet för soliditeten till 48,1 procent, vilket är en ökning med 4,8 procentenheter jämfört med 2021 och 8,9 procentenheter jämfört med 2019. Som alltid när det gäller soliditeten är spridningen mellan företagen stor. Den undre kvartilen uppgick till 22 procent och den övre kvartilen till 70 procent. Dessutom hade 4 procent en negativ soliditet. Dessa företag är således i en sårbar ekonomisk situation där ytterligare förluster kan leda till konkurs.

Trots den minskade efterfrågan på lastbilstransporter, har både omsättningen och lönsamheten förbättrats. Den avtagande inflationen, som under 2024 har sjunkit till nivåer i linje med Riksbankens mål, har öppnat för stegvisa räntesänkningar och en mer gynnsam situation på marknaden. Även om lågkonjunkturen förväntas att hålla i sig ett tag till skapar detta förutsättningar för en återhämtning av efterfrågan. Det är dock oroande att andelen åkerier med skatteskulder har ökat, vilket riskerar att leda till att konkurserna i branschen ökar.

6.2 Godstransporter på järnväg

Marknadsstruktur och marknadsandelar

2023 bedrev 15 företag, varav 2 med licens i andra länder, kommersiell godstrafik på det svenska järnvägsnätet. I figur 20 framgår företagens marknadsandelar baserat på nettoomsättning för räkenskapsåret 2023. Företagen med licens i andra länder är inte inkluderade



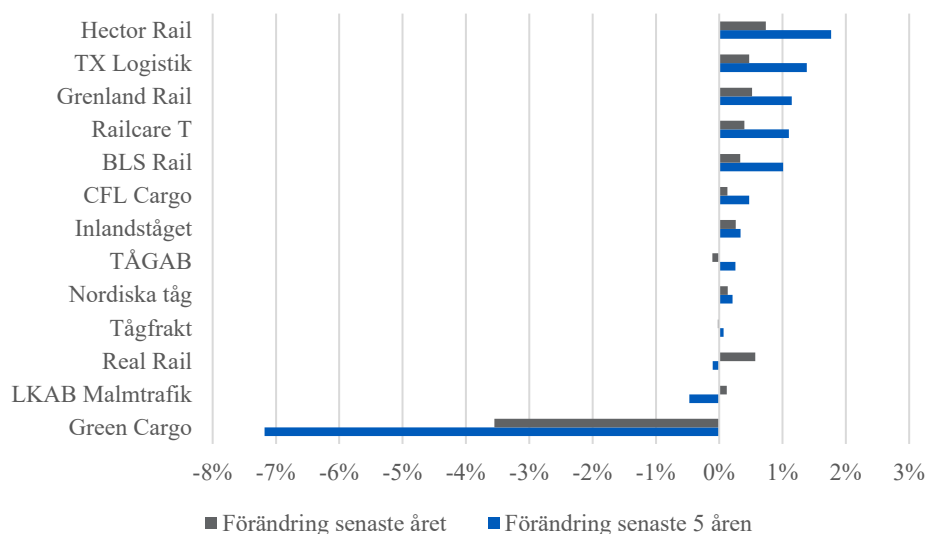
Figur 20: Godstransportföretagens marknadsandel baserat på nettoomsättning 2023.⁸¹

Källa: Respektive företags årsredovisning

Figur 20 visar att marknaden storleksmässigt kan delas in i fyra olika kategorier. Green Cargo är med god marginal det största företaget, med en marknadsandel på 49 procent. Därefter följer Hector Rail och LKAB Malmtrafik, med en marknadsandel på 16 respektive 15 procent. Ytterligare därefter följer Real Rail, Railcare T, TÅGAB, CFL Cargo och TX Logistik, samtliga med en marknadsandel i intervallet mellan 2 och 4 procent. Slutligen har vi ett antal mindre företag i Nordiska Tåg, Inlandståg, Tågfrakt, Grenland Rail och BLS Rail, alla med en marknadsandel under 1 procent.

Marknaden för godstransporter på järnväg avreglerades i mitten av 1990-talet och sedan dess har flera företag börjat att bedriva godstrafik på järnvägsnätet. Medan flera av dessa inte längre är aktiva, som Peterson Rail, BK Tåg och Ofotenbanan, har flera företag lyckats etablera sig och växa på bekostnad av de redan etablerade företagen. I figur 21 framgår förändringarna i marknadsandelar för respektive företag under de senaste fem åren.

