

# Transportmarknaden i siffror 2023

Översikt av utvecklingen på marknaderna  
för väg- och järnvägstransporter

© Transportstyrelsen

Väg och järnväg  
Trafikant

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning TSG 2024-976  
Författare Jonathan Sundin, Josefin Hallenberg, Michael Stridsberg  
Månad År Februari 2024

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 åttonde i ordningen. Rapporten fokuserar på tre huvudsakliga områden:

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

Rapporten är uppdelad i två delar, en om persontrafik och en 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. Iakttagelser vi gör i rapporten återförs till vår tillsyn, regelgivning och övriga marknadsövervakning.

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

Borlänge, februari 2024

Lena Vidin  
Sektionschef Strategisk analys

## Sammanfattning

### Sammanfattning av iakttagelser

De senaste åren har ett minskat resande till följd av covid-19-pandemin präglat persontransportmarknaden. Under 2022 vände den negativa utvecklingen och istället tog en återhämtning vid. Inom den regionala kollektivtrafiken ökade antalet personkilometer med 40 procent, vilket innebär att resandet uppgick till 83 procent av motsvarande för 2019. Utbudet av regional kollektivtrafik ökade samtidigt med 4 procent. Åren med ett kraftigt minskat resande och ett mer eller mindre oförändrat utbud har dock i kombination med de senaste årens kostnadsökningar lämnat spår i regionernas ekonomi. Under 2023 har flera regioner aviserat att de kommer behöva genomföra neddragningar i kollektivtrafiken för att spara pengar. Även den långväga trafiken har utvecklats i en positiv riktning och jämfört med 2021 ökade såväl resandet som utbudet kraftigt.

Till skillnad från persontransportmarknaden lämnades godstransportmarknaden relativt oberörd av pandemin. 2021 ökade till och med godstransportarbetet på väg och järnväg med 8 procent, vilket resulterade i de högsta årliga godsvolymererna på lång tid. Under 2022 har denna utveckling stagnerat. Totalt minskade godstransportarbetet i Sverige med 0,5 procent, varav det minskade med 0,3 procent på väg och med 1,5 procent på järnväg.

Det tuffa ekonomiska läget bland persontransportföretagen förbättrades under 2022. Återhämtningen av resandet bidrog till en påtaglig ökning av företagens trafikintäkter, särskilt bland de som utför kommersiella persontransporter. Inom samtliga persontransportmarknader har såväl omsättning som lönsamhet förbättrats till nivåer i linje med de som sågs före pandemin.

Trots att godstransportarbetet stagnerat fortsätter det ekonomiska läget på godstransportmarknaden att vara förhållandevis stabilt. Resultaten under 2022 har dock till stor del präglats av ökade kostnader för företagen, vilket försämrat lönsamheten. Särskilt tydlig är denna utveckling bland järnvägsföretagen där lönsamheten mer än halverades.

## Sammanfattning av slutsatser

Transportmarknaden har i stora delar utvecklats i en positiv riktning under 2022. Transportstyrelsens sammantagna bedömning är att den utveckling som skett skapat bättre förutsättningar för en transportmarknad som kan skapa tillgänglighet, lönsamma företag och konkurrens som ger nytta för resenärerna.

Efter ett par tuffa år till följd av covid-19-pandemin har det skett en tydlig ökning av det kollektiva resandet. Fortsatt är det dock en bit kvar till liknande nivåer som före pandemin. Med anledning av beteendeförändringarna under pandemin finns det dessutom vissa osäkerheter kring det framtida resandets utveckling. Om nya resmönster etableras kan det innebära utmaningar för de kollektiva färdmedlen. Med nya resvanor kommer nya behov och med det ställs även andra krav på ett attraktivt kollektivt resande. Genom att möta de nya behoven och i högre grad tillgodose andra sorters resande kan de kollektiva färdmedlen troligtvis växa. Det kan exempelvis handla om en mer flexibel regional kollektivtrafik och att tillgodose det ökade behovet av fritidsresor.

Det minskade resandet under pandemin innebar ekonomiska utmaningar för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Samtidigt som kollektivtrafikens intäkter minskade kraftigt förblev kostnaderna mer eller mindre oförändrade. Detta innebar att det krävdes tillskott av ytterligare offentliga medel, inte minst från regionerna, för att finansiera kollektivtrafiken. De senaste årens stigande inflation har lett till att kostnaderna, inte bara för kollektivtrafiken utan även för regionernas övriga ansvarsområden, ökat betänkligt. Detta har lett till en allt mer ansträngd ekonomisk situation och flera regioner har varit tvungna att genomföra neddragningar i kollektivtrafiken för att spara pengar. Om besparingarna görs på ett sådant sätt att kollektivtrafiken upplevs mindre attraktiv kan det få till följd att en resandetillväxt uteblir, eller till och med att resandet minskar. På sikt riskerar således besparingarna att leda till minskade trafikintäkter. Regionerna står således inför en svår avvägning. Å ena sidan behöver de spara pengar. Å andra sidan får det inte leda till att kollektivtrafikens attraktivitet minskar till den grad att de går miste om trafikintäkter. Detta innebär en komplicerad balansgång och att invanda tankesätt kan behöva utmanas.

Marknadskoncentrationen på marknaden för upphandlad persontrafik på järnväg har ökat över tid. Denna utveckling kan indikera att konkurrensen på marknaden har försämrats, något som i slutändan riskerar att drabba resenärerna genom ett mindre kvalitativt utbud. Regionerna genomför kontinuerligt nya upphandlingar. På sistone har flera avtal dessutom avbrutits i förtid. Detta innebär att det kommer att finnas ett stort behov av

att genomföra nya upphandlingar de kommande åren. Detta bidrar till en stor dynamik på marknaden och att kortsiktiga variationer i marknadskoncentrationen delvis är naturliga.

Sverige är i en lågkonjunktur. Det finns anledning att tro att detta kommer att drabba godstransportföretagen genom en minskad efterfrågan på transporter. Beroende på hur långvarig lågkonjunkturen blir kan detta slå mot godstransportmarknadens aktörer på olika sätt och i varierande omfattning. Åkeribranschen utgörs i stor utsträckning av mindre företag med sämre motståndskraft gentemot förlustresultat. Vid en allt för utdragen lågkonjunktur riskerar därför konkurserna i branschen att tillta. De senaste åren har allt fler järnvägsföretag levererat plusresultat och en stigande lönsamhet. Detta har dock till stor del möjliggjorts av omfattande statliga stöd, främst i form av miljökompensationer. I nuläget är miljökompensationerna budgeterade till och med 2025. Om stöden därefter skulle minska, eller utebli helt, kan det i kombination med den avtagande efterfrågan påverka marknadens stabilitet. Det finns dock en ljusning i sikte. Konjunkturen bedöms vända uppåt redan 2025 och 2027 bedöms lågkonjunkturen vara över. Godstransportmarknadens aktörer har således viss anledning att känna hopp inför framtiden.

## Begrepp och förkortningar

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

## INNEHÅLL

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>INLEDNING .....</b>                        | <b>10</b> |
| 1.1      | Bakgrund.....                                 | 10        |
| 1.2      | Syfte.....                                    | 10        |
| 1.3      | Metod.....                                    | 11        |
|          | <b>PERSONTRANSPORTER.....</b>                 | <b>12</b> |
| <b>2</b> | <b>TRAFIKUTVECKLING OCH PRISER .....</b>      | <b>12</b> |
| 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.....                                     | 25        |
| <b>3</b> | <b>EKONOMISK UTVECKLING I FÖRETAGEN .....</b> | <b>27</b> |
| 3.1      | Persontransporter på järnväg .....            | 27        |
| 3.2      | Bussbranschen .....                           | 34        |
| 3.3      | Taxibranschen .....                           | 38        |
| <b>4</b> | <b>MARKNADSHÄNDELSE.....</b>                  | <b>41</b> |
| <b>5</b> | <b>GODSTRANSPORTER .....</b>                  | <b>44</b> |
| 5.1      | Godstransporter på väg .....                  | 45        |
| 5.2      | Godstransporter på järnväg .....              | 49        |
| <b>6</b> | <b>EKONOMISK UTVECKLING I FÖRETAGEN .....</b> | <b>53</b> |
| 6.1      | Godstransporter på väg .....                  | 53        |
| 6.2      | Godstransporter på järnväg .....              | 56        |
| <b>7</b> | <b>MARKNADSHÄNDELSE.....</b>                  | <b>61</b> |
| <b>8</b> | <b>SLUTSATSER .....</b>                       | <b>64</b> |



# 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.<sup>1</sup> Detta är grunden för vårt marknadsövervakningsuppdrag, som innefattar att säkerställa rättvisa villkor och fungerande konkurrens på transportmarknaden. I uppdraget ingår även att beakta användarnas villkor, då konkurrensen är tänkt att generera positiva effekter för såväl resenärer som godstransportköpare.

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

Detta är den åttonde 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.

---

<sup>1</sup> 3 § Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

### 1.3 Metod

Utvecklingen på väg- och järnvägsmarknaden beskrivs utifrån ett flertal perspektiv i denna rapport. För att kunna göra det används 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 2022. Uppgifter om regeländringar och andra händelser avser däremot främst 2023. 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 då fördelningen av bolagsformer varierar och ser olika ut i olika segment.

## Persontransporter

### 2 Trafikutveckling och priser

I detta kapitel beskrivs utvecklingen av trafik, resande och priser på 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 som sker inom ett och samma län. Även resor över länsgränser kan ingå om de är av pendlings- eller vardagskaraktär. I varje län finns det en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) som ansvarar för att det finns en tillfredsställande kollektivtrafikförsörjning.

Tabell 1: Sittplats- och personkilometer inom regional kollektivtrafik, 2018-2022.

| Indikator                     | 2018       | 2019       | 2020       | 2021       | 2022       | 2022/2021 |
|-------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|
| Sittplatskilometer (1000-tal) | 58 021 129 | 59 033 724 | 60 173 088 | 59 832 436 | 62 043 200 | +3,7%     |
| Personkilometer (1000-tal)    | 16 648 504 | 17 089 516 | 10 898 638 | 10 180 653 | 14 126 768 | +38,8%    |
| Beläggingsgrad (%)            | 29         | 29         | 18         | 17         | 23         | +6        |

Källa: Trafikanalys

2022 uppgick utbudet av regional kollektivtrafik till drygt 62 miljarder sittplatskilometer. I genomsnitt motsvarar det cirka 5 900 sittplatskilometer per invånare. Jämfört med 2021 har utförda sittplatskilometer ökat med knappt 4 procent. Antalet utbudskilometer har dock minskat under samma period. Att utförda sittplatskilometer ökar samtidigt som utförda utbudskilometer minskar pekar mot att fordonen i kollektivtrafiken i genomsnitt har fler sittplatser, exempelvis genom en ökad användning av tåg. Det förekommer en del regionala variationer och utförda sittplatskilometer ökade i 15 regioner medan det minskade i 5 regioner.<sup>2</sup> Sett över de senaste fem åren har utbudet ökat stadigt. Undantaget är 2021, då ett antal RKM gjorde neddragningar i sina respektive trafikutbud på grund av covid-19-pandemin. Denna minskning var dock inte mer än marginell och överlag kunde utbudet upprätthållas på mer eller mindre normala nivåer.

Den sammanlagda reslängden uppgick samtidigt till drygt 14 miljarder personkilometer. Som bekant minskade kollektivtrafikresandet kraftigt under pandemin, dels på grund av restriktioner, dels på grund av ändrade

<sup>2</sup> En region saknar uppgifter för 2021 varför det inte går att fastställa om utbudet ökat eller minskat i denna region

resbehov. Restriktionerna hävdes februari 2022. Det har således under större delen av året varit möjligt att resa med kollektivtrafiken utan att begränsas av restriktioner. Detta speglas i den påtagliga återhämtningen. Jämfört med 2021 har antalet personkilometer ökat med knappt 40 procent. Resandet är dock inte tillbaka på samma nivåer som före pandemin. Totalt motsvarade resandet strax över 80 procent av 2019 års nivåer.

Den påtagliga resandeökningen i kombination med en mindre utbudsökning har medfört att fordonens genomsnittliga belägningsgrad ökat. 2022 uppgick belägningsgraden till 23 procent, vilket är 6 procentenheter högre än 2021. Samtidigt är det 6 procentenheter lägre än före pandemin.

Den regionala kollektivtrafiken utförs med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och sjöfart. I tabell 2 framgår användningen av respektive trafikslag i termer av utbudskilometer.

Tabell 2: Utbudskilometer inom regional kollektivtrafik per trafikslag, 2018-2022.

| Utbudskilometer (1000-tal) | 2018    | 2019    | 2020    | 2021    | 2022    | 2022/2021 |
|----------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| <b>Väg</b>                 | 619 878 | 628 352 | 620 422 | 621 101 | 613 478 | -1,2%     |
| <b>Järnväg</b>             | 66 242  | 69 758  | 68 994  | 69 333  | 70 478  | +1,7%     |
| <b>Spårväg</b>             | 18 772  | 18 799  | 18 488  | 19 042  | 18 724  | -1,7%     |
| <b>Tunnelbana</b>          | 13 127  | 12 944  | 13 184  | 13 126  | 13 157  | +0,2%     |
| <b>Sjötrafik</b>           | 575     | 1 830   | 2 643   | 2 789   | 2 772   | -0,6%     |

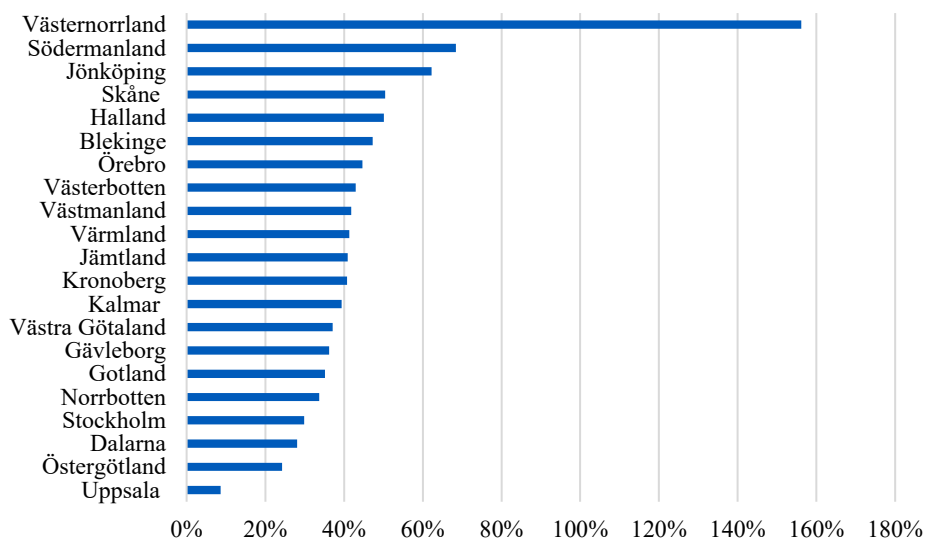
Källa: Trafikanalys

Bussen är det dominerande trafikslaget med 85 procent av utbudet. Därefter följer tåget med omkring 10 procent av utbudet. Spårväg och tunnelbana stod tillsammans för cirka 5 procent av utbudet. Sjötrafik stod enbart för en liten del av utbudet. Jämfört med 2021 har utbudet av järnvägs- och tunnelbanetrafik ökat, medan det minskat inom övriga trafikslag. Förändringarna är dock inte mer än marginella och har inte fått något större genomslag på fördelningen mellan trafikslagen. Även över ett längre tidsintervall är fördelningen relativt konstant. Det går att se en viss ökning av andelen tågtrafik, främst på bekostnad av andelen busstrafik. Sammansättningen av kollektivtrafiken ser olika ut i olika delar av landet. Busstrafik finns i samtliga regioner, tågtrafik i alla regioner utom en, spårvägstrafik i fyra regioner, sjötrafik i fem regioner medan tunnelbana enbart finns i en region.

Per invånare återfinns det största utbudet i Stockholm. 2022 uppgick utbudet i regionen till omkring 7 900 sittplatskilometer per invånare. Därefter följer Uppsala med omkring 7 100, Skåne med 6 900 och Södermanland med 6 500 sittplatskilometer per invånare. I andra änden av spektrumet sticker Gotland ut med omkring 2 000 sittplatskilometer per invånare.

Medianvärdet uppgick till 4 800 sittplatskilometer per invånare, vilket är 2 procent mer än 2021. Jämfört med 2021 har utbudet per invånare ökat i 15 regioner och minskat i 6 regioner.

Ett likartat mönster framträder när resandet i regionerna studeras. Stockholm är i topp med strax över 2 100 personkilometer per invånare. Samtidigt är kollektivtrafikresandet lägst på Gotland med cirka 370 personkilometer per invånare. Medianen är knappt 850 personkilometer per invånare, en ökning med 41 procent jämfört med 2021.



Figur 1: Procentuell förändring av personkilometer per invånare, 2022 jämfört med 2021.

Källa: Trafikanalys

Jämfört med 2021 har det genomsnittliga resandet ökat i samtliga regioner. I tre regioner överstiger det senaste årets resande de nivåer som uppmättes före pandemin. Bland övriga regioner varierar det mellan 60 och 96 procent av 2019 års nivåer.

### 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 ofta handlar det om produktionsavtal, där en fast ersättning utgår till trafikföretaget, eller om resandeincitamentsavtal, där ersättningen till trafikföretaget beror på antalet resenärer. Under pandemin fick många resandeincitamentsavtal omförhandlas till produktionsavtal för att förhindra att företag skulle gå omkull när resandet,

och därmed intäkterna, minskade.<sup>3</sup> 2022 uppgick den sammanlagda kostnaden för den samhällsorganiserade kollektivtrafiken till 56,5 miljarder kronor. I löpande priser är det en ökning med 7 procent jämfört med 2021 och med 16 procent jämfört med 2018.