⁸¹ Företag med nummer: 1) Grenland Rail, 2) BLS Rail, 3) Inlandståget, 4) Nordiska tåg, 5) Tågfrakt



Figur 21: Förändring av marknadsandel per koncern, 2023 jämfört med 2022 och 2019.

Källa: Respektive företags årsredovisning

Jämfört med 2022 har de allra flesta företagen ökat sina marknadsandelar. Förändringarna är dock små. Den största ökningen står Hector Rail för, med en ökning på 0,7 procentenheter. Därefter följer TX Logistik och Grenland Rail, båda med en ökning på 0,5 procentenheter och Railcare T med en ökning på 0,4 procentenheter. Green Cargo är det enda företaget med en minskad marknadsandel. Jämfört med 2022 har deras andel minskat med 3,5 procentenheter. Att Green Cargo förlorar andelar på marknaden blir tydligare när tidsintervallet utökas till de senaste fem åren. Jämfört med 2019 har Hector Rail ökat sin marknadsandel med 1,8 procentenheter, Railcare T med 1,4 procentenheter och TX Logistik med 1,1 procentenheter. Samtidigt har Green Cargo minskat sin med hela 7 procentenheter. Det senaste årets nedgång innebär att Green Cargo för första gången har en marknadsandel under 50 procent.

Även om de årliga förändringarna är små går det att se en omfördelning av marknadsandelarna över en längre tid. Detta återspeglas i HH-index för godstransportmarknaden, som ger indikationer om marknadskoncentrationens utveckling över tid.

Tabell 15: Herfindahl-Hirschman-index för godstransportmarknaden på järnväg, 2019-2023.

	2019	2020	2021	2022	2023
Herfindahl-Hirschman-index	3 655	3 453	3 380	3 278	2 955

Källa: Respektive företags årsredovisning, egna bearbetningar

2023 uppgick HH-index till 2 955. Av tabell 15 framgår att indexet minskat kontinuerligt den senaste femårsperioden, med en särskilt kraftig minskning mellan 2022 och 2023. Detta pekar på en minskad marknadskoncentration och en ökad konkurrens. Utvecklingen speglar att Green Cargos marknadsandel har minskat över tid, medan den har ökat bland övriga.

Godstransportmarknaden är differentierad och många företag konkurrerar inte direkt med varandra. Figur 19 ger alltså inte nödvändigtvis en representativ bild av företagens faktiska styrkeförhållanden. Som redan klargjorts kan marknaden delas in i vagnslast-, kombi-, system- och malmtransporter (se kapitel 5.2). Den konkurrens företagen möter från andra järnvägsföretag, men även från andra trafikslag, varierar mellan dessa segment. Konkurrens mellan järnvägsföretag är främst förekommande inom segmentet för systemtransporter, medan konkurrensen med andra trafikslag är begränsad. Ett motsatt förhållande råder inom segmentet för vagnslasttransporter. Företagens relativa styrkeförhållanden varierar alltså beroende på vilken typ av transport som avses.

Bokslutsinformation och ekonomiska nyckeltal

Tabell 16 sammanfattar den ekonomiska utvecklingen i branschen de senaste fem åren med fokus på nettoomsättning, rörelseresultat och slutgiltigt resultat. Beakta att värdena anges i löpande priser.

Tabell 16: Bokslutsinformation gods på järnväg, 2019-2023, total- och medianvärden.

Indikator	Mått	2019	2020	2021	2022	2023
Omsättning (tkr)	Totalt	6 630 655	6 876 472	7 104 404	7 658 221	8 126 562
	Median	153 404	149 696	172 542	207 365	220 000
Rörelseresultat (tkr)	Totalt	-118 424	-129 900	622 597	315 249	94 840
	Median	2 911	2 576	18 393	15 776	4 527
Årets resultat (tkr)	Totalt	-180 893	-235 931	426 260	109 501	-76 645
	Median	257	75	3 667	2 792	3 035

Källa: Respektive företags årsredovisning

2023 omsatte marknaden totalt strax över 8,1 miljarder kronor. Jämfört med 2022 är det en ökning med 6 procent och jämfört med 2019 med 23 procent. Medianomsättningen uppgick till 220 miljoner kronor, vilket är en ökning med drygt 6 procent jämfört med 2022 och 44 procent jämfört med 2019. I fasta priser har omsättningen däremot minskat något sedan 2022. Den undre kvartilen uppgick till 82 miljoner kronor, en ökning med 37 miljoner kronor jämfört med 2022 och den övre till 366 miljoner kronor, en minskning med 69 miljoner kronor. Detta innebär att spridningen mellan företagen har minskat.

Företagens samlade rörelseresultat uppgick till 95 miljoner kronor, vilket är en klar försämring jämfört med 2022, när det uppgick till 315 miljoner

kronor. I rörelseresultatet ingår även miljökompensationer om 550 miljoner kronor. Minskningen kan delvis förklaras av ökade kostnader, bland annat för underhåll och personal. Rörelsekostnaderna steg med 11 procent under året, alltså mer än intäkterna. Dessutom har omfattningen av de statliga stöden.⁸² Under 2023 redovisade åtta företag ett positivt rörelseresultat och lika många förbättrade sitt rörelseresultat jämfört med året innan. De negativa rörelseresultaten återfinns främst bland marknadens större företag, såsom Green Cargo, Hector Rail och Real Rail. Detta har medfört att medianvärdet ändå har minskat, från 16 miljoner till 5 miljoner kronor. Den undre kvartilen har minskat från knappt 1 miljon till -6 miljoner kronor medan den övre har ökat från 23 miljoner till 25 miljoner kronor.

Slutligen riktar vi blicken mot resultaträkningens nedersta rad. Totalt uppgick företagens slutgiltiga resultat till -79 miljoner kronor. Det är en kraftig försämring jämfört med 2022, när ett plusresultat på 110 miljoner kronor redovisades. Den negativa utvecklingen beror på ökade kostnader, som inte har kompenserats av ökade intäkter. Utvecklingen drivs till stor del av ett fåtal företag med större förluster. Green Cargo sticker ut, men även Hector Rail och CFL Cargo redovisar stora förluster. Det ser mer positivt ut bland övriga företag på marknaden. Detta återspeglas i att medianvärdet har ökat från 2,8 miljoner till 3,1 miljoner kronor. Samtidigt har den undre kvartilen minskat från 400 000 till -2,3 miljoner kronor och den övre från 14,6 miljoner till 8,8 miljoner kronor.

Tabell 17: Nyckeltal gods på järnväg 2019-2023, medianvärden.

Nyckeltal	2019	2020	2021	2022	2023
Rörelsemarginal (%)	2,5	2,0	8,3	3,1	2,2
Kapitalavkastning (%)	3,9	0,8	14,3	9,1	9,4
Soliditet (%)	27,5	33,0	32,4	30,9	28,9

Källa: Respektive företags årsredovisning

2023 uppgick medianvärdet av rörelsemarginalen till 2,2 procent, vilket är en försämring med 0,9 procentenheter jämfört med 2022 och 0,3 procentenheter jämfört med 2019. Efter pandemin såg vi en tydlig ökning av rörelsemarginalen, delvis tack vare omfattande statliga stöd. I takt med att stöden minskat och återgått till mer normala nivåer har rörelsemarginalen gjort detsamma. De redovisade rörelsemarginalerna sträcker sig från -16 till 21 procent. Den undre kvartilen har minskat från 1,9 till -1,1 procent medan den övre har ökat från 4,8 till 12,7 procent. Skillnaderna mellan företagen har således ökat. Medan mer än var fjärde företag inte var lönsamma överhuvudtaget har var fjärde företag haft en betydande lönsamhet.

⁸² Trafikverket (2023) Miljökompensationer till järnvägsföretag Uppföljning enligt 15 § i förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg (2023:189)

Medianvärdet för avkastning på totalt kapital uppgick till 9,4 procent, en förbättring med 0,3 procentenheter jämfört med 2022 och 5,5 procentenheter jämfört med 2019. Även om det har skett en nedgång sedan 2021 är avkastningen fortsatt högre än vid periodens början. Avkastningarna sträcker sig från -68 till 98 procent. Den undre kvartilen har minskat från 1,1 till -3 procent medan den övre har ökat från 12,6 till 34,3 procent. Även detta nyckeltal visar således att skillnaderna mellan företagen har ökat.

2023 uppgick medianvärdet av soliditeten till 28,9 procent, vilket är 2 procentenheter lägre än 2022 men 1,4 procentenheter högre än 2019. De noterade nivåerna ligger i spannet mellan 2 och 67 procent, där ett par företag balanserar på gränsen till en negativ soliditet. För dessa företag kan ytterligare förluster innebära att tillskott av kapital behövs för att undvika konkurs. Under 2024 fick CFL Cargo ett sådant tillskott för att bibehålla det egna kapitalet.⁸³ Den undre kvartilen är oförändrad på 17,3 procent medan den övre har minskat från 43,2 till 41,9 procent.