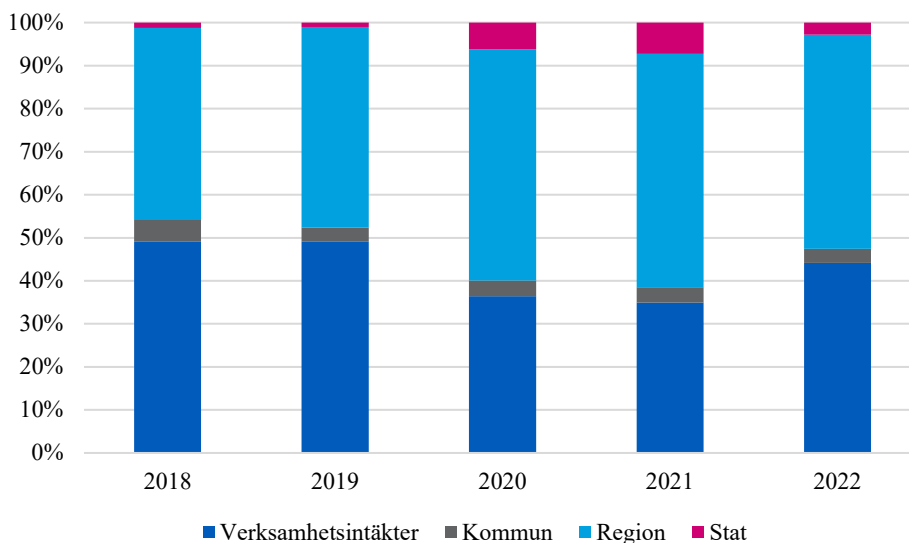
Kollektivtrafiken finansieras dels av verksamhetsintäkter, vilka främst utgörs av biljettintäkter, dels av olika offentliga medel, främst från regionerna. 2022 uppgick kollektivtrafikens intäkter till 56,2 miljarder kronor, varav 24,8 miljarder kronor var verksamhetsintäkter och 31,4 miljarder kronor offentliga medel. I löpande priser har kollektivtrafikens verksamhetsintäkter ökat med 32 procent jämfört med 2021, vilket innebär att de uppgår till 98 procent av 2019 års nivåer. Den kraftiga ökningen är främst en följd av ett ökat resande, även om viss effekt sannolikt kan härledas till höjda biljettpriser. Samtidigt minskade de offentliga stöden med 10 procent, främst till följd av minskade statliga stöd.<sup>4</sup>

Fram till pandemin finansierades kollektivtrafiken i genomsnitt till hälften av verksamhetsintäkter och till hälften av offentliga medel. Det minskade resandet under pandemin i kombination med att utbudet upprätthölls på likartade nivåer omöjliggjorde dock ett sådant upplägg. För att under dessa omständigheter fortsatt kunna finansiera kollektivtrafiken krävdes tillskott av ytterligare offentliga medel, bland annat i form av riktade statliga stöd. 2020 erhöll regionerna sammanlagt 3 miljarder kronor i statligt stöd och en lika stor summa erhöles året därefter. Tillsammans med ökade stöd från regioner och kommuner ledde detta till en kraftigt ökad subventionsgrad. Samtidigt som det minskade resandet innebar minskade intäkter innebar det också att annars nödvändiga investeringar kunde skjutas på framtiden och att vissa besparingar kunde göras på så sätt.

---

<sup>3</sup> Konkurrensverket 2023 Covid-krisen och omförhandlade av busstrafikkontrakt i Sverige

<sup>4</sup> Trafikanalys 2023 Statistik 2023:25 Regional linjetrafik 2022



Figur 2: Fördelning av kollektivtrafikens intäkter, 2018-2022.

Källa: Trafikanalys

Subventionsgraden ökade med 14 procentenheter mellan 2019 och 2021, från 51 till 65 procent. 2022 landade subventionsgraden på 56 procent, det vill säga en minskning med 9 procentenheter jämfört med året före. Detta är en effekt av att trafikintäkterna ökade samtidigt som de offentliga stöden minskade. Således står den regionala kollektivtrafiken återigen för en större del av sina kostnader. Verksamhetsintäkternas andel av finansieringen är dock fortfarande 5 procentenheter lägre än före pandemin.

Åren med kraftigt minskade trafikintäkter och mer eller mindre oförändrade kostnader har lämnat spår i regionernas ekonomi. Som nämnts har det skett en återhämtning av resandet under 2022, dock inte till samma nivåer som före pandemin. I och med att människors resvanor till viss del ändrats i spåren av pandemin finns det vissa osäkerheter kring det framtida resandets utveckling och därmed utvecklingen av trafikintäkterna. Detta innebär att det även fortsättningsvis kan vara nödvändigt med en högre andel offentligt stöd för att finansiera kollektivtrafiken.

De senaste åren har regionernas kostnader drivits upp ytterligare till följd av den stigande inflationen och det höjda ränteläget, vilket lett till att allt fler regioner fått svårare att få sin ekonomi att gå ihop. SKR räknar med att ett underskott görs i nästan samtliga regioner under 2023 och att detta förvärras ytterligare under 2024.<sup>5</sup> För att få en budget mer i balans har regionerna tvingats till besparingar i kollektivtrafiken, bland annat genom att skära ned

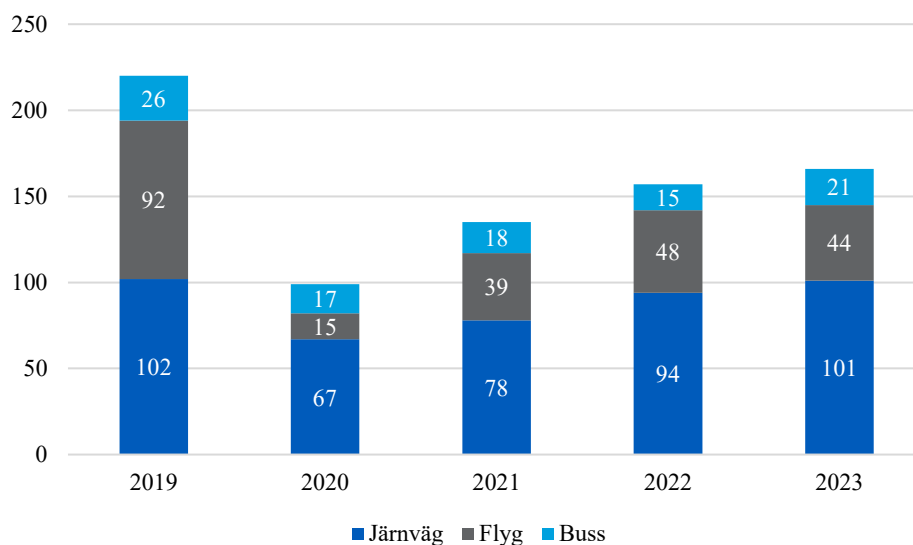
<sup>5</sup> Sveriges kommuner och regioner 2023 Ekonomirapporten Om kommunernas och regionernas ekonomi

i sina respektive trafikutbud. Ett exempel är SL som inför 2024 aviserat att de lägger ner 16 busslinjer helt och glesar ut trafiken på ytterligare ett stort antal linjer, däribland inom tunnelbanetrafiken.<sup>6</sup> Andra exempel på regioner där man tvingats till neddragningar är Kalmar, Jönköping och Värmland.<sup>7</sup> I en rapport från EY konstateras att regionerna kan ha underskattat kollektivtrafikens framtida kostnadsutveckling. Om kostnaderna skulle stiga lika mycket som inflationen riskerar det att leda till ett samlat budgetunderskott på 3 miljarder kronor, vilket i sådana fall kan göra ytterligare neddragningar nödvändiga.<sup>8</sup>

### 2.1.2 Långväga trafik

Med långväga trafik avses trafik över en eller flera länsgränser och som inte primärt är av vardagskaraktär. Till skillnad från den regionala kollektivtrafiken bedrivs den långväga trafiken huvudsakligen på kommersiella villkor och utgörs i högre grad av tjänste- och fritidsresor.

Inom den långväga trafiken förekommer konkurrens mellan trafikslag och på vissa sträckor även inom trafikslagen. Av figur 3 framgår utbudet på fem långväga relationer med trafikslagsövergripande konkurrens mellan 2019 och 2023.<sup>9</sup>



Figur 3: Utbud på fem långväga relationer med intermodal konkurrens, 2018-2022.

Källa: Kungliga Tekniska Högskolan.

<sup>6</sup> Storstockholms lokaltrafik 2023-09-13 Pressmeddelande Förändringar i trafikutbudet 2024

<sup>7</sup> Kalmar länstrafik 2023-10-05 Pressmeddelande Fler effektiviseringsåtgärder i kollektivtrafiken

Jönköpings länstrafik 2023-03-30 Nyhet Så blir neddragningarna på grund av besparingar i busstrafiken 2023

Region Värmland 2023-10-16 Nyhet Tufft ekonomiskt läge – dessa är förändringarna i Värmlands trafik

<sup>8</sup> EY 2023 Rapport Kollektivtrafikens ekonomi och ekonomiska utmaningar

<sup>9</sup> Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö, Stockholm-Sundsvall, Stockholm-Umeå och Göteborg-Malmö



### Långväga busstrafik

Den långväga busstrafiken delas traditionellt 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. På vissa större linjer förekommer dock en relativt hög turtäthet. Över tid har det skett en utveckling mot mer efterfrågestyrda tidtabeller med fler avgångar under helgerna och färre under veckorna.

En av bussens främsta konkurrensfördelar är att det går att erbjuda direktförbindelser på fler sträckor än vad som är möjligt med tåg eller flyg. Det gör att bussen kan locka resenärer som värderar enkelhet och den upplevda tryggheten i att veta att man kommer till sin destination utan att behöva kliva av och på olika fordon framför korta restider. Under senare år har det skett en utveckling mot ökad bekvämligheten ombord på bussarna, exempelvis genom bekvämare säten och tillgång till Wi-Fi och eluttag.

Tabell 3: Utveckling av plats- och personkilometer inom långväga busstrafik, 2018-2022.

| Indikator                   | 2018    | 2019    | 2020    | 2021    | 2022    | 2022/2021 |
|-----------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| Fordonskilometer (1000-tal) | 30 176  | 26 744  | 12 830  | 9 269   | 22 180  | 139 %     |
| Personkilometer (1000-tal)  | 458 947 | 521 875 | 213 766 | 185 912 | 896 223 | 382 %     |
| Beläggning                  | 15      | 20      | 17      | 20      | 40      | 100 %     |

Källa: Trafikanalys.

Den långväga busstrafiken drabbades hårt av restriktionerna under pandemin, som bland annat innefattade en begränsning av beläggningen ombord på bussarna och en allmän avrådan från längre resor. Under 2020 mer än halverades såväl antalet fordonskilometer som antalet personkilometer. Denna utveckling följdes av ytterligare nedgångar året därpå. Då trafiken bedrivs på kommersiella villkor kunde operatörerna anpassa utbudet efter resandet, vilket innebar att beläggningen till viss del kunde upprätthållas och förlusterna begränsas. Under inledningen av 2022 hävdades restriktionerna varpå den negativa utvecklingen vände. Utbudet uppgick till drygt 22 miljoner fordonskilometer, en ökning med närmare 140 procent jämfört med 2021. Det är dock fortsatt lägre än före pandemin. Av figur 3 framgår att utbudet inte heller under 2023 nått upp till pre-pandemiska nivåer. Här är det främst längs norrlandskusten som trafiken inte återhämtat sig. Samtidigt uppgick resandet till knappt 900 miljoner personkilometer, vilket är en tydlig ökning jämfört med 2021.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Trafikanalys 2023 Statistik 2023:26 Kommersiell linjetrafik på väg 2022

### Långväga tågtrafik

Även den långväga tågtrafiken bedrivs i huvudsak på kommersiella villkor. Marknaden för långväga persontransporter på järnväg avreglerades 2010 och i dag förekommer konkurrens mellan operatörer på ett antal sträckor, med Stockholm-Göteborg som det tydligaste exemplet. Trafikverket upphandlar långväga trafik som inte bedöms kunna bedrivas på kommersiella villkor men som ändå anses betydelsefull. Detta rör bland annat nattågstrafik till Duved och Narvik.<sup>11</sup>

Under åren som föregick pandemin var den långväga tågtrafiken i en positiv trend där såväl utbud som efterfrågan ökade kontinuerligt. Drivkrafterna bakom denna utveckling bedöms bland annat ha varit befolkningsökningen, avregleringen och en ökad klimatmedvetenhet. I och med pandemin sattes ett plötsligt stopp för denna utveckling, vilket ledde till en kraftig nedgång under 2020. Redan 2021 gick det dock att skönja en återhämtning, när utbudet steg med drygt 20 procent och resandet med knappt 5 procent, en återhämtning som har fortsatt under 2022.

Tabell 4: Utveckling av tåg- och personkilometer inom långväga tågtrafik, 2018-2022.

| Indikator                   | 2018      | 2019      | 2020      | 2021      | 2022      | 2022/2021 |
|-----------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Tågkilometer (1 000-tal)    | 31 161    | 32 195    | 23 591    | 28 616    | 31 965    | +12 %     |
| Personkilometer (1 000-tal) | 7 026 000 | 7 387 000 | 3 601 000 | 3 752 000 | 6 337 000 | +69 %     |
| Beläggning                  | 225       | 217       | 157       | 131       | 201       | +53 %     |

Källa: Trafikanalys, Trafikverket

2022 uppgick utbudet av långväga tågtrafik till knappt 32 miljoner tågkilometer, vilket är en ökning med 12 procent jämfört med 2021 och innebär att utbudet är i paritet med före pandemin. Att utbudet är tillbaka på samma nivåer som före pandemin framgår även av figur 3, där utbudet på de fem största relationerna återgått till 2019 års nivåer. Totalt uppgick det långväga resandet på järnväg till 6,3 miljarder personkilometer, vilket är en ökning med knappt 70 procent jämfört med 2021 men cirka 15 procent lägre än före pandemin.

Att resandet ökade i klart större utsträckning än utbudet har bidragit till att tågens genomsnittliga beläggning ökat. 2022 var den genomsnittliga beläggningen ombord på tågen 201 passagerare, vilket är en ökning med 53 procent jämfört med 2021 och som ökat avgångarnas kommersiella gångbarhet. Däremot är det cirka 8 procent lägre än före pandemin.

### 2.1.3 Taxi

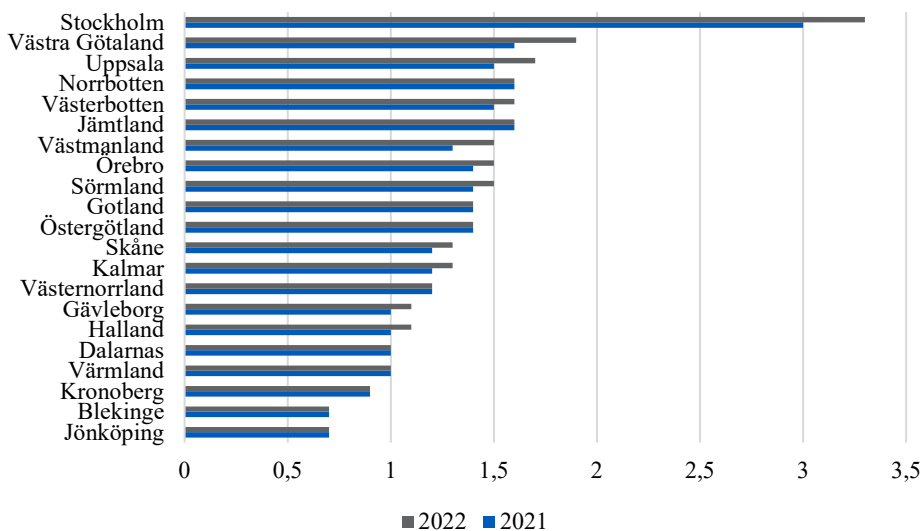
Taxiresor delas vanligtvis in i affärsresor, privatresor och samhällsbetalda resor, där de sistnämnda avser bland annat sjukresor, färdtjänst och

<sup>11</sup> Trafikverket.se 2023-03-15 Gällande trafikavtal

skolskjutsar. Medan affärs- och privatresor sker på kommersiella villkor, upphandlas samhällsbetalda resor av kommuner och regioner. I genomsnitt står upphandlade resor för omkring hälften av den taxitrafik som utförs. I storstäderna är andelen kommersiella resor större, medan de samhällsbetalda kan utgöra upp mot 100 procent i de mer glesbefolkade delarna av landet.

2022 fanns det drygt 20 000 taxifordon i trafik. I genomsnitt motsvarar det cirka 1,8 taxifordon per 1 000 invånare. Under pandemin minskade antalet taxifordon med omkring 10 procent, vilket medförde att genomsnittet sjönk från 1,8 till 1,6 taxifordon per 1 000 invånare. Under 2022 ökade antalet taxifordon med 10 procent varpå antalet taxifordon per invånare återgick till liknande nivåer som före pandemin.

Variationerna mellan olika delar av landet är stora rörande tillgången på taxi.

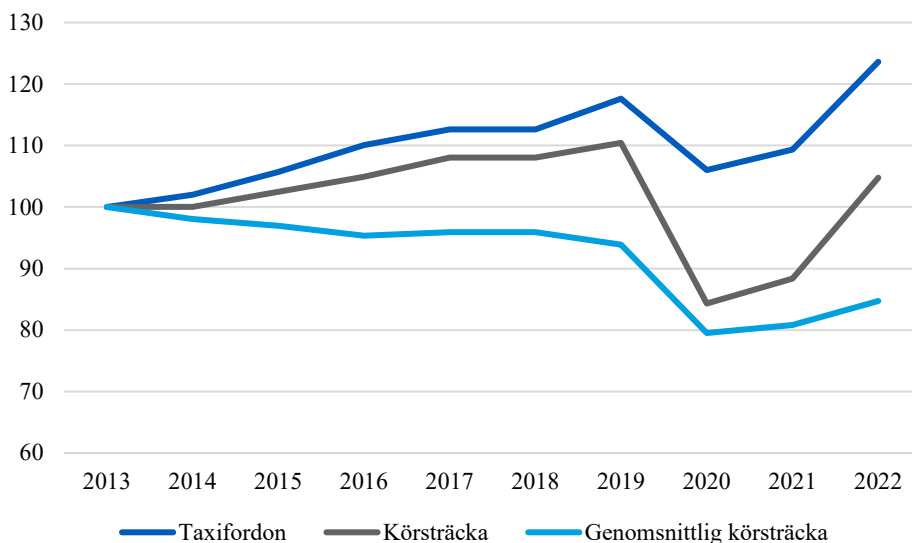


Figur 4: Antal taxifordon per 1 000 invånare och region, 2022 och 2021.

Källa: Svenska Taxiförbundet

Av figur 4 framgår att en stor del av alla taxifordon är koncentrerade till Stockholm, där det fanns 3,3 fordon per 1 000 invånare. I övriga regioner varierar motsvarande siffra mellan 0,7 och 1,6. Med andra ord finns det mer än dubbelt så många fordon per invånare i Stockholm som i regionerna som kommer närmast därefter. Jämfört med 2021 har dock antalet fordon per invånare ökat i de allra flesta regionerna.

Av figur 5 framgår utvecklingen av taxifordonens genomsnittliga körsträcka.



Figur 5: Fordon, körsträcka och genomsnittlig körsträcka, indexerad utveckling 2013-2022.

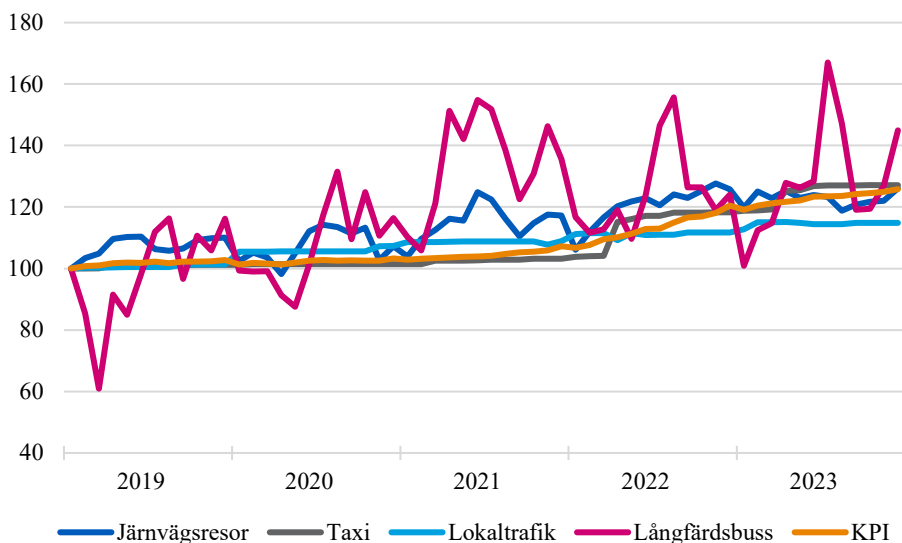
Källa: Statistiska Centralbyrån

Före pandemin ökade såväl antalet fordon som fordonens körsträcka kontinuerligt. Då antalet fordon ökade mer än körsträckorna minskade fordonens genomsnittliga körsträcka. Under denna period ökade därmed utbudet mer än efterfrågan, vilket kan indikera att marknaden var överetablerad. 2020 uppgick den genomsnittliga körsträckan till omkring 5 500 mil per fordon, vilket var 15 procent lägre än 2019. Sedan dess har både antalet fordon och körsträckan ökat. Olikt tidigare år har körsträckan ökat mer än antalet fordon, vilket medfört att fordonens genomsnittliga körsträcka ökat till knappt 6 000 mil per taxifordon. Även om detta är 5 procent högre än året före är det en låg siffra historiskt.

## 2.2 Priser

Priset på resor påverkar hur, var, när och hur ofta vi reser. I vilken grad priset påverkar människors resvanor beror på ett flertal faktorer. Överlag är resenärer mer priskänsliga vid långväga resor. Dessa resor utgörs i högre grad av fritidsresor, där resenärerna i regel har större möjligheter att anpassa sin resa med hänsyn till priset. Samtidigt är den ofta lägre vid resor med den regionala kollektivtrafiken, som i högre grad utgörs av vardagsresor och där möjligheterna till anpassning inte är lika stora.

I figur 8 framgår indexerad prisutveckling för järnvägsresor, taxi, lokaltrafik och långfärdsbuss mellan 2019 och 2023. I figuren har även konsumentprisindex (KPI) inkluderats.



Figur 6: Prisindex per trafikslag samt KPI 2019-2023, månadsvisa uppgifter.

Källa: Statistiska Centralbyrån.

### 2.2.1 Regional kollektivtrafik

Inom den regionala kollektivtrafiken, som i figur 6 kallas lokaltrafik, är prisutvecklingen stabil och klart mindre varierande än inom övriga kategorier. Det beror på att priserna inom den regionala kollektivtrafiken nästan uteslutande sätts av regionerna och vanligtvis justeras en gång om året. Historiskt har prishöjningarna inom den regionala kollektivtrafiken varit bland de kraftigaste, men de senaste fem åren har prisutvecklingen varit relativt återhållsam och understigit den allmänna prisutvecklingen. Totalt har prisindex för lokalresor under perioden ökat med omkring 15 procent, varav med 2 procent under 2023.

Priserna för olika typer av biljetter varierar mellan regionerna varför det är svårt att ge en helt rättvisande bild endast utifrån ett prisindex. I tabell 5 framgår priserna för tre biljettyper i samtliga av landets regioner. I och med att biljetternas resevillkor kan variera mellan regionerna är de inte alltid fullt jämförbara.

Tabell 5: Priser i regional kollektivtrafik, 2023.

| Region               | Enkelbiljett | Månadskort | Länskort |
|----------------------|--------------|------------|----------|
| Blekingetrafiken     | 26           | 579        | 1 165    |
| Dalatrafik           | 30           | 557        | 1 607    |
| Gotlands kommun      | 20           | 370        | 750      |
| Hallandstrafiken     | 25           | 652        | 1 774    |
| Jönköping länstrafik | 38           | 750        | 1 240    |

| Region                      | Enkelbiljett | Månadskort | Länskort |
|-----------------------------|--------------|------------|----------|
| Kalmar länstrafik           | 34           | 748        | 1 778    |
| Länstrafiken i Jämtland     | 32           | 750        | 1 606    |
| Länstrafiken i Kronoberg    | 29           | 569        | 1 215    |
| Länstrafiken i Norrbotten   | 30           | 660        | 2 772    |
| Sörmlandstrafiken           | 30           | 630        | 1 000    |
| Länstrafiken i Västerbotten | 31           | 705        | 1 970    |
| Länstrafiken i Örebro       | 28           | 660        | 1 410    |
| Skånetrafiken               | 31           | 624        | 1 309    |
| Storstockholms lokaltrafik  | 39           | 970        | 970      |
| Upplands lokaltrafik        | 33           | 470        | 1 000    |
| Värmlandstrafik             | 29           | 745        | 1 755    |
| Västernorrlands länstrafik  | 29           | 821        | 1 550    |
| Västmanland lokaltrafik     | 30           | 655        | 1 140    |
| Västtrafik                  | 35           | 815        | 1 870    |
| X-trafik                    | 30           | 630        | 1 722    |
| Östgötatrafik               | 30           | 725        | 1 330    |

Källa: Respektive regions hemsida, hämtat 2023-09-15

En enkelbiljett inom en zon eller motsvarande var 2023 dyrast i Storstockholms lokaltrafik där den kostade 39 kronor, följt av Jönköpings länstrafiks 38 kronor och Västtrafiks 35 kronor. Det lägsta priset återfanns på Gotland där priset uppgick till 20 kronor. Jämfört med 2022 har priset höjts i 13 regioner och varit oförändrat i övriga. Medianpriset uppgick till 30 kronor, vilket är 2 kronor mer än året före.

Periodkortet, alltså månadskortet och länskortet, är i regel giltiga under 30 dagar. Det dyraste månadskortet, som likt enkelbiljetterna avser resor inom en zon eller motsvarande, fanns i Storstockholms lokaltrafik. Dock tillämpar Stockholm inte zonindelning, vilket i praktiken gör att ett månadskort kan likställas med ett länskort. Det dyraste månadskortet som enbart avser en faktisk zon fanns i Västtrafiks utbud. Det billigaste månadskortet erbjöds på Gotland och gav då tillgång till Visbys stadstrafik. Jämfört med 2022 har priset på månadskort höjts i 13 regioner och varit oförändrat i övriga. Medianpriset uppgick till 665 kronor, vilket är en ökning med 25 kronor jämfört med året före.

Länskortet är till sin definition mer likartade då de ger tillgång till regionens samlade kollektivtrafikutbud, även om hur omfattande den är kan skilja sig åt. Det dyraste länskortet fanns hos Länstrafiken i Norrbotten där det kostade 2 772 kronor. Det lägsta priset fanns på Gotland där det kostade 750 kronor, följt av Storstockholms lokaltrafiks 970 kronor. Jämfört med

2022 har priset på länskort höjts i 13 regioner och varit oförändrat i övriga. Medianpriset för ett länskort uppgick till 1 410 kronor. Det är en ökning med 35 kronor jämfört med året före.

Kvoten mellan priset för ett månadskort och en enkelbiljett visar hur många resor som behöver göras för att det ska löna sig att köpa ett månadskort framför att köpa enkelbiljetter för varje resa. 2023 krävdes i genomsnitt 22 resor för att ett månadskort skulle vara lönsamt.

Innan pandemin, när distansarbete var sällsynt, lönade det sig ofta att ha ett månadskort. Det ökade distansarbetet ledde dock till att det för många resenärer blev mindre attraktivt med månadskort. För att möta resenärernas ändrade resvanor har ett antal regioner infört så kallade flexbiljetter. Dessa består vanligtvis av ett givet antal dagsbiljetter, oftast 10 stycken, som behöver användas inom en viss tidsperiod, oftast 30 dagar. När insamlingen av prisuppgifter gjordes erbjöd 13 regioner någon form av flexbiljett. Det senaste året har antalet regioner som erbjuder flexbiljetter ökat. Samtidigt ser vi att ett par större regioner valt att ta bort flexbiljetten från sina respektive sortiment. Bland dessa märks Storstockholms lokaltrafik och Västtrafik, vilket pekar på begränsad försäljning av denna typ av biljett.

För att hantera det allt mer ansträngda ekonomiska läget har flera regioner tydligt höjt sina biljettpriser inför 2024. Några exempel är Storstockholms lokaltrafik, som vid årsskiftet höjde priset på periodkort med omkring 5 procent, Länstrafiken i Örebro, som höjde priset på periodkort inom en zon med cirka 10 procent och Blekingetrafiken, som höjde priset på motsvarande biljettyp med 8 procent.<sup>12</sup>

### 2.2.2 Långväga trafik

Inom långväga trafik tillämpas nästan uteslutande dynamisk prissättning, där priset för resan bestäms av relationen mellan utbud och efterfrågan vid bokningstillfället. Detta kan få till följd att till synes samma biljett kan ha helt olika priser beroende på när den köps. Prisbilden påverkas även av konkurrensen på den aktuella sträckan. Konkurrens kan förekomma mellan trafikslagen, men även mellan olika aktörer inom samma trafikslag. I Transportstyrelsens mätningar om priser på långväga relationer med trafikslagsövergripande konkurrens har det konstaterats att buss i regel är det billigaste alternativet, flyg det dyraste och tågresor däremellan, men med vissa variationer.<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> Storstockholms lokaltrafik 2023-12-21 Pressmeddelande Nya priser på vissa SL-biljetter  
Region Örebro län 2023-10-25 Pressmeddelande Länstrafiken justerar biljettpriserna efter årsskiftet  
Blekingetrafiken 2024-01-15 Pressmeddelande Nya priser i kollektivtrafiken 2024

<sup>13</sup> Transportstyrelsens 2023 Rapport Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2022

Under pandemin begränsades utbudet av långväga trafik periodvis av restriktioner. Detta innebar att även mindre variationer i efterfrågan kunde få förhållandevis stora effekter på priset. För bussresor syns tydliga toppar under sommarperioderna, när efterfrågan på bussresor generellt är större. På motsvarande sätt dalar priserna under höstperioderna, när resandet är mindre. Trots stora kortsiktiga variationer går det över tid att se en trend med klart stigande priser. De senaste fem åren har prisindex för långfärdsbuss ökat med drygt 40 procent, vilket är klart högre än den allmänna prisutvecklingen i landet.

En liknande trend, men med klart mindre extremer, kan ses för priset på järnvägsresor. Efter att restriktionerna släpptes har priset på järnvägsresor ökat kontinuerligt. De senaste fem åren har prisindex för järnvägsresor ökat med omkring 25 procent, även det klart högre än den allmänna prisutvecklingen.

Prisutvecklingen rörande järnvägsresor varierar tydligt 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 skillnaderna istället minskat. Under pandemin kan den kraftiga prisnedgången för de dyraste snabbtågsbiljetterna förklaras av en minskad efterfrågan från tjänsteresenärer. Dessa har tidigare varit de som rest på de dyraste avgångarna, då de varit minst priskänsliga och samtidigt värderat korta restider, hög komfort och passande avgångstider högst. Efter pandemin har priserna på de billigaste biljetterna i snitt ökat mer än på de dyrare biljetterna. Sannolikt kan detta förklaras av att de mer priskänsliga privatresenärerna ökat mer än tjänsteresenärerna och att priserna på de billigare biljetterna därför har drivits upp. Samtidigt har konkurrens mellan företagen bidragit till att denna prisökning begränsats.

### 2.2.3 Taxi

De senaste fem åren går det att se en uppåtgående utveckling av prisindex för taxiresor. Före 2022 var prisökningen relativt svag, i genomsnitt omkring 1 procent per år. De senaste två åren har dock prisindexet ökat rejält, först med 15 procent 2022, och sedan med ytterligare 7 procent 2023. Sannolikt har företagets ökade kostnader bidragit till denna utveckling.

2022 genomförde Transportstyrelsen en uppföljning av prissättning och prisinformation vid taxiresor.<sup>14</sup> Undersökningen genomfördes i september och var avgränsad till storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö.

<sup>14</sup> Transportstyrelsen 2022 Undersökning om prissättning och prisinformation vid taxiresor – uppföljande mätning, september 2022.



I uppföljningen uppgick medianen för jämförpriset, som definieras som en resa på 10 kilometer som tar 15 minuter, till 359 kronor. Jämfört med 2019 års uppföljning är det en uppgång med 34 kronor, vilket motsvarar cirka 10 procent. Medianens förskjutning innebär också att majoriteten av de kontrollerade fordonen i årets mätning återfanns i intervallet 351-500 kronor, istället för i intervallet 251-350 kronor. Priserna är generellt sett lägre i Malmö än vad de är i Stockholm och Göteborg.

### 3 Ekonomisk utveckling i företagen

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

#### 3.1 Persontransporter på järnväg

2022 bedrev 16 operatörer, fördelade på 8 olika koncerner, persontrafik på järnvägsnätet i Sverige. Det är lika många operatörer som föregående år och en operatör mer än fem år tidigare. Även om antalet operatörer är detsamma har det skett ett antal förändringar på marknaden under 2022 som bör nämnas.

- Sommaren 2022 upphörde Transdev Uppland sedan Upplands lokaltrafik integrerats i MÄLAB.<sup>15</sup>
- Hösten 2022 förvärvades Arriva Sverige av finländska VR Group, vilket fick till följd att den trafik Arriva bedrev på uppdrag av Skånetrafiken och Östgötatrafiken övergick till VR Sverige respektive VR Östgötapendeln.<sup>16</sup>
- December 2022 upphörde SJ Öresund sedan avtalet mellan SJ och Öresundståg avslutades i förtid. Öresundståg drivs sedan dess av Transdev.<sup>17</sup>
- Därtill har Transdev bytt namn på dotterbolaget Merresor till Snälltåget sedan verksamheten renodlats till att enbart innefatta kommersiell tågtrafik.