Över tid ger nyckeltalen indikationer på att marknaden har luckrats upp och att fler företag är med och konkurrerar om uppdrag. En tydlig trend är att de privatägda företagen vinner andelar på marknaden på bekostnad av Green Cargo. Med undantag för 2021 har Green Cargo minskat sin marknadsandel kontinuerligt och under 2023 sjönk den för första gången under 50 procent. Trots en minskad efterfrågan på godstransporter har omsättningen fortsatt att öka. Kostnaderna har dock ökat mer än så, vilket har lett till att branschens ekonomiska tillstånd har försämrats på en övergripande nivå. Samtidigt är skillnaderna mellan företagen större än tidigare. Det är främst bland de större företagen som lönsamheten har försämrats, medan den har förbättrats bland många av de mindre.

⁸³ CFL Cargo Sverige AB (2024) Årsredovisning för CFL Cargo Sverige AB Räkenskapsåret 2023

7 Marknadshändelser

Uppföljning av mobilitetspaketets genomförande i Sverige

I mars 2024 redovisade Transportstyrelsen regeringsuppdraget att analysera och följa upp mobilitetspaketets genomförande i Sverige. I rapporten analyseras hur de gemensamma EU-reglerna hittills har påverkat den yrkesmässiga trafiken.⁸⁴

I rapporten görs bedömningen att bestämmelserna verkar ha lett till en mer sund konkurrens mellan svenska och utländska transportföretag som utför transporter i Sverige. Ett exempel på detta är de nya reglerna om karensperiod för cabotagetransporter, vilket resulterade i att de utländska transportföretagen höjde sina priser på inrikestransporter med motiveringen att de fått ökade kostnader till följd av de nya reglerna. Uppföljningen visar också att fler utländska transportföretag har etablerat sig i Sverige, vilket bedöms vara positivt eftersom det möjliggör tillsyn där den faktiska verksamheten bedrivs.⁸⁵

I oktober 2024 ogiltighetsförklarades återvändandekravet för fordon av EU-domstolen. Återvändandekravet innebar att fordon som används vid internationella transporter skulle återvända hem eller till den plats företaget är beläget senast var åttonde vecka. Anledningen till att det ogiltigförklarades var att beslutsunderlaget inte var tillräckligt för att avgöra om kravet var proportionerligt. De övriga bestämmelserna i mobilitetspaketet som prövades i domstolen godkändes.⁸⁶

Överlag hög regelefterlevnad inom åkeribranschen

Sedan 2012 har Transportstyrelsen regelbundet mätt regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Under våren 2024 genomfördes en mätning av godstransporter på väg.

Resultaten visar att branschens aktörer överlag lever upp till de krav som ställs på dem. Inom flera områden är regelefterlevnaden fullständig eller närapå fullständig. Två områden som sticker ut i negativ bemärkelse är kör- och vilotider, med en regelefterlevnad på 80 procent, och fordonens tekniska beskaffenhet, som uppvisar en regelefterlevnad på 70 procent. För kör- och vilotider är dock utvecklingen klart positiv över tid. Jämfört med mätningen för 2022 har andelen förare utan anmärkningar ökat med 7 procentenheter och jämfört med mätningen för 2015 med 14 procentenheter. Däremot har utvecklingen varit negativ för fordonens tekniska beskaffenhet.

⁸⁴ Transportstyrelsen (2024) Uppdrag att analysera och följa upp mobilitetspaketets genomförande i Sverige (TSG 2022-2879)

⁸⁵ Svensk Åkeritidning 2024-10-04 Nyhet EU-domstolen säger nej till hemvändardirektivet

⁸⁶ Europaparlamentet 2024-12-19 Svar på parlamentsfråga P-002375/2024(ASW)