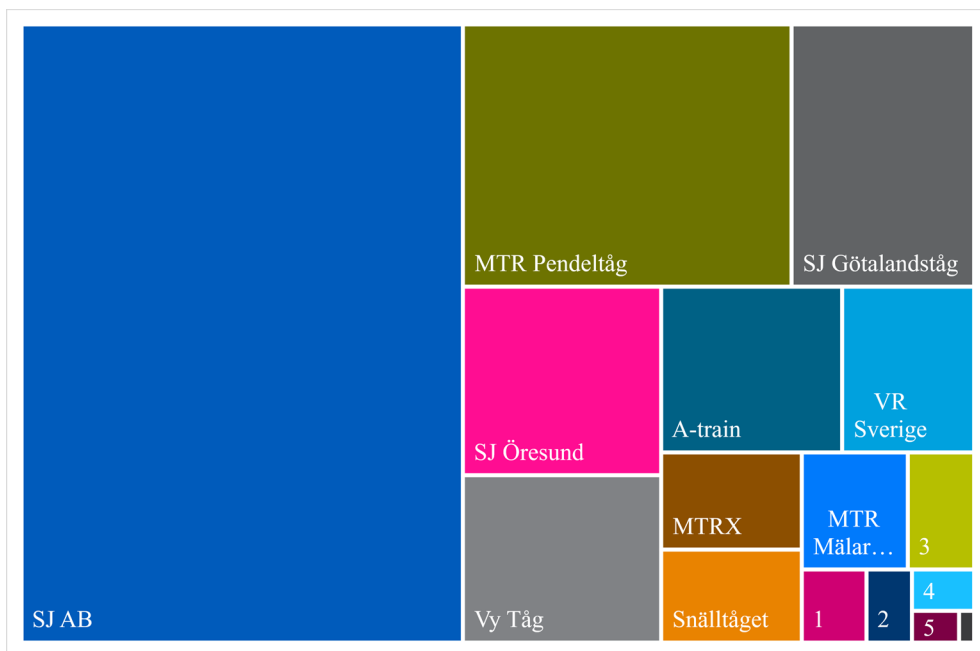
De senaste fem åren har det skett ett flertal in- och utträden på marknaden. Utöver VR Sverige och VR Östgötapendeln har även MTR Mälartåg och Flixtrain startat trafik. Samtidigt har Arriva och Skandinaviska Jernbanor slutat bedriva trafik. Under samma period har SJ Öresund och Saga Rail såväl hunnit starta som avsluta sin trafik. Anledningarna till varför företag lämnar marknaden varierar. Saga Rail och Skandinaviska Jernbanor gjorde det på grund av svag lönsamhet medan Arriva, som sagt, förvärvades av VR Group. Det är även vanligt att företag upphör i samband med att de går förlorande ur upphandlingar och därmed går miste om tidigare trafikavtal.

I figur 7 visas företagens marknadsandelar. Respektive företags marknadsandel beräknats utifrån redovisad nettoomsättning räkenskapsåret 2022.

<sup>15</sup> Mälardalstrafik Pressmeddelande 2022-11-29 Upptåget blir Mälartåg 12 juni

<sup>16</sup> VR Group Pressmeddelande 2022-07-01 Arriva Sverige AB helägt av VR Group från den 1 juli 2022

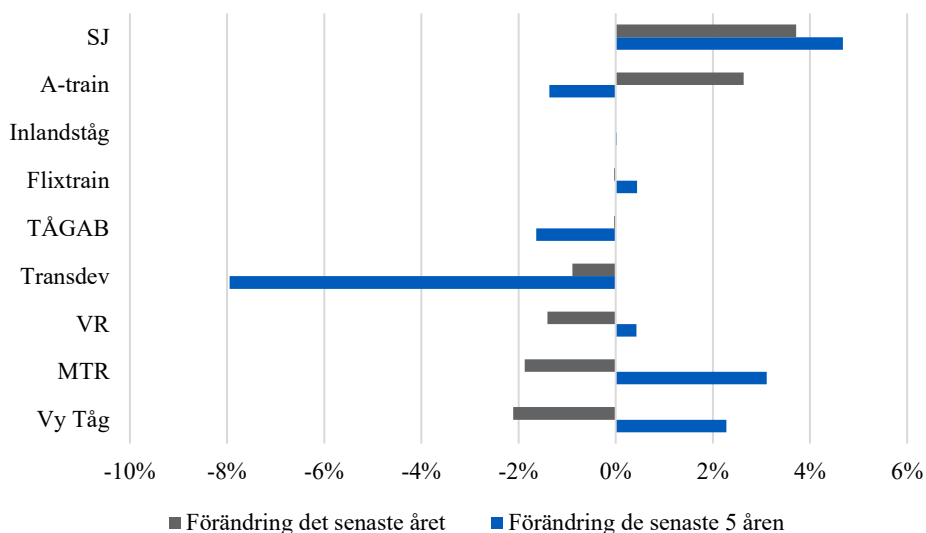
<sup>17</sup> Skånetrafiken Pressmeddelande 2022-04-21 Öresundståg och SJ avslutar avtal i förtid



Figur 7: Persontransportföretagens marknadsandelar baserat på nettoomsättning, 2022.<sup>18</sup>

Källa: Respektive företags årsredovisning

SJ är den största operatören. 2022 hade moderbolaget en marknadsandel på 47 procent och koncernen som helhet en andel på 61 procent. Därefter följer MTR Pendeltågen, Vy Tåg och A-train, vilka hade en marknadsandel på 15 procent, 6 procent respektive 5 procent. I figur 8 framgår hur respektive koncerns marknadsandel förändrats de senaste fem åren.



<sup>18</sup> Företag med nummer: 1) VR Östgötapendeln 2) Transdev Uppland, 3) Transdev, 4) Flixtrain, 5) TÅGAB,

Figur 8: Förändring av marknadsandel per koncern, 2022 jämfört med 2021 och 2018.

Källa: Respektive företags årsredovisning

Jämfört med 2021 har SJ:s marknadsandel ökat med 4 procentenheter och A-trains med 3 procentenheter. På andra sidan spektrumet återfinns Vy Tåg, vars marknadsandel minskade med 2 procentenheter. Övriga operatörer som förlorat andelar på marknaden är MTR, VR och Transdev. Det senaste årets förändringar förklaras främst av återhämtningen av det kommersiella resandet och att denna trafik därför återigen utgör en större del av marknaden. Av detta följer att de som i hög grad bedriver kommersiell trafik, såsom SJ och A-train, ökat sina marknadsandelar på bekostnad av de som främst utför upphandlad trafik.

Vidgar vi tidsintervallet till de senaste fem åren är utvecklingen en annan. Under denna period är det främst SJ, MTR och Vy Tåg som ökat sina respektive marknadsandelar. Över denna period härleds företagets tillväxt främst till nya trafikavtal. Vy Tåg har bland annat ingått avtal med Värmlandstrafik.<sup>19</sup> Samtidigt har de vunnit Trafikverkets upphandling av nattågstrafiken till och från övre Norrland.<sup>20</sup> SJ har knutit till sig nya avtal med bland annat Öresundståg (som därefter har avslutats) och Krösatåg medan MTR ingått avtal med Mälartåg. Transdev är det företag vars marknadsandel minskat mest. Transdev gick som bekant miste om avtalet med Öresundståg under denna period, ett avtal som de sedan slutet av 2022 åter ansvarar över. Under sommaren 2022 blev de också av med Upplands lokaltrafik sedan denna integrerats i Mälartåg.

Företagen har delvis olika inriktningar och konkurrerar inte alltid om samma resenärer. Därför kan en mer rättvis bild över företagens styrkeförhållanden erhållas genom att redovisa kommersiell och upphandlad trafik var för sig.

2022 bedrev 7 operatörer kommersiell tågtrafik. Inom den kommersiella delmarknaden är SJ med marginal den största operatören. 2022 hade de en marknadsandel på 78 procent. Samtidigt hade A-train, MTR och Transdev, genom Snälltåget, en marknadsandel på 11 procent, 5 procent respektive 5 procent. Övriga operatörer med kommersiell trafik, Flixtrain, TÅGAB och Inlandståg, hade enbart en liten del av marknaden. Jämfört med 2021 har SJ:s marknadsandel minskat med 3 procentenheter, samtidigt som A-trains ökat med 4 procentenheter.

Även om ett flertal operatörer bedriver kommersiell trafik förekommer direkt konkurrens enbart på ett fåtal sträckor. Några exempel på dessa är:

<sup>19</sup> Värmlandstrafik 2020-02-05 Artikel Vy kör regionaltågen i Värmland från december 2020.

<sup>20</sup> Vy Tåg 2020-02-10 Pressmeddelande Vy tar över nattågstrafiken igen.

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

Upphandlad tågtrafik bedrevs av 5 operatörer. Inom denna delmarknad är marknadsandelarna jämnare fördelade mellan operatörerna. Två operatörer sticker dock ut: SJ med en marknadsandel på 46 procent och MTR med 32 procent. Sedan följer Vy Tåg och VR vilka hade en marknadsandel på 11 respektive 9 procent. Slutligen följer Transdev med en marknadsandel på cirka 2 procent. Jämfört med 2021 är förändringarna små. SJ har ökat sin andel med 1 procentenhet, MTR med 2 procentenheter, medan Transdev minskat sin andel med cirka 3 procentenheter.

I tabell 6 framgår aktuella trafikavtal avseende regional- och storregionaltrafik vid tidtabellskiftet 2022.

Tabell 6: Trafikavtal per koncern vid tidtabellskiftet 2022.

| Operatör        | Trafikupplägg    | Trafikstart | Trafikslut |
|-----------------|------------------|-------------|------------|
| <b>SJ</b>       | Västtågen        | 2015        | 2026       |
|                 | Kinnekulletågen  | 2016        | 2024       |
|                 | Tåg i Bergslagen | 2016        | 2023       |
|                 | Krösatågen       | 2021        | 2033       |
|                 | Vänertåg         | 2020        | 2028       |
| <b>Vy Tåg</b>   | Norrtåg          | 2016        | 2025       |
|                 | X-tåget          | 2014        | 2025       |
|                 | Värmlandstrafik  | 2020        | 2029       |
| <b>MTR</b>      | SL Pendeltåg     | 2016        | 2024       |
|                 | Mälartåg         | 2021        | 2029       |
| <b>VR</b>       | Pågatågen        | 2018        | 2026       |
|                 | Östgötapendeln   | 2015        | 2025       |
|                 | Saltsjöbanan     | 2012        | 2024       |
| <b>Transdev</b> | Öresundståg      | 2022        | 2024       |
|                 | Roslagsbanan     | 2022        | 2033       |

I samband med tidtabellskiftet 2022 gick ansvaret för Öresundståg över till Transdev.<sup>21</sup> Vidare gick ansvaret för Tåg i Bergslagen över till VR Sverige vid 2023 års tidtabellsskifte, detta sedan SJ och Tåg i Bergslagen kommit överens om att avsluta avtalet i förtid. Våren 2024 tar SJ över ansvaret för SL:s pendeltågstrafik.

<sup>21</sup> Transdev.se Transdev tar över Öresundståg

Konkurrensen ser således annorlunda ut på de olika delmarknaderna. Inom den kommersiella delmarknaden står ett företag för en betydande del av marknadsandelarna medan fördelningen är jämnare 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 mindre företag som konkurrerar på lika villkor och 10 000 en monopolsituation. Ett stigande index ger indikationer om ökad marknadskoncentration.<sup>22</sup> Måttet är inte helt tillämpningsbart varken på den kommersiella eller upphandlade delmarknaden. Den begränsade kapaciteten innebär att antalet operatörer som kan bedriva kommersiell trafik på järnvägsnätet begränsas. Vidare begränsas antalet operatörer som kan bedriva upphandlad trafik av antalet kollektivtrafiksystem. I och med att det finns 15 olika trafiksystem för regionaltågtrafik kan HH-index i teorin inte understiga 700. Med det sagt ger måttet en indikation om marknadskoncentrationens utveckling över tid.

Tabell 7: HH-index för kommersiell respektive upphandlad trafik, 2018-2022.

| Herfindahl-Hirschman-index | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  |
|----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>Totalt</b>              | 3 700 | 3 800 | 3 100 | 3 800 | 4 100 |
| <b>Kommersiell trafik</b>  | 6 400 | 6 500 | 7 000 | 6 700 | 6 300 |
| <b>Upphandlad trafik</b>   | 2 600 | 2 500 | 2 500 | 3 100 | 3 400 |

Källa: Respektive företags årsredovisning, egna bearbetningar

Inom den kommersiella delmarknaden uppgick HH-index till 6 300. Detta är ett förhållandevis högt värde som pekar på en relativt hög marknadskoncentration. Indexet, och således marknadskoncentrationen, har dock minskat över tid. Särskilt påtaglig är minskningen jämfört med pandemin, när det faktum att SJ kunde upprätthålla sin trafik i högre grad än övriga operatörer gjorde att indexet ökade.

Inom den upphandlade delmarknaden uppgick indexet till 3 400. Jämfört med den kommersiella delmarknaden är således marknadskoncentrationen låg och konkurrensen hög. Däremot har indexet ökat över tid. Detta är ett resultat av att fler större avtal på sistone gått till SJ och MTR, däribland Öresundståg och Mälartåg. I och med att Öresundståg numera återigen drivs av Transdev och att VR från och med december 2023 ansvarar över Tåg i Bergslagen är det troligt att indexet minskat under 2023. Det ska sägas att konkurrensen mellan företagen sker i samband med att trafikavtal upphandlas och att indexet inte tar hänsyn till, exempelvis, antalet budgivare i respektive upphandling.

<sup>22</sup> Investopedia.com Herfindahl-Hirschman Index (HHI) Definition, Formula, and Example Hämtad 2023-12-06

Av tabell 8 framgår utvecklingen av nettoomsättning, rörelseresultat och slutgiltig vinst de senaste fem åren.

Tabell 8: Bokslutsinformation, persontransporter på järnväg 2018-2022, löpande priser.

| Indikator             | Mått   | 2018       | 2019       | 2020       | 2021       | 2022       |
|-----------------------|--------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Omsättning (tkr)      | Totalt | 13 951 017 | 15 095 916 | 10 745 342 | 11 529 274 | 14 951 553 |
|                       | Median | 345 791    | 569 029    | 380 492    | 213 304    | 342 313    |
| Rörelseresultat (tkr) | Totalt | 638 683    | 1 108 160  | -2 279 895 | -1 411 132 | 455 857    |
|                       | Median | 19 586     | 22 528     | -18 037    | -10 224    | 9 966      |
| Årets resultat (tkr)  | Totalt | 282 785    | 702 603    | -1 589 143 | -1 321 214 | -35 698    |
|                       | Median | -49        | 257        | -369       | -181       | -54        |

Källa: Respektive företags årsredovisning

2022 uppgick nettoomsättningen på marknaden till knappt 15 miljarder kronor. Det är en ökning med cirka 30 procent jämfört med 2021 och i paritet med före pandemin. Inom den kommersiella delmarknaden uppskattas nettoomsättningen till cirka 6,5 miljarder kronor medan den uppskattas till cirka 8,5 miljarder inom den upphandlade. Samtidigt steg rörelsernas kostnader med knappt 15 procent, det vill säga i lägre grad än intäkterna. De siffror som presenteras ovan är i löpande priser. När nettoomsättningen justeras för inflationen observeras förvisso fortsatt en betydande ökning jämfört med 2021, dock inte lika påtaglig.

Nettoomsättningens medianvärde uppgick till 342 miljoner kronor. Det är en ökning med cirka 140 miljoner jämfört med 2021, men cirka 230 miljoner kronor lägre än före pandemin. Den undre kvartilen uppgick till drygt 110 miljoner kronor och den övre till knappt 900 miljoner kronor. Skillnaderna är tydliga mellan de olika delmarknaderna. Inom den kommersiella delmarknaden uppgick medianvärdet till knappt 350 miljoner kronor medan den var 750 miljoner kronor inom den upphandlade. Jämfört med 2021 har medianomsättningen dubblerats inom den kommersiella medan den i stort sett är oförändrad inom den upphandlade, vilket beror på att det kommersiella resandet varit föremål för en kraftigare återhämtning.

Det samlade rörelseresultatet uppgick till drygt 450 miljoner kronor. Detta är en ökning med knappt 1,8 miljarder kronor jämfört med 2021, men 500 miljoner kronor lägre än före pandemin. Inom den kommersiella delmarknaden uppgick rörelseresultatet till 600 miljoner kronor medan motsvarande inom den upphandlade var 190 miljoner kronor. Beakta att de som både utför upphandlad och kommersiell trafik inkluderats i beräkningarna för bägge delmarknaderna. Medianvärdet uppgick till knappt 10 miljoner kronor. Detta är en förbättring med cirka 25 miljoner kronor jämfört med 2021, men 12 miljoner kronor lägre än före pandemin. Den undre kvartilen uppgick till -2 miljoner kronor och den övre till knappt 30

miljoner kronor. Inom den kommersiella delmarknaden var medianvärdet 10 miljoner kronor och inom den upphandlade 25 miljoner kronor.

Företagens slutgiltiga resultat summerades till cirka -36 miljoner kronor, en ökning med 1,3 miljarder kronor jämfört med 2021. Även om det skett en kraftig förbättring är det långt kvar till samma nivåer som före pandemin. Inom den kommersiella delmarknaden uppgick de samlade vinsterna till knappt 270 miljoner kronor och inom den upphandlade till -220 miljoner kronor. Även här har företag både utfört upphandlad och kommersiell trafik inkluderats i beräkningarna för bägge delmarknaderna. Det svagare resultatet på den upphandlade delmarknaden kan delvis förklaras av vissa operatörers svårigheter att utföra trafiken som planerat, vilket inneburit inställda avgångar och uteblivna trafikintäkter. Medianvärdet uppgick till -54 000 kronor. Det är cirka 130 000 kronor mer än 2021, men cirka 300 000 kronor lägre än före pandemin. Den undre kvartilen uppgick till -2,5 miljoner kronor och den övre till cirka 18 miljoner kronor. Inom den kommersiella delmarknaden var medianvärdet drygt 18 miljoner kronor medan den var -650 000 kronor inom den upphandlade.

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

Tabell 9: Nyckeltal avseende persontransporter på järnväg 2018-2022, medianvärden.

| Nyckeltal                 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---------------------------|------|------|------|------|------|
| Rörelsemarginal (%)       | 3,2  | 1,0  | -6,9 | -3,7 | 2,3  |
| Avkastning på kapital (%) | 3,9  | 0,4  | -5,1 | -3,6 | 1,9  |
| Soliditet (%)             | 27,1 | 29,4 | 31,5 | 32,6 | 23,6 |

Källa: Respektive företags årsredovisning

2022 uppgick medianvärdet av rörelsemarginalen till 2,3 procent. Detta är en förbättring med 6 procentenheter jämfört med 2021 och med 1,3 procentenheter jämfört med före pandemin. Rörelsemarginalerna sträcker sig från -61 procent till 31 procent där den undre kvartilen var -0,7 procent och den övre kvartilen 5,7 procent. Även om rörelsemarginalen fortsatt är negativ bland många företag har det skett förbättringar hos de allra flesta. Inom den kommersiella delmarknaden uppgick medianvärdet till 2,8 procent, en ökning med 8 procentenheter jämfört med 2021. Medan den uppgick till 2,2 procent inom den upphandlade, en ökning med 3 procentenheter.

Medianvärdet av avkastning på kapital uppgick till 1,9 procent. Jämfört med 2021 är detta en förbättring med omkring 5,5 procentenheter och med 1,5 procentenheter jämfört med före pandemin. Kapitalavkastningen varierar mellan -127 procent till +29 procent där den undre kvartilen återfinns vid -3 procent och den övre vid 14 procent. De som utfört upphandlad trafik har i



snitt något högre avkastning på sitt kapital än de som utför kommersiell trafik.

2022 uppgick medianvärdet av soliditeten till knappt 24 procent. Detta är 9 procentenheter lägre än 2021 och 6 procentenheter lägre än före pandemin. Samtliga företag hade en positiv soliditet. Ett antal företag balanserade dock på gränsen till en negativ sådan. Här kan bland annat Vy Tåg nämnas. 2022 upprättade företaget en kontrollbalansräkning där de konstaterade att det egna kapitalet var förbrukat. För att återupprätta det egna kapitalet och förhindra konkurs sköt ägaren till ytterligare kapital om 350 miljoner kronor.<sup>23</sup> Under 2022 fick även MTR Mälartåg ett aktieägartillskott.<sup>24</sup> Som högst noterades en soliditet på 91 procent och som lägst på 1 procent. Den undre kvartilen uppgick till 16 procent och den övre till 41 procent. Inom den kommersiella delmarknaden var soliditeten 39 procent och inom den upphandlade 21 procent. Jämfört med 2021 är det främst bland de som utför upphandlad trafik som soliditeten minskat.

Efter ett par tuffa år till följd av pandemin har det tagits tydliga steg i rätt riktning på marknaden under 2022. Såväl omsättning som lönsamhet har ökat kraftigt och är numera tillbaka på liknande nivåer som före pandemin. Överlag är dock vinsterna fortsatt beskedliga och i förhållande till andra branscher i näringslivet är marginalerna små. De största förbättringarna har skett bland de som kör kommersiell trafik. Samtidigt kan vissa osäkerheter skönjas inom den upphandlade delmarknaden där vissa företag redovisade stora förlustresultat.

### 3.2 Bussbranschen

Busstrafik delas vanligtvis in i regional linjetrafik, långväga linjetrafik samt charter- och beställningstrafik. Medan den regionala linjetrafiken huvudsakligen bedrivs på samhällsekonomiska grunder, bedrivs långväga linjetrafik samt charter- och beställningstrafik helt på kommersiella grunder.

I december 2022 fanns det 782 bussföretag, varav 226 linjebussföretag och 556 charter- eller fjärrtrafikföretag.<sup>25</sup> Antalet företag har minskat över tid. Jämfört med 2021 har det skett en nedgång med 3 procent och jämfört med 2018 med 13 procent. Den nedåtgående trenden observerades redan före pandemin, men har stärkts under den. Det finns sannolikt ett flertal förklaringar till utvecklingen, däribland ökade svårigheter för mindre företag att konkurrera med såväl större bussföretag som andra trafikslag och en ökad konsolideringsgrad. Därtill drabbades de mindre företagen, som överlag har sämre motståndskraft mot intäktsbortfall, i större utsträckning av pandemin. Det senaste året har antalet företag minskat mer inom

<sup>23</sup> Vy Tåg 2023 Årsredovisning för Vy Tåg AB Räkenskapsåret 2022.

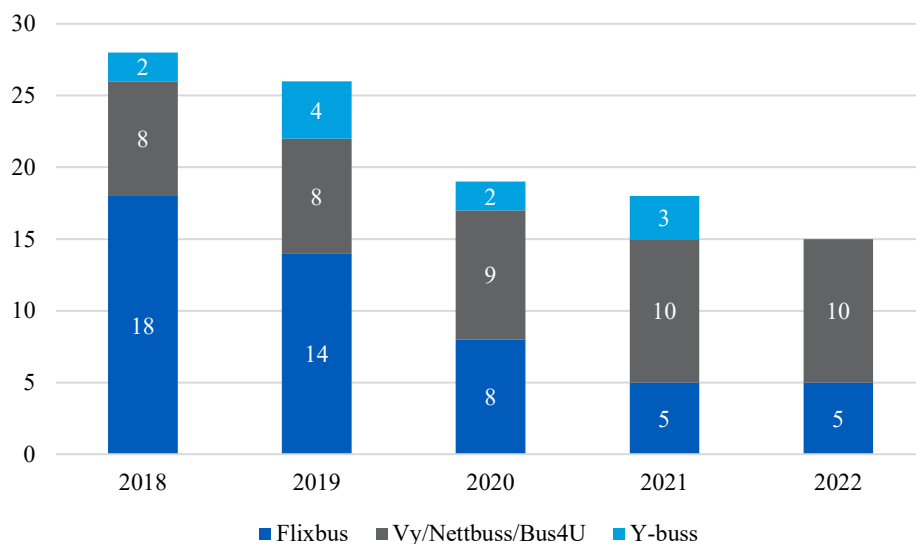
<sup>24</sup> MTR Pendeltåg 2023 Årsredovisning för MTR Pendeltåg AB Räkenskapsåret 2022

<sup>25</sup> Statistiska Centralbyrån Företagsdatabas

delmarknaden för charter- och fjärrtrafik. Sett över en femårsperiod är nedgången dock större inom den för regional linjetrafik.

Bussbranschen är överlag småskalig. 2022 bedrevs närmare 55 procent av företagen som enmansföretag, 82 procent hade färre än 10 anställda och 98 procent färre än 100 anställda.<sup>26</sup> Över tid har det skett en konsolidering av marknaden och en utveckling mot färre men i genomsnitt större företag. Detta reflekteras i utvecklingen av det genomsnittliga antalet fordon per tillstånd, som de senaste fem åren ökat med 42 procent.

Den kommersiella delmarknaden är mer småskalig än den upphandlade. 2022 bedrevs knappt 60 procent av dessa företag som enmansföretag, medan motsvarande på den upphandlade var 45 procent. Enbart 1 procent av företagen inom den kommersiella delmarknaden hade fler än 100 anställda. Inom det upphandlade segmentet var motsvarande 6 procent. Trots att merparten av företagen är små står ett fåtal större företag för en majoritet av utbudet, vilket framgår av figur 9.



Figur 9: Bussavgångar per dag på fem långväga relationer, 2018-2022.

Källa: Kungliga Tekniska Högskolan

Figur 9 visar antalet avgångar per operatör på fem stora långväga relationer en helgfri vardag i oktober.<sup>27</sup> I samband med att mätningen gjordes trafikerades relationerna enbart av två operatörer: Vy Buss och Flixbus. Vy Buss stod för två tredjedelar av avgångarna och Flixbus för den återstående

<sup>26</sup> Statistiska Centralbyrån Företagsdatabasen.

<sup>27</sup> Relationerna som avses är: Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö Stockholm-Sundsvall, Stockholm-Umeå och Göteborg-Malmö.

tredjedelen. Även om Y-buss inte hade någon trafik vid insamlingen ska det sägas att de bedriver trafik under veckosluten.

Fördelningen ser likartad ut på marknaden för upphandlad trafik, där ett fåtal större internationella koncerner, såsom Transdev, Nobina och VR, står en stor del av utbudet. Att mindre företag många gånger har svårt att leva upp till de krav som ställs i olika upphandlingar kan delvis förklara varför fördelningen ser ut som den gör. Det ska sägas att det även finns en marknad för de mindre företagen, exempelvis vid upphandling av skolskjutsar.

I tabell 10 framgår den ekonomiska utvecklingen i branschen med avseende på medianvärden av omsättning, rörelsemarginal och soliditet. Enbart aktiebolag är inkluderade.

Tabell 10: Nyckeltal bland bussföretag 2018-2022, medianvärden.

| Nyckeltal           | Segment                  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  |
|---------------------|--------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Omsättning (tkr)    | Totalt                   | 3 859 | 3 925 | 2 560 | 1 803 | 1 986 |
|                     | Linjebusstrafik          | 7 193 | 6 286 | 4 277 | 3 698 | 4 000 |
|                     | Charter- och fjärrtrafik | 3 506 | 3 513 | 2 321 | 1 696 | 1 766 |
| Rörelsemarginal (%) | Totalt                   | 3,6   | 4,2   | 1,7   | 2,9   | 4,7   |
|                     | Linjebusstrafik          | 2,9   | 3,6   | 2,2   | 3,6   | 5,1   |
|                     | Charter- och fjärrtrafik | 3,9   | 4,2   | 1,1   | 2,3   | 4,3   |
| Soliditet (%)       | Totalt                   | 41    | 43    | 47    | 48    | 52    |
|                     | Linjebusstrafik          | 40    | 43    | 44    | 50    | 54    |
|                     | Charter- och fjärrtrafik | 41    | 43    | 46    | 47    | 51    |

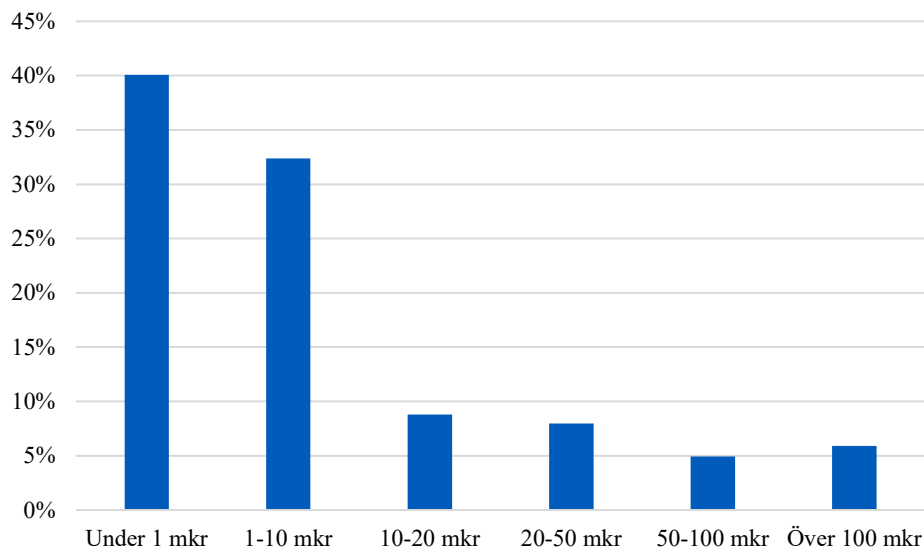
Källa: Bisnode

2022 uppgick marknadens sammanlagda omsättning till cirka 44 miljarder kronor.<sup>28</sup> Jämfört med 2021 har omsättningen ökat med cirka 14 procent och jämfört med före pandemin med cirka 16 procent. Här ska sägas att sammanställningen enbart inkluderar företag som var aktiva 2022. De företag som gick i konkurs under pandemin ingår således inte i beräkningarna för åren mellan 2018 och 2021. Omsättningen för dessa år har därför sannolikt underskattats. Omsättningen är större på marknaden för upphandlad trafik än på den för kommersiell trafik. Inom den upphandlade var omsättningen 28,5 miljarder kronor medan den var 15,5 miljarder kronor inom den kommersiella. Under 2022 ökade omsättningen mer inom den kommersiella delmarknaden än inom den upphandlade. Det beror på att den kommersiella trafiken påverkades mer av pandemin, i vissa fall

<sup>28</sup> Bisnode Infotorg Hämtad 11 november 2023

upphörde trafiken helt, och därför i större utsträckning studsade tillbaka när restriktionerna hävdes.

I figur 10 framgår fördelningen av bussföretagens omsättning.



Figur 10: Fördelning omsättning bland bussföretag.

Källa: Bisnode

Omsättningsfördelningen tydliggör branschens småskalighet. 40 procent av företagen hade en omsättning under 1 miljon kronor och knappt 75 procent under 10 miljoner kronor. Samtidigt hade enbart 5 procent en omsättning över 100 miljoner kronor. Över tid har dock andelen företag med högre omsättning ökat.

Medianomsättningen uppgick till knappt 2 miljoner kronor. Detta är en ökning med cirka 200 000 kronor jämfört med 2021, men cirka 2 miljoner kronor lägre än före pandemin. Inom den kommersiella delmarknaden uppgår medianomsättningen till 1,8 miljoner kronor och inom den upphandlade till 4 miljoner kronor. Vad gäller spridningen mellan företagen uppgick den undre kvartilen till 250 000 kronor och den övre kvartilen till 12 miljoner kronor.

Medianvärdet av rörelsemarginalen uppgick till 4,7 procent. Detta är en förbättring med 1,8 procentenheter jämfört med 2021 och med 0,5 procentenheter jämfört med före pandemin. Inom den kommersiella delmarknaden uppgick medianvärdet till 4,3 procent medan det uppgick till 5,1 procent inom den upphandlade. Inom bägge delmarknaderna uppvisas en lönsamhet som är högre än före pandemin. Vad gäller spridningen uppgick den undre och övre kvartilen till 0 procent respektive +16 procent.

Jämfört med 2021 har såväl den under som övre kvartilen ökat, vilket pekar på generella förbättringar på marknaden.

2022 uppgick mediansoliditeten till cirka 52 procent, vilket är en förbättring med 4 procentenheter jämfört med 2021 och med 9 procentenheter jämfört med före pandemin. Den undre kvartilen uppgick till 28 procent medan den övre kvartilen var 79 procent. Trots att stora förluster gjordes under pandemin har soliditeten stärkts allteftersom. Detta skulle kunna bero på att pandemistöden möjliggjorde att andelen eget kapital kunde bibehållas. Det kan även bero på konsolideringen av marknaden, och att företag med låg soliditet gått i konkurs eller blivit uppköpta.

Under pandemin minskade resandevolymer kraftigt, vilket resulterade i en försämring av branschens finansiella tillstånd, främst inom den kommersiella delmarknaden. Sedan restriktionerna hävdes har bussresandet ökat. Detta reflekteras i de ekonomiska nyckeltalen. Samtidigt som omsättningen ökat överstiger rörelsemarginalen nivåerna före pandemin.

### 3.3 Taxibranschen

December 2022 fanns 8 089 företag med tillstånd att bedriva taxitrafik. Det är 8 procent fler än 2021 och cirka 6 procent fler jämfört med före pandemin.

Taximarknaden karaktäriseras, liksom bussmarknaden, av sin småskalighet. 2022 var 65 procent av företagen enmansföretag, 26 procent hade 1 till 4 anställda medan enbart drygt 1 procent hade fler än 20 anställda. Under en längre tid präglades marknaden av konsolideringar och en riktning mot färre men i genomsnitt större företag. Sedan en tid tillbaka har denna utveckling ersatts av en utveckling mot fler men i genomsnitt mindre företag. De senaste fem åren har andelen enmansföretag ökat med 15 procentenheter. En ökning som främst skett på bekostnad av andelen företag med 1 till 4 anställda, som minskat i motsvarande omfattning. Den ökade småskaligheten kan följa av den ökade etableringen av app-taxiföretag, exempelvis Bolt och Uber. Detta är företag som tillhandahåller digitala plattformar som möjliggör 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.

Av tabell 11 framgår den ekonomiska utvecklingen i branschen. Siffrorna baseras på aktiebolag. I och med att två tredjedelar av branschen utgörs av enskilda företag är bortfallet relativt stort.

Tabell 11: Nyckeltal bland taxiföretag 2018-2022. Medianvärden.