I samband med tillståndsmätningen genomfördes även en undersökning om lastbilsförarens sociala villkor. Resultaten visar att de flesta förare trivs med sitt arbete och är nöjda med sina arbetsförhållanden. De sociala villkoren varierar beroende på om arbetsgivaren är etablerad i Sverige eller utomlands. Förare med utländsk arbetsgivare övernattar oftare i lastbilen, återvänder mer sällan till sin varaktiga bostad och har i genomsnitt lägre lön. Dessa skillnader har dock minskat över tid, vilket kan tyda på att de sociala villkoren har stärkts bland förare med utländsk arbetsgivare. Detta kan vara en effekt av mobilitetspaketets införande. Även om resultaten pekar på vissa positiva effekter av mobilitetspaketet, visar de samtidigt att mer kan göras. Bland annat är det fortfarande en betydande andel av förarna som tar sin normala veckovila i fordonet.⁸⁷

Regeringen föreslår en förlängning av miljökompensationerna

Sedan 2018 har operatörer av godstransporter på järnväg haft möjlighet att ansöka om statligt stöd i form av miljökompensationer. Syftet med stödet är att stärka järnvägens konkurrenskraft genom att hålla nere operatörernas priser och därigenom främja en överflytt från väg till järnväg.⁸⁸ Den nuvarande stödperioden löper från 2021 till 2025 och omfattar 550 miljoner kronor per år.⁸⁹

Det ser nu ut som att en förlängning av stödsystemet är på gång. I budgetpropositionen för 2025 föreslår regeringen en förlängning av systemet med miljökompensationer till och med 2030, med en årlig omfattning på 550 miljoner kronor.⁹⁰ Innan förslaget kan förverkligas måste det först godkännas av Europeiska kommissionen.

Real Rail tar över all sin tågdrift

Real Rail har bedrivit godstrafik på det svenska järnvägsnätet sedan 2014. Det dröjde dock till 2022 innan de började dra sina egna tåg, när de tog över tågdrifningen för delar av trafiken i södra Sverige och längs Norrlandskusten. Denna trafik hade tidigare utförts av Green Cargo respektive CFL Cargo.⁹¹ Som en följd av detta förlorade Green Cargo alla sina uppdrag för Real Rail, medan CFL Cargo fortsatte att utföra trafiken på linjerna Göteborg/Jönköping-Sundsvall och Göteborg-Umeå. Övertagandet av tågdriften har fortsatt under 2024, då Real Rail vid tidtabellskiftet tog över den kvarvarande trafiken som fortfarande utfördes av CFL Cargo. Nu utför därmed Real Rail all sin godstrafik i egen regi.⁹²

⁸⁷ Transportstyrelsen (2024) Tillståndsmätning 2024 Kontroll av regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg avseende gods och lastbilsförarens sociala villkor (TSG 2024-3759)

⁸⁸ Förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg.

⁸⁹ Trafikverket.se Ansök om miljökompensationer för godstransporter på järnväg (2024-12-10)

⁹⁰ Regeringens proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur-för att hela Sverige ska fungera

⁹¹ Järnvägar.nu 2022-11-11 Artikel Real Rail kör egen trafik

⁹² Järnvägar.nu 2024-03-08 Artikel Sandahls kör alla egna tåg

CFL Cargo byter ägare och namn

CFL Cargo Sverige debuterade på den svenska marknaden 2012 när den luxemburgska statliga operatören, CFL Cargo SA, förvärvade majoriteten av aktierna i svenska operatören Midcargo.⁹³ Sedan dess har CFL Cargo Sverige mer än trefaldigat sin omsättning och 2023 stod företaget för cirka 2 procent av marknadens totala omsättning. Lönsamheten har dock varit begränsad och med några få undantag har vinsten aldrig varit mer än marginell.

I slutet av 2024 meddelades att det luxemburgska moderbolaget hade sålt CFL Cargo Sverige till en privat aktör. Därmed lämnar den luxemburgska staten den svenska marknaden efter knappt 13 år. I samband med uppköpet blev det också klart att företaget byter namn till SHN Cargo.⁹⁴

Green Cargo drar ner i vagnslasttrafiken

I augusti 2024 meddelade Green Cargo att de från och med tidtabellskiftet skulle minska på sin vagnslasttrafik. Neddragningarna omfattade närmare 60 taxepunkter på omkring 30 olika orter. Beslutet fattades av affärsmässiga skäl, eftersom godsvolymerna på de berörda linjerna inte bedömdes vara tillräckliga för att trafiken skulle kunna bedrivas med lönsamhet. Istället skulle Green Cargo fokusera på de större linjerna och säkerställa att denna trafik fungerade effektivt.⁹⁵

Neddragningar inom vagnslasttrafiken är inget nytt, utan en fortsättning på en långvarig trend. Förutsättningarna för vagnslasttrafik har gradvis försvagats, vilket har lett till att vagnslasttrafikens andel av godstransportarbetet har minskat. Eftersom Green Cargo är den enda aktören som utför denna typ av trafik väckte beslutet en del oro bland vissa godstransportköpare. De befarade att deras möjligheter att frakta gods på järnväg skulle försämrats och att det riskerade att leda till en överflytt av transporter till väg. Samtidigt fanns det godstransportköpare som ansåg att beslutet, om det leder till en mer välfungerande trafik på linjerna som fortsatt upprätthålls, snarare kan skapa bättre förutsättningar för dem att frakta mer gods på järnväg.