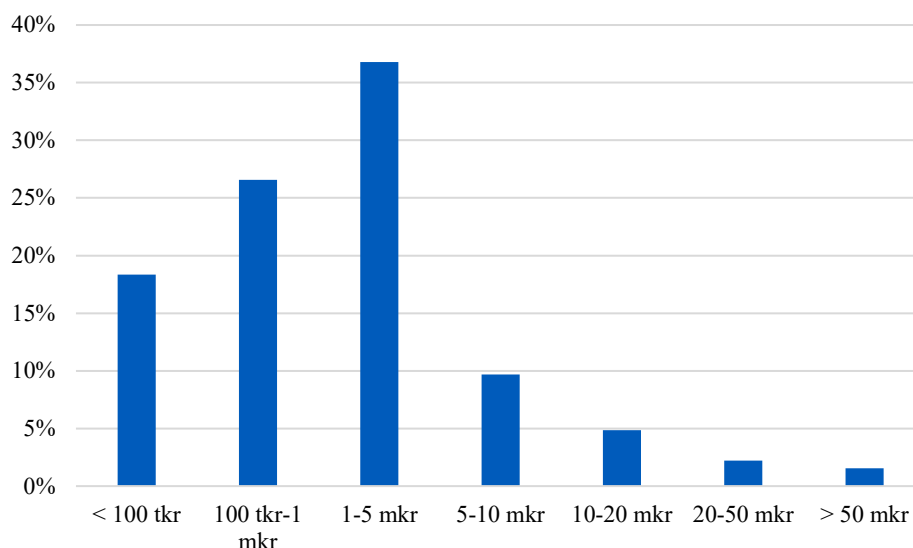
| Nyckeltal  | 2018  | 2019  | 2020 | 2021  | 2022  |
|------------|-------|-------|------|-------|-------|
| Omsättning | 1 474 | 1 407 | 980  | 1 001 | 1 151 |

| Nyckeltal       | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-----------------|------|------|------|------|------|
| Rörelsemarginal | 2,3  | 2,4  | 0,0  | 2,7  | 3,0  |
| Soliditet       | 35,0 | 36,6 | 37,3 | 39,4 | 40,0 |

Källa: Bisnode

2022 uppgick den sammanlagda omsättningen till knappt 18 miljarder kronor. Jämfört med 2021 är detta en ökning med cirka 20 procent, vilket pekar på att försäljningen av taxiresor återigen tog fart under 2022. Det är dock en bit kvar till samma nivåer som före pandemin, när omsättningen summerades till nivåer omkring 20 miljarder kronor. Det ska sägas att siffrorna för åren mellan 2018 och 2021 lider av samma problematik som vid sammanställningen för bussbranschen, det vill säga att de enbart baseras på företag som var aktiva 2022.

I figur 11 visas fördelningen av omsättningen bland taxiföretag under 2022.



Figur 11: Fördelning omsättning bland taxiföretag 2022.

Källa: Bisnode

Merparten av företagen har en låg omsättning. Knappt 20 procent hade en nettoomsättning under 100 000 kronor, 45 procent under 1 miljon kronor och drygt 80 procent under 5 miljoner kronor. Samtidigt hade enbart 2 procent en omsättning som översteg 50 miljoner kronor.

2022 uppgick medianomsättningen till knappt 1,2 miljoner kronor. Jämfört med 2021 är det en ökning med cirka 150 000 kronor. Däremot är det cirka 200 000 kronor lägre än före pandemin. Under åren som föregick pandemin minskade medianomsättningen kontinuerligt, en utveckling som ska ses i ljuset av utvecklingen mot i genomsnitt allt mindre företag. Den undre

kvartilen uppgick till 350 000 kronor och den övre 3,5 miljoner kronor. Jämfört med 2021 har omsättningen ökat bland såväl mindre som större företag.

Medianvärdet av rörelsemarginalen uppgick till 3 procent. Jämfört med 2021 är det en ökning med 0,3 procentenheter och jämfört med före pandemin med 0,6 procentenheter. Den undre kvartilen uppgick till 0 procent och den övre till 11,7 procent. Jämfört med 2021 har den övre kvartilen minskat något, vilket innebär att skillnaderna mellan de minst och mest lönsamma företagen gjort detsamma.

2022 uppgick medianvärdet för soliditeten till 40 procent. Jämfört med 2021 är det en ökning med 0,3 procentenheter och jämfört med före pandemin med 3,4 procentenheter. Spridningen mellan företagen är stor. Den undre kvartilen uppgick till 17 procent och den övre till 69 procent. Överlag har spridning mellan företagen vad gäller detta nyckeltal varit relativt konstant över tid.

I och med pandemin förvärrades branschens redan utsatta ekonomiska situation. Under 2021 påbörjades en återhämtning av tillståndet på marknaden när såväl omsättningen som lönsamheten tog små kliv i rätt riktning. Under 2022 har ytterligare förbättringar skett. Såväl den sammanlagda omsättningen som medianomsättningen har ökat. Samtidigt har lönsamheten ökat till de högsta nivåerna på lång tid.

## 4 Marknadshändelser

### Hög regelefterlevnad i buss- och taxibranschen

Sedan 2012 har Transportstyrelsen genomfört återkommande mätningar av regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg. Hösten 2022 gjordes en mätning avseende taxi och våren 2023 avseende beställningstrafik med buss.

Resultaten från taximätningen visar att branschens aktörer i hög grad lever upp till de krav som ställs på dem. Inom ett flertal områden råder fullständig, eller närapå fullständig, regelefterlevnad. Detta gäller bland annat kraven på taxiförarlegitimation, prisinformation och fordonens tekniska beskaffenhet. Jämfört med föregående mätning, som gjordes 2018, har inga anmärkningsvärda förändringar skett, vilket pekar på att pandemin inte haft någon större påverkan på regelefterlevnaden i branschen. Det är bara ett område som tydligt sticker ut negativt, och det är den personliga tidboken. Knappt var femte förare gjorde sig skyldig till någon form av överträdelse gentemot dessa regler. Transportstyrelsens övergripande slutsats utifrån mätningen är att branschen inte har några större problem att leva upp till de krav som ställs på dem. Den stora utmaningen utgörs snarare av konkurrens från svarttaxiverksamhet.<sup>29</sup>

Även inom bussbranschen är regelefterlevnaden hög. Bland annat hade samtliga förare rätt behörigheter, i stort sett alla förare höll hastigheten på sådant sätt att det inte renderade i någon påföljd och samtliga företag hade giltiga tillstånd. Kör- och vilotidsreglerna fortsätter dock att vara ett problemområde. I mätningen uppgick efterlevnaden av dessa regler till 69 procent. I detta avseende observerades stora skillnader mellan förare av svenska respektive utländska fordon. Bland förare av svenska fordon var efterlevnaden 77 procent medan den enbart var 52 procent bland förare av utländska fordon. Även om efterlevnaden är hög inom enskilda regelområden upptäcktes enstaka brister vid drygt hälften av alla kontroller. Därför är det viktigt att arbetet med att stärka regelefterlevnaden fortsatt prioriteras, så att även de enstaka bristerna kan minimeras.<sup>30</sup>

### MTR slutar köra pendeltåg i Stockholm

Genom sitt dotterbolag MTR Pendeltågen har MTR bedrivit SL:s pendeltågstrafik på uppdrag av Trafikförvaltningen i Region Stockholm sedan december 2016.

<sup>29</sup> Transportstyrelsen 2023 Tillståndsmätning taxi 2023 Kontroll av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg

<sup>30</sup> Transportstyrelsen 2023 Tillståndsmätning buss 2023 Kontroll av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg



MTR:s avtal löpte till och med december 2026 med option till förlängning om ytterligare 4 år.<sup>31</sup> Våren 2023 beslutade Trafikförvaltningen att denna option inte skulle nyttjas och istället låta avtalet löpa ut 2026.<sup>32</sup> Omkring ett halvår senare kom dock beskedet att parterna gemensamt kommit överens om att avsluta avtalet i förtid, i mars 2024. Som orsaker till beslutet angavs att MTR:s trafik inte nått upp till förväntad standard. När beskedet kom hade pendeltågstrafiken i Stockholm under en tid präglats av allvarliga störningar. En brist på förare medförde att det många gånger var svårt att bemanna tågen, vilket ledde till inställda avgångar med stora negativa konsekvenser för resenärerna som följd. Därtill pekade Trafikförvaltningen på ett bristfälligt underhåll av tågen. Situationen orsakade även finansiella problem för MTR, som gick miste om ersättning för den trafik som uteblev och därför inte heller kunde bedriva den med lönsamhet.<sup>33</sup> MTR Pendeltågen har överlag haft stora problem med lönsamheten. Sedan trafikstart 2016 har de enbart lyckats leverera positivt rörelseresultat vid ett tillfälle.

Inte långt därefter offentliggjordes att SL tecknat ett nödavtal med SJ. Avtalet gäller från mars 2024 och 2 år framåt med en option på förlängning i maximalt ytterligare 2 år. SJ kommer att bedriva trafiken genom dotterbolaget SJ Stockholmståg.<sup>34</sup>

#### **VR tar över Tåg i Bergslagen**

Finländska VR Group presenterade sig på den svenska järnvägsmarknaden hösten 2022 när de förvärvade Arriva Sverige och därmed tog över ansvaret för Pågatågen och Östgötapendeln.<sup>35</sup> Senare samma år offentliggjordes att de vunnit upphandlingen av Tåg i Bergslagens trafik. Avtalet sträckte sig över 10 år och beräknades vara värt omkring 3,9 miljarder kronor. Trafiken påbörjades i december 2023.<sup>36</sup> Ditintills hade Tåg i Bergslagen körts av SJ. SJ:s avtal löpte till och med 2026. Till följd av det minskade resandet under och i spåren av pandemin gjordes dock bedömningen att det inte gick att bedriva trafiken med lönsamhet varför parterna kom överens om att avsluta avtalet i förtid.<sup>37</sup>

VR bedriver, utöver Tåg i Bergslagen, även Pågatågen, Östgötapendeln och lokaltåg på uppdrag av SL. Företagets expansion på den svenska marknaden fortsätter kommande år, då det i slutet av 2023 blev det klart att de, i konkurrens med Vy Tåg, vunnit upphandlingen av X-tåget. Detta avtal löper

<sup>31</sup> MTR.se 2016-12-09 Nyhet Den 11 december övertar MTR pendeltågstrafiken

<sup>32</sup> Järnvägar.nu 2023-05-12 Nyhet Ingen förlängning för MTR

<sup>33</sup> Svt.se 2023-11-01 MTR:s avtal för pendeltågen avslutas i förtid – SJ tar över

<sup>34</sup> SL.se 2023-11-02 SJ tar över pendeltågstrafiken

<sup>35</sup> VR.fi, 2022-03-24. Finska VR Group förvärvar Arriva Sverige – satsar på miljövänlig kollektivtrafik.

<sup>36</sup> VR Sverige 2023-01-13 Pressmeddelande VR skriver kontrakt med Tåg i Bergslagen

<sup>37</sup> Järnvägar.nu 2021-08-20 SJ och TiB avslutar avtal i förtid

över 11 år och beräknas vara värt omkring 900 miljoner kronor. Trafiken påbörjas sommaren 2025.<sup>38</sup>

#### **Västtrafik förlänger med SJ**

Sedan 2012 har SJ genom dotterbolaget SJ Götalandståg kört Västtågen på uppdrag av Västtrafik, Jönköpings länstrafik och Hallandstrafiken. Det nuvarande avtalet, som tecknades 2015, löper till och med december 2024. Under 2023 har uppdragsgivarna förlängt avtalet med SJ genom att aktivera en option om ytterligare 3 år. Detta innebär att SJ åtminstone kommer att ansvara för trafiken till och med december 2027.<sup>39</sup>

#### **Nya regler om kör- och vilotider för beställningstrafik med buss på gång**

EU:s regelverk om kör- och vilotider omfattar yrkesmässig trafik med såväl lastbil som buss och syftar till att förbättra arbetsförhållandena för förarna, öka trafiksäkerheten och skapa rättvisa konkurrensvillkor mellan företagen.<sup>40</sup> I dag är reglerna till största delen lika för båda trafikslagen, det vill säga oavsett om det är gods eller passagerare som transporteras.

Våren 2023 presenterade EU-kommissionen ett förslag<sup>41</sup> i enlighet med artikel 8.10 i EU:s regelverk om kör- och vilotider. Förslaget innebär särskilda regler för de som kör tillfälliga passagerartransporter. De områden som förslaget i huvudsak omfattar är större flexibilitet att dela upp raster, i vissa situationer möjlighet att skjuta upp dygnsvilan och under vissa förutsättningar möjlighet att skjuta upp veckovilan även vid nationella transporter.

Som orsak till detta angavs att tillfälliga passagerartransporter i många avseenden skiljer sig från yrkestrafiken i övrigt och att det behövs regler som är bättre anpassade efter trafikens karaktär för att de ska kunna tjäna sitt syfte. Jämfört med yrkestrafiken i övrigt karaktäriseras tillfälliga passagerartransporter bland annat av att merparten av körningarna sker dagtid, att förarna under längre transporter ofta har möjlighet att övernatta på hotell och att oplanerade stopp kan förekomma för att hörsamma önskemål från passagerarna. Detta skapar enligt kommissionen ett behov av större flexibilitet än vad dagens regelverk tillåter.

Efter slutförhandling mellan kommission, Europaparlamentet och ministerrådet kunde förslaget beslutas i januari 2024.

---

<sup>38</sup>VR Sverige 2023-11-07 VR Sverige vinner nytt tågavtal

<sup>39</sup>Järnvägar.se 2023-02-10 Snabb återhämtning för SJ

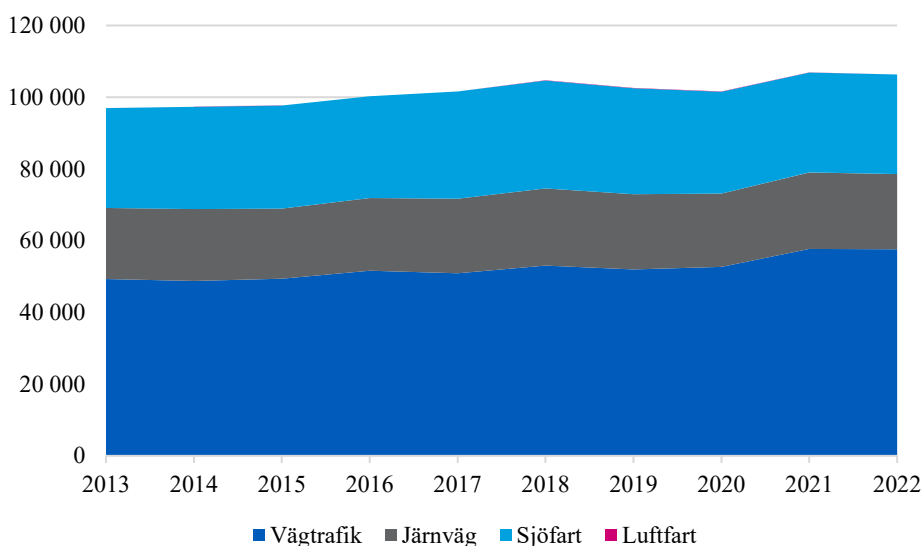
<sup>40</sup>Europaparlamentet och Rådets förordning (EG) nr 561/2006

<sup>41</sup>European Commission 2023-05-24 Commission proposes to adopt rules on driving and rest times for drivers of occasional bus and coach services

## 5 Godstransporter

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

2022 uppgick det totala godstransportarbetet i Sverige till 106 miljarder tonkilometer. Det är en minskning med 0,5 procent jämfört med 2021 och en ökning med 1,5 procent jämfört med 2018. Den tydliga tillväxten mellan 2020 och 2021, när godstransportarbetet steg med drygt 5 procent, har således stagnerat. Sett över ett längre tidsintervall är förändringarna i godstransportarbetet relativt små, vilket framgår av figur 12.



Figur 12: Utveckling av godstransportarbetet i Sverige, 2013-2022.

Källa: Trafikanalys

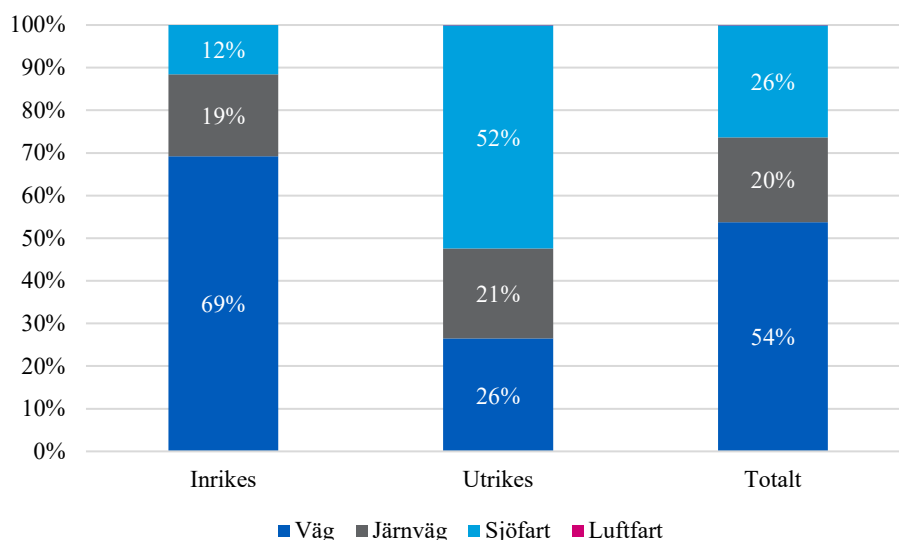
De senaste tio åren har godstransportarbetet ökat med 10 procent, varav med 17 procent på väg och 6 procent på järnväg. Sjöfarten är under samma period i stort sett oförändrad. Flygfarten har ökat med över 20 procent, men från väldigt låga nivåer.

2022 stod vägtrafiken för 54 procent av det utförda godstransportarbetet, sjöfarten för 26 procent och järnvägen för 20 procent. Luftfarten stod enbart för en liten del av godstransportarbetet. Omkring en femtedel av de avgående sändningarnas godsmängd fraktades i olika intermodala godstransportkedjor, där järnväg och sjöfart var den vanligaste kombinationen.<sup>42</sup> Jämfört med 2021 har det inte skett några betydande

<sup>42</sup> Trafikanalys 2022 Statistik 2022:33 Varuflödesundersökningen 2021

förändringar av respektive trafikslags godstransportarbete, vilket innebär att fördelningen av trafikslagens marknadsandelar i det närmaste är oförändrade.

Godstransportarbetets fördelning varierar beroende på om det är inrikes eller utrikes transporter som avses.



Figur 13: Fördelning av godstransportarbetet mellan trafikslag, 2022.

Källa: Trafikanalys

Av figur 13 framgår att vägtrafiken är dominerande vid inrikes transporter medan sjöfarten står för mer än hälften av godstransportarbetet vid utrikes transporter. Vid inrikes transporter fraktas varorna i högre grad med enbart ett trafikslag. Vid sändningar inom landets gränser fraktades 93 procent av godsmängden enbart med ett trafikslag. Motsvarande andel vid sändningar till utlandet var 46 procent.<sup>43</sup>

## 5.1 Godstransporter på väg

Drygt hälften av allt godstransportarbete utförs med lastbil. 2022 utfördes drygt 57 miljarder tonkilometer på det svenska vägnätet.

Godstransportarbetet på väg har ökat under de allra sista åren, särskilt mellan 2020 och 2021, när det ökade med omkring 8 procent. När 2022 jämförs med 2021 kan det dock konstateras att denna tydliga tillväxt stagnerat.

Av det totala godstransportarbetet på väg utfördes 47,9 miljarder tonkilometer av svenskregistrerade lastbilar, vilket är en liten ökning

<sup>43</sup> Trafikanalys 2022 Statistik 2022:33 Varuflödesundersökningen 2021

jämfört med 2021. Resterande delar av godstransportarbete utfördes av utländska tunga lastbilar. Försättningsvis kommer detta avsnitt enbart avse de godstransporter som utförts av svenskregistrerade lastbilar.

De svenskregistrerade lastbilarnas utrikestrafik utgör en mycket liten del av godstransportarbete, omkring 1 procent. 2022 utfördes drygt 400 000 transporter med svenska lastbilar vilka körde helt eller delvis utanför landets gränser. Jämfört med 2021 har antalet utrikes transporter minskat med cirka 8 procent. Majoriteten av dessa transporter, 62 procent, kördes till eller från Norge. Därutöver går en betydande del av utrikestransporterna till och från Tyskland, Danmark, Finland och Nederländerna.<sup>44</sup>

I tabell 12 framgår de senaste fem årens utveckling av svenskregistrerade lastbilars utbud, i termer av antal transporter och körsträcka, samt efterfrågan, i termer av fraktad godsmängd.

Tabell 12: Antal transporter, körsträcka och godsmängd avseende gods på väg, 2018-2022.

| Indikator                     | 2018      | 2019      | 2020      | 2021      | 2022      | 2022/2021 |
|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Antal transporter (1 000-tal) | 45 447    | 42 555    | 42 591    | 44 023    | 42 966    | -2,4%     |
| Körsträcka (1 000-tal km)     | 3 139 869 | 3 120 574 | 3 115 916 | 3 353 102 | 3 549 227 | +5,8 %    |
| Godsmängd (1 000-tal ton)     | 481 282   | 449 329   | 475 200   | 492 464   | 476 969   | - 3,2 %   |

Källa: Trafikanalys

2022 gjordes omkring 43 miljoner lastbilstransporter. Jämfört med 2021 har antalet transporter minskat med 2,4 procent. Efter en tydlig ökning mellan 2020 och 2021 är antalet lastbilstransporter tillbaka på liknande nivåer som 2019 och 2020.

Lastbilarnas totala körsträcka uppgick till 3,5 miljarder kilometer. Jämfört med 2021 har körsträckan som de svenskregistrerade lastbilarna tillryggalagt ökat med 5,8 procent. De senaste fem åren har körsträckan ökat med 13 procent.

Under flera år har antalet lastbilstransporter ökat mer än den totala körsträckan, vilket inneburit att den genomsnittliga lastbilstransporten blivit allt kortare. Under 2022 har utvecklingen varit den omvända. Samtidigt som antalet transporter minskat har den totala körsträckan ökat, vilket medfört att den genomsnittliga lastbilstransporten blivit längre. 2022 var den genomsnittliga lastbilstransporten cirka 83 kilometer, vilket kan jämföras med 76 kilometer året före.

<sup>44</sup> Trafikanalys 2023 Statistik 2023:15 Lastbilstrafik 2022

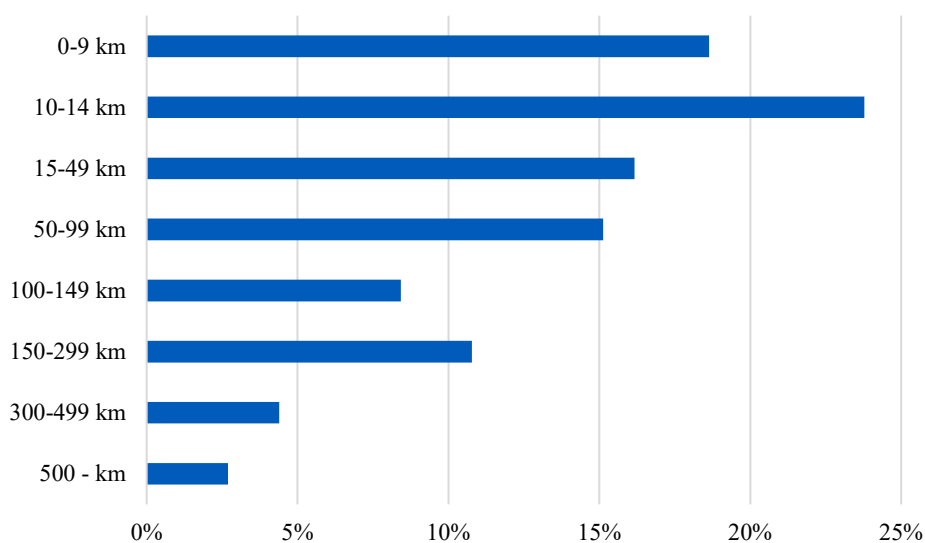
Den totala godsmängden uppgick till knappt 480 miljoner ton. Det är en minskning med 3,2 procent jämfört med 2021 och innebär att den transporterade godsmängden åter är på samma nivå som 2020. Eftersom den fraktade godsmängden och antalet transporter minskat i ungefär lika stor utsträckning har det enbart skett en marginell förändring av den genomsnittliga fraktade godsmängden per lastbilstransport.

Att öka fyllnadsgraden i lastbilarna är eftersträvansvärt ur flera perspektiv. Det gör transportererna mer kostnadseffektiva och sänker eventuella utsläpp per transporterad godsmängd. 2022 kördes knappt 600 miljoner kilometer utan last, vilket motsvarar 17 procent av den totala körsträckan.<sup>45</sup>

### 5.1.1 Många lastbilstransporter på korta avstånd

Vid majoriteten av alla lastbilstransporter är transportavståndet mellan sändare och mottagare relativt kort och den allra största andelen av allt gods fraktas inom ett och samma län. 2022 lastades och lossades 75 procent av allt gods inom samma län.

I figur 14 redovisas andel transporter efter transportavstånd.



Figur 14: Andel transporter fördelat efter transportavstånd, 2022.

Källa: Trafikanalys

I figur 14 framgår att majoriteten av lastbilstransporterna är kortare än 50 kilometer.

- 19 procent av sändningarna var kortare än 10 kilometer.
- 24 procent var mellan 10-14 kilometer

<sup>45</sup> Trafikanalys 2023 Statistik 2023:15 Lastbilstrafik 2022

- 16 procent var mellan 15-49 kilometer.

Detta innebär att totalt 59 procent av sändningarna var kortare än 50 kilometer. Jämfört med 2021 har andelen transporter om högst 50 kilometer minskat med 7 procentenheter. Det är framförallt sändningar som är kortare än 10 kilometer som har minskat i antal. Dessa har minskat från 24 procent till 19 procent.

Med detta sagt finns det även sändningar med lastbil som går över längre sträckor, 20 procent av sändningarna var mellan 100 och 299 kilometer och 7 procent av sändningarna var 300 kilometer eller längre.

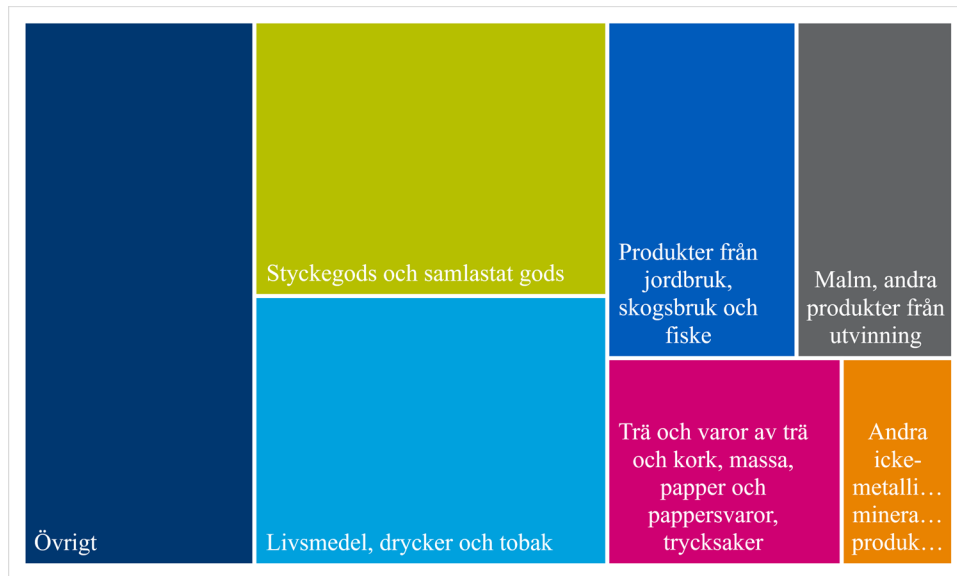
### 5.1.2 Varugrupper som transporteras med lastbil

I lastbilar fraktas en mängd olika typer av varugrupper, allt från malm och andra produkter från utvinning till jordbruksprodukter, livsmedel samt post och paket. Lastbilstransporter används med fördel vid korta sändningar av varugrupper som karaktäriseras av högt värde, hög tidskänslighet och hög skadekänslighet. Lastbilstransporter är i jämförelse med järnvägs- och sjötransporter mer flexibla då varorna många gånger kan transporteras hela vägen fram till det önskade målet. Ett exempel på varugrupp som är lämplig att frakta med lastbil är livsmedel, som ofta utgörs av färskvaror och därmed ställer krav på snabba leveranser. Livsmedel fraktas även i stor utsträckning inom städer, där avstånden mellan varulager och butiker i regel är korta. Av dagligvaruhandelns inrikesflöden beräknas så mycket som 99 procent av vikten fraktas med lastbil.<sup>46</sup>

I figur 15 redovisas olika varugrupperns andel av det totala godstransportarbete som utfördes med lastbil 2022.

---

<sup>46</sup> Trafikanalys 2023 Dagligvaruhandelns varustransporter – en kartläggning



Figur 15: Varugrupperns andel av godstransportarbetet på väg, 2022.

Källa: Trafikanalys

Det är sex varugrupper som utmärker sig och som tillsammans står för 75 procent av godstransportarbetet.

De tre största varugrupperna är:

- Styckegods och samlastat gods, 19 procent.
- Livsmedel, drycker och tobak, 19 procent.
- Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske, 13 procent.

De 14 minsta varugrupperna står tillsammans för omkring en fjärdedel av godstransportarbetet och redovisas sammanslagna i gruppen Övrigt.

Mätt i transporterad godsmängd blir bilden en annan. Varugruppen Malm och andra produkter från utvinning stod för 33 procent av den transporterade godsmängden. Därefter följer produkter från jordbruk och skogsbruk med 13 procent, Styckegods och samlastat gods med 9 procent och Livsmedel, drycker och tobak med 8 procent.

Den totala fraktade godsmängden minskade under året. Framförallt syns en minskning av varugrupperna Möbler och andra tillverkade varor, som minskade med 45 procent. Andra varugrupper med tydliga minskningar är Hushållsavfall, annat och returråvara och Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske.

## 5.2 Godstransporter på järnväg

2022 uppgick godstransportarbetet på järnväg till cirka 23,2 miljarder tonkilometer, vilket utgjorde en femtedel av det sammanlagda



godstransportarbetet och en tredjedel av det landbaserade godstransportarbetet. Av det totala godstransportarbetet på järnväg var 38 procent utrikestrafik

I tabell 13 framgår de senaste fem årens utveckling av utbudet, mätt i tågkilometer, och efterfrågan, mätt i transporterad godsmängd och tonkilometer.

Tabell 13: Tågkilometer, godsmängd och tonkilometer inom gods på järnväg, 2018-2022.

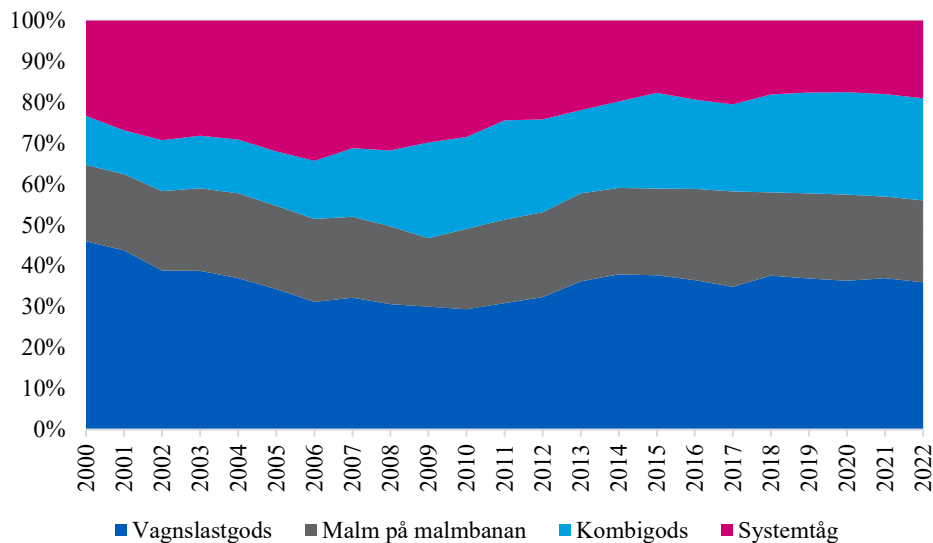
| Indikator                                 | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   | 2022   | 2022/2021 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|-----------|
| Tågkilometer<br>(1 000-tal)               | 36 201 | 35 601 | 35 051 | 36 316 | 37 177 | +2,3%     |
| Transporterad<br>godsmängd<br>(1 000-tal) | 69 123 | 68 220 | 69 805 | 72 458 | 70 942 | -2,1%     |
| Tonkilometer<br>(1 000-tal)               | 22 794 | 22 222 | 22 094 | 23 449 | 23 161 | -1,2%     |

Källa: Trafikanalys

2022 uppgick tågens sammanlagda körsträcka till drygt 37 miljoner tågkilometer. Det är en ökning med 2,3 procent jämfört med 2021 och den högsta noteringen de senaste tio åren.

Efterfrågan på järnvägstransporter har däremot minskat. 2022 uppgick den transporterade godsmängden till knappt 71 miljoner ton, vilket är en minskning med 2,1 procent jämfört med 2021. Nedgången är främst ett resultat av minskad godsmängd vid utrikes transporter. Trots att godsmängden minskat jämfört med året före är det fortfarande en hög siffra ur ett historiskt perspektiv. Godstransportarbetet minskade med drygt 1 procent och uppgick till 23 miljoner tonkilometer. Även om godstransportarbetet minskat är det en relativt hög notering ur ett längre tidsperspektiv.

Godstransporterna inom järnvägen delas vanligen in i tre olika typer av transporter: vagnslast-, kombi- och systemtransporter. Malm på malmбанan särredovisas som en egen transporttyp eftersom den utgör en betydande del av alla järnvägstransporter. I figur 16 framgår hur stor andel av godstransportarbetet som producerats inom respektive segment.



Figur 16: Andel transportarbete per segment, 2000-2022.

Källa: Trafikanalys

2022 stod vagnslasttrafiken för den största andelen av godstransportarbetet, 36 procent, medan kombitransporterna stod för 25 procent, malmtransporterna för 20 procent och systemtransporterna för 19 procent. De olika transporttypernas andel har varit relativt lika de senaste åren.

Några trender går att utläsa när utvecklingen studeras från millennieskiftet och framåt:

- Kombigodset ökar, en ökning som främst tycks ske på bekostnad av system- och vagnslasttransporterna. Ökningen uppgår till 13 procentenheter.
- Vagnslasttrafiken uppvisar en tydlig minskning och har minskat sin andel av godstransportarbetet med 10 procentenheter.
- Andelen malm på malmbanan har över tid varit relativt konstant kring en femtedel av det totala godstransportarbetet.