Ny konkurrensneutral rangeringstjänst etableras

Trafikverket etablerar en ny konkurrensneutral rangeringstjänst. Trafikverket ansvarar redan idag för infrastrukturen på rangerbangårdarna och kommer med den nya tjänsten även att ta ansvar för operativ planering och trafikstyrning. Operatörerna kommer att ansvara för fordon och

⁹³ Järnvägsnyheter.se 2012-02-23 Artikel Midcargo blir CFL Cargo Sverige

⁹⁴ Järnvägar.nu 2024-12-16 Artikel CFL Cargo blir SHN Cargo

⁹⁵ Järnvägar.nu 2024-09-17 Artikel Green Cargo hårdbantar

personal,⁹⁶ Ambitionen är att starta pilotdrift av tjänsten på en rangerbangård i slutet av 2026.⁹⁷

Rangeringen har varit uppe för diskussion sedan avregleringen genomfördes, då det endast är Green Cargo som kan rangera. Transportstyrelsen har ett pågående tillsynsärende mot Trafikverket gällande tillträde till rangerbangårdar. Konkurrensverket har utrett förhållandena i samband med att Hector Rail i juni 2021 lämnade in ett klagomål gentemot Green Cargo. Förhoppningen är att konkurrensproblemen ska kunna lösas genom etableringen av Trafikverkets nya tjänst.⁹⁸

Långa godståg blir snabbare

Från den 1 juni 2025 får godståg upp till 750 meter köras i 100 km/tim på sträckorna Malmö-Hallsberg och Malmö-Göteborg. Redan 2015 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att utreda möjligheterna att köra längre, tyngre och snabbare godståg i Sverige. Sedan dess har signalanläggningarna byggts om och bromsprocenttabellerna har reviderats. Dessa förändringar gör det nu möjligt att framföra längre godståg i högre hastigheter.⁹⁹

⁹⁶ Jämvägar.nu 2024-12-27 Artikel Trafikverket tar över rangeringen

⁹⁷ Trafikverket Järnvägspodden avsnitt 10 2024 Bildande om tågbildning

⁹⁸ Konkurrensverket 2023-03-23 Nyhet Konkurrensverket avslutar utredning om rangeringstjänster efter initiativ från Trafikverket

⁹⁹ Jämvägar.nu 2024-11-26 Artikel Långa godståg blir snabbare

8 Slutsatser

Resultaten i denna rapport visar en blandad utveckling på transportmarknaden under 2023. Transportstyrelsens övergripande bedömning är att utvecklingen på marknaderna för kommersiell persontrafik och i viss mån upphandlad busstrafik har varit positiv. Resandevolymerna har ökat och på flera håll har företagens marginaler förbättrats. Detta har skapat bättre förutsättningar för att dessa marknader ska kunna främja tillgänglighet, lönsamma företag och konkurrens som gynnar resenärerna. Däremot uppvisar den upphandlade järnvägstrafiken och godstrafiken negativa tendenser, såsom ekonomiska förluster och minskade godsvolymer. Detta har ökat riskerna inför framtiden.

8.1 Nya resvanor utmanar den regionala kollektivtrafiken

Sedan restriktionerna till följd av covid-19-pandemin hävdades i februari 2022 har det kollektiva resandet ökat i snabb takt. Under 2022 steg det, mätt i personkilometer, med strax över 50 procent och nådde omkring 85 procent av 2019 års nivå. Resandet fortsatte att öka under 2023, men med en tillväxt på 8 procent växte det långsammare än året innan. Totalt uppgick det till 92 procent av nivåerna före pandemin.

Återhämtningen skiljer sig tydligt mellan den regionala kollektivtrafiken och den långväga trafiken. Det regionala resandet ökade med 6 procent och motsvarade därmed 87 procent av 2019 års nivå. Samtidigt ökade det långväga resandet med 12 procent och uppgick med det till hela 103 procent av 2019 års nivå. Det långväga resandet har alltså återhämtat sig helt, medan den regionala kollektivtrafiken fortfarande har en bit kvar.

De förändrade resvanorna i spåren av pandemin har skapat vissa osäkerheter kring den regionala kollektivtrafikens framtida utveckling, och det är idag oklart när, eller ens om, den kommer att nå upp till tidigare nivåer.

Trafikanalys resvaneundersökning för 2023 visar att arbetsresor är den typ av resor som har minskat mest sedan pandemin. Eftersom arbetsresor ofta sker med regional kollektivtrafik påverkar det trafikens resandeutveckling. Undersökningen visar även att arbetsresorna inte heller har ökat nämnvärt sedan restriktionerna hävdades, utan att de ligger kvar på liknande nivåer som 2020. Detta kan tyda på att det ökade distansarbetet och därmed det minskade behovet av arbetsresor har etablerat sig som en del av det nya normala. Om detta blir ett bestående beteende finns det en risk att resandetillväxten förblir svag även under de kommande åren.

Återhämtningen kan ytterligare hämmas av de neddragningar i trafikutbudet som genomfördes i flera regioner inför 2024.

Eftersom 2023 var det första helåret sedan 2019 utan restriktioner är det ännu för tidigt att säga om de nya resvanorna är här för att stanna. Om de

gör det kan det innebära utmaningar för den regionala kollektivtrafiken. Samtidigt finns det även vid ett sådant scenario sannolikt möjligheter för den att växa genom att anpassa sig till de förändrade resvanorna och möta de nya behoven. Resvanor är föränderliga och andra faktorer, som de senaste årens kostnadsökningar och konjunkturedgången, har också potential att påverka hur vi väljer att resa.

8.2 Olönsamt med upphandlad järnvägstrafik

Marknaden för upphandlad järnvägstrafik har historiskt varit en av de mer lönsamma inom transportbranschen. Detta förändrades dock i samband med covid-19-pandemin, då det kraftigt minskade resandet reducerade både intäkterna och lönsamheten. Trots att en stor del av resenärstappet återhämtades under 2022 återspeglades det inte i någon högre grad i lönsamheten.

Som resultaten i denna rapport visar uteblev det ekonomiska uppsvinget även under 2023. Istället försämrades lönsamheten ytterligare. Medianvärdet för rörelsemarginalen sjönk med 9 procentenheter, från +2 till -7 procent. Detta kan jämföras med den kommersiella trafiken där rörelsemarginalen ökade med 5 procentenheter, från +3 till +8 procent. De ekonomiska problemen för MTR, som redovisade enorma förluster och under 2024 lämnade marknaden, har varit välkända. De var dock långtifrån ensamma om att redovisa förlustresultat. Med undantag för VR Östgotapendeln gick nämligen alla företag som enbart var verksamma på den upphandlade marknaden med förlust på sin trafik. I genomsnitt låg förlusterna på omkring 200 miljoner kronor.

Det råder alltså inget tvivel om att det har varit olönsamt att bedriva upphandlad järnvägstrafik under 2023. Vid alltför långvariga och omfattande förluster finns det en risk för bland annat ökad instabilitet på marknaden och försämrad konkurrens vid upphandlingar. Det bör dock sägas att 2023 på flera sätt var ett utmanande år. Utöver hög inflation, stigande räntor och vikande konjunktur påverkades företagen av personalbrist, problem med infrastruktur och fordon samt, i viss mån, införandet av MPK. Tillsammans ledde detta till att trafiken i perioder inte kunde utföras som planerat, vilket resulterade i uteblivna trafikintäkter och ökade kostnader.

Det finns indikationer på att situationen förbättrades under 2024. Statistik för de tre första kvartalen visar att trafiken i större utsträckning har kunnat utföras som planerat. Dessutom har MTR, som tyngde resultaten för 2023, lämnat marknaden helt. Detta tyder på att 2024 sannolikt inte har varit fullt lika utmanande som 2023.

Det är alltså ännu för tidigt att dra långtgående slutsatser kring vad det ekonomiska utfallet för 2023 säger om marknadens funktion. Utvecklingen sänder dock oroväckande signaler och bör noga följas upp.

8.3 Hållbara trafikavtal för en stabil trafik

En konsekvens av de senaste årens ekonomiska utmaningar är att flera trafikavtal har avslutats i förtid. Sedan 2022 har SJ avslutat sina avtal om Öresundståg och Tåg i Bergslagen, medan MTR har avslutat sina avtal om SL:s pendeltågstrafik och Mälartåg. Även om de bakomliggande orsakerna varierar har de gemensamt att företagen ansett att trafiken, under de givna förutsättningarna, inte gått att bedriva med lönsamhet.

För att säkerställa att trafiken kan fortsätta under tiden den upphandlas på nytt, tvingas regionerna ofta genomföra direkttilldelningar av tillfälliga trafikavtal, så kallade nödavtal. Detta innebär ofta stora merkostnader för regionerna och kan skapa osäkerheter för resenärerna. I dagsläget bedrivs SL:s pendeltågstrafik, Mälartåg och Öresundståg genom sådana avtal. Att flera trafikavtal har avslutats i förtid pekar på svårigheten att upphandla trafik över långa perioder och att avtalen inte har varit hållbara över tid, vilket väcker frågor både kring upphandlingarna och anbuden.

Grunden för en långsiktigt stabil trafik sätts vid upphandlingarna. Det är därför viktigt att dessa genomförs på ett sätt som gör det möjligt för operatörerna att lämna anbud med förutsättningar att bedriva en långsiktigt stabil och lönsam trafik. En närmare blick på de avtal som har avslutats under de senaste åren visar att det bland annat är viktigt med en gemensam syn rörande trafikens förutsättningar och mål, hur risker ska fördelas och hur oförutsägbara händelser ska hanteras. Det finns annars en risk att förutsättningarna för en långsiktigt stabil trafik fortfarande kommer att saknas på sina håll, vilket kan leda till att fler avtal avslutas i förtid. Detta skulle i sådana fall få negativa konsekvenser för regioner, operatörer och resenärer.

Det finns dock hopp om förbättringar framöver. Det senaste året har spridningen av avtalen mellan operatörerna ökat, vilket bör minska sårbarheten på marknaden. Dessutom har det inletts ett gemensamt arbete, som bland annat involverar Svensk Kollektivtrafik och Tågföretagen, med mål att skapa en mer stabil upphandlad trafik genom att förbättra upphandlingsförfarandet.

8.4 Konkurserna i åkeribranschen riskerar att öka

2022 satte tilltagande inflation, stigande räntor och vikande konjunktur stopp för den positiva utvecklingen som hade präglat godstransportmarknaden under åren dessförinnan. Förutsättningarna på marknaden förblev tuffa under 2023. Även om inflationen sjönk, om än från

en hög nivå, fortsatte räntorna att stiga och konjunkturen att försvagas. Detta återspeglades på godstransportmarknaden genom en minskad efterfrågan på godstransporter i allmänhet och lastbilstransporter i synnerhet. Lastbilstransporterna minskade med 11 procent, mätt i tonkilometer, vilket uttraderade hela uppgången från pandemiåren.

Trots detta har branschen uppvisat en positiv ekonomisk utveckling under 2023. Jämfört med året innan ökade både intäkterna och lönsamheten. En bidragande orsak till att det ekonomiska utfallet, trots omständigheterna, var positivt var att branschen lyckades kompensera för den minskade efterfrågan och de ökade kostnaderna genom höjda transportpriser. Det är dock osäkert om detta är hållbart i längden. Den lågkonjunktur som Sverige gick in i under 2023 fördjupades under 2024. Om detta leder till att efterfrågan på lastbilstransporter minskar ytterligare finns det en risk att det ekonomiska bakslaget istället låtit sig vänta till 2024. Detta lär i sådana fall pressa företagens lönsamhet och marginaler, vilket är särskilt oroande med tanke på den ökande andelen åkerier med skulder registrerade på skattekontot. Tillsammans riskerar detta att leda till ett ökat antal konkurser i branschen.

Det kom dock även flera positiva signaler under 2024. Inflationen har sjunkit till nivåer i linje med Riksbankens målsättning, vilket har bromsat kostnadsökningarna och öppnat upp för stegvisa räntesänkningar. Konjunkturinstitutet bedömer att lågkonjunkturen nådde sin botten under året och förutspår en successiv förstärkning av ekonomin från 2025. Lågkonjunkturen förväntas vara över 2027. Även om förutsättningarna på marknaden sannolikt förblir utmanande en tid till, tyder mycket på att ljusare tider är på väg.



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503