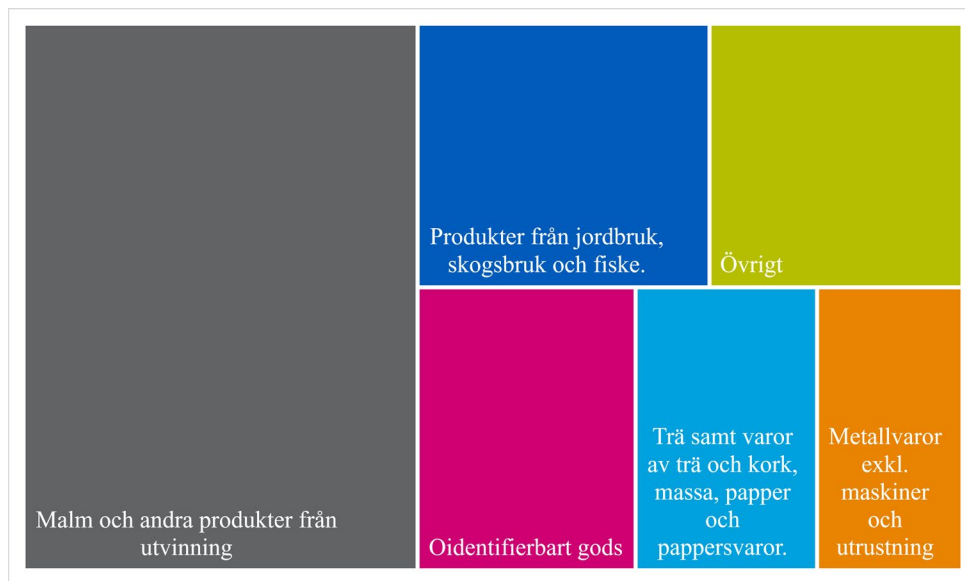
### 5.2.1 Varugrupper som transporteras på järnväg

En betydande fördel med järnvägstransporter är möjligheten att transportera stora och tunga godsvolymer. Järnvägstransporter nyttjas därför med fördel när det finns särskilda krav på lastkapaciteten, exempelvis vid transporter av malm, metaller och produkter från jordbruk och skogsbruk. Vidare används järnvägen ofta när transportavståndet mellan sändare och mottagare är långt, då det innebär att järnvägens skalfördelar kan nyttjas.

När man tittar på vilka varugrupper som är vanligast förekommande på den svenska järnvägen blir det tydligt att det är just sådana som ställer krav på

lastkapacitet och som ofta körs över längre avstånd. Malm och andra produkter från utvinning har alltid varit den största varugruppen och var det även 2022. Varugruppen är i särklass störst sett till godsmängd och näst störst sett till godstransportarbete. Därtill fraktas även varugrupperna Produkter från jordbruk skogsbruk och fiske, Trä samt varor av trä och kork samt Metallvaror i stor utsträckning på järnväg.

I figur 17 redovisas de olika varugruppernas andel av den totala mängden gods som faktas på järnvägen.



Figur 17: Varugruppernas andel av den totala godsmängd som transporteras på järnväg, 2022.

Källa: Trafikanalys

De fem största varugrupperna, sett till transporterad godsmängd, stod 2022 tillsammans för 87 procent av den totala godsmängden. I figuren redovisas resterande 15 varugrupper sammanslagna i gruppen Övrigt.

## 6 Ekonomisk utveckling i företagen

### 6.1 Godstransporter på väg

I december 2022 fanns det 16 506 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg. Det är en minskning med omkring 1 procent jämfört med december 2021 och med 2,5 procent jämfört med december 2018. Trenden över tid är således att antalet tillståndsinnehavare minskar.

Likt den yrkesmässiga trafiken på väg i övrigt karaktäriseras den yrkesmässiga godstrafiken av sin småskalighet. 2022 var 49 procent av företagen enmansföretag, 32 procent hade 1 till 4 anställda, medan enbart 0,4 procent hade fler än 100 anställda.<sup>47</sup> Sett över en femårsperiod har andelen enmansföretag ökat med 7 procentenheter. Denna ökning har främst skett på bekostnad av andelen företag med 1 till 4 anställda, som under samma period minskat med 6 procentenheter. Vidare har det skett en marginell ökning av andelen företag med mellan 50 och 100 anställda och mellan 200 och 500 anställda.

I december 2022 fanns det 88 081 registrerade lastbilsfordon. Det innebär att det genomsnittliga antalet fordon per tillstånd uppgick till 5,3. Samtidigt som antalet tillstånd minskat har antalet fordon ökat, vilket fått till effekt att det genomsnittliga antalet fordon per tillstånd ökat över tid. Den senaste femårsperioden har det genomsnittliga antalet fordon per tillstånd ökat med 15 procent. Detta pekar på en konsolidering av marknaden och en utveckling mot färre men i genomsnitt större företag.

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

- bygg- och anläggningstransporter,
- fjärrtransporter,
- närdistribution,
- skogstransporter,
- miljötransporter,
- tanktransporter, samt
- övriga typer av transporter (exempelvis fordonstransporter).<sup>48</sup>

Den ekonomiska utvecklingen i de olika delmarknaderna beror i stor utsträckning på utvecklingen i respektive underliggande marknad. Exempelvis är marknaden för bygg- och anläggningstransporter knuten till byggkonjunkturen, marknaden för skogstransporter påverkas bland annat av utvecklingen inom pappersindustrin och marknaden för fjärrtransporter

<sup>47</sup> Statistiska Centralbyrån Företagsdatabasen.

<sup>48</sup> Sveriges Åkeriföretag 2023 Åkerinäringen med Verksamhetsområden - Nyckeltal för lönsamhet och tillväxt

varierar bland annat i högre grad med växelkursen. I och med att förutsättningarna skiljer sig mellan delmarknaderna speglar nyckeltalen i tabell 14, som är ett genomsnitt för hela branschen, inte nödvändigtvis den ekonomiska verkligheten i alla delar av branschen fullt ut.

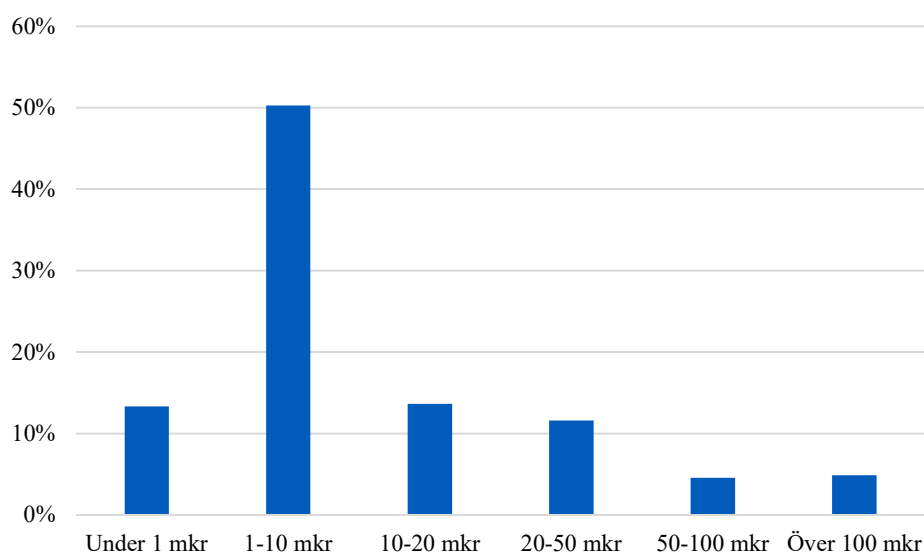
Tabell 14: Nyckeltal åkeriföretag 2018-2022, medianvärden.

| Nyckeltal       | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Omsättning      | 6 024 | 6 030 | 6 261 | 6 205 | 6 718 |
| Rörelsemarginal | 2,4   | 2,3   | 3,4   | 4,0   | 3,7   |
| Soliditet       | 37,5  | 39,2  | 42,1  | 43,0  | 43,3  |

Källa: Bisnode

2022 uppgick omsättningen bland aktiebolagen till knappt 200 miljarder kronor. Jämfört med 2021 är det en ökning med 18 procent och jämfört med 2018 med närmare 30 procent.<sup>49</sup> Med undantag för 2021 har omsättningen ökat kontinuerligt en längre tid. Det faktum att omsättningen i branschen ökat kraftigt trots att godstransportarbetet stagnerat pekar på ökade intäkter per utförd tonkilometer. Sannolikt är det en följd av att åkerierna tvingats höja sina priser för att kompensera för det senaste årets kostnadsökningar. Tilltagande inflation kan dock inte ensamt förklara hela ökningen, då omsättningsökningen även är betydande i fasta priser.

I figur 18 framgår fördelningen av omsättningen bland åkeriföretagen.



Figur 18: Fördelning avseende omsättning bland åkeriföretag, 2022.

Källa: Skatteverket

<sup>49</sup> Sveriges Åkeriföretag 2023 Åkerinäringen med Verksamhetsområden - Nyckeltal för lönsamhet och tillväxt

Majoriteten av åkerierna har en förhållandevis låg omsättning. Drygt 60 procent hade en omsättning lägre än 10 miljoner kronor medan omkring 10 procent hade en omsättning över 50 miljoner kronor. 2022 uppgick medianomsättningen till 6,7 miljoner kronor, vilket är en ökning med 8 procent jämfört med 2021 och med knappt 12 procent jämfört med 2018. Utöver ökade intäkter kan de senaste årens konsolideringar även förklara denna utveckling. Det förekommer stora variationer mellan de olika delmarknaderna. Exempelvis är medianomsättningen inom marknaden för miljötransporter drygt 12 miljoner kronor, medan den enbart ligger kring 3 miljoner kronor inom den för bygg- och anläggningstransporter. Den snabbast växande delmarknaden är den för miljötransporter. Med undantag för tanktransporter har omsättningen ökat inom samtliga delmarknader.<sup>50</sup>

Medianvärdet för rörelsemarginalen uppgick till 3,7 procent. Det är en försämring med 0,3 procentenheter jämfört med 2021, men 1,3 procentenheter högre än 2018. Att rörelsemarginalen minskat något samtidigt som omsättningen ökat kraftigt pekar på att rörelsekostnaderna procentuellt sett ökat än mer. Den tilltagande inflationen och det stigande ränteläget har medfört att företagens kostnader, för bland annat drivmedel, ökat påtagligt under 2022. Även om rörelsemarginalen i branschen varit förhållandevis stabil de senaste åren ska det sägas att den är märkbart lägre än för näringslivet i stort.

I sin årliga nyckeltalssammanställning tittar Sveriges Åkeriföretag närmare på hur lönsamheten, i termer av avkastning på kapital, varierar mellan delmarknaderna. De konstaterar att kapitalavkastningen är högst bland de som utför skogstransporter, där medianföretagets kapitalavkastning uppgick till drygt 10 procent. Samtidigt var den lägst bland de som utför jordbrukstransporter, där motsvarande uppgick till 5,5 procent. Här ska sägas att vissa delmarknader är mer kapitalintensiva än andra, vilket gör det naturligt att kapitalavkastningen varierar mellan dem.

2022 uppgick medianvärdet för soliditeten till 43 procent. Jämfört med 2021 är detta en förbättring med 3 procentenheter och jämfört med 2018 med 6 procentenheter. 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. Vidare hade 4 procent en negativ soliditet.

Trots en stigande inflation, vikande konjunktur och stagnerat godstransportarbete fortsätter det ekonomiska läget i branschen att vara förhållandevis stabilt. Jämfört med 2021 har omsättningen på marknaden ökat kraftigt, samtidigt som en relativt god lönsamhet kunnat bibehållas.

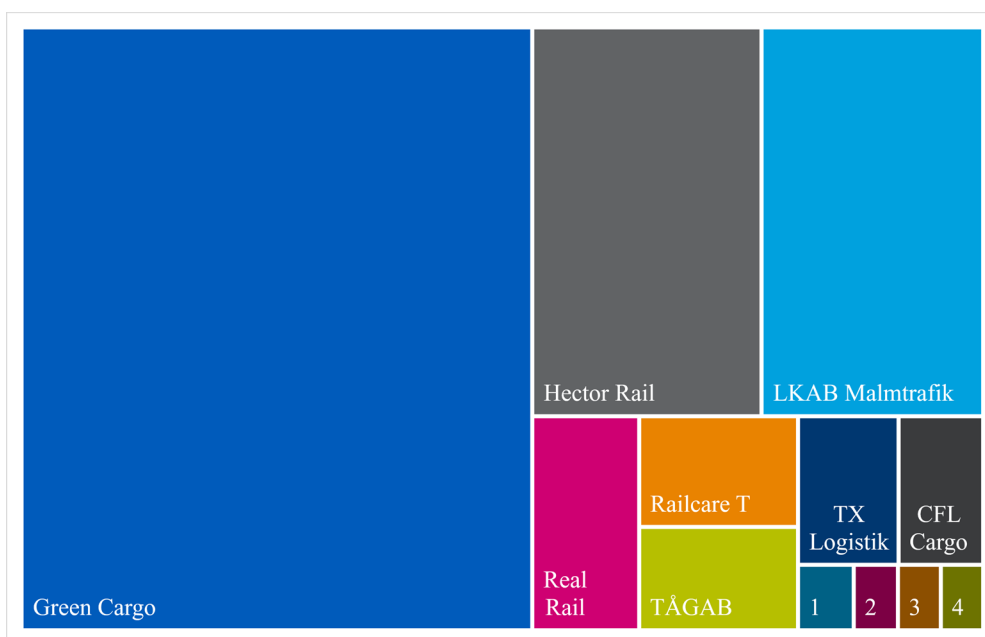
---

<sup>50</sup> Sveriges Åkeriföretag 2023 Åkerinäringen med Verksamhetsområden - Nyckeltal för lönsamhet och tillväxt

## 6.2 Godstransporter på järnväg

2022 bedrev 14 företag, varav 2 med licens i andra länder, kommersiell godstrafik på det svenska järnvägsnätet. Det är lika många som under 2021 och ett företag mer än under 2018.

I figur 19 framgår respektive företags marknadsandel baserat på redovisad nettoomsättning för räkenskapsåret 2022. De utlandsetablerade företagen är inte inkluderade.



Figur 19: Godstransportföretagens marknadsandel baserat på nettoomsättning 2022.<sup>51</sup>

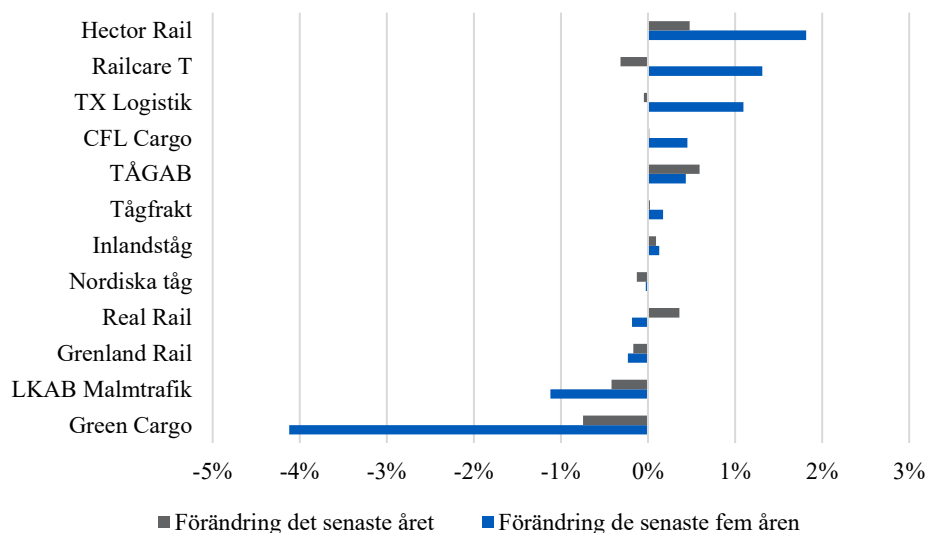
Källa: Respektive företags årsredovisning

Av figur 19 framgår att marknaden storleksmässigt går att dela in i fyra olika kategorier. Green Cargo är med marginal det största företaget. 2022 hade företaget en marknadsandel på 53 procent. Därefter följer Hector Rail och LKAB Malmtrafik, vilka hade en marknadsandel på 15 procent vardera. Ytterligare därefter följer TÅGAB, Real Rail, Railcare T, CFL Cargo och TX Logistik, som alla hade en marknadsandel i intervallet mellan 2 och 4 procent. Slutligen har vi ett antal mindre företag i Nordiska tåg, Inlandståg, Tågfrakt och Grenland Rail, med en marknadsandel under 1 procent.

Marknaden avreglerades i mitten av 1990-talet och sedan dess har ett flertal företag börjat bedriva godstrafik på järnvägsnätet. Ett stort antal av dessa är inte längre aktiva, däribland Peterson Rail, BK Tåg och Ofotenbanan. Samtidigt finns det ett flertal exempel på företag som inte bara lyckats etablera sig på marknaden utan även växa på bekostnad av redan etablerade

<sup>51</sup> Företag med nummer: 1) Grenland Rail, 2) Nordiska Tåg 3) Tågfrakt. 4) Inlandståg

företag. I figur 20 framgår förändringar av respektive företags marknadsandel de senaste fem åren.



Figur 20: Förändring av marknadsandel per koncern, 2022 jämfört med 2021 och 2018.

Källa: Respektive företags årsredovisning

Jämfört med 2021 har främst TÅGAB, Hector Rail och Real Rail ökat sina respektive marknadsandelar. TÅGAB ökade med 0,6 procentenheter, Hector Rail med 0,5 procentenheter och Real Rail med 0,4 procentenheter. Samtidigt står Green Cargo och LKAB Malmtrafik för de största minskningarna. I förra årets version av Transportmarknaden i siffror konstaterade vi att Green Cargo för första gången på länge lyckats ökat sin marknadsandel. Nu kan vi dock konstatera att detta inte var en inledning på en mer långsiktig trend, då de privata företagen återigen ökat sin andel av marknaden under 2022. Vidgar vi tidsintervallet till de senaste fem åren tydliggörs denna trend. Jämfört med 2018 har Hector Rail ökat sin marknadsandel med närmare 2 procentenheter, Railcare T med knappt 1,5 procentenheter och TX Logistik med drygt 1 procentenhet. Samtidigt har Green Cargos minskat med 4 procentenheter.

Även om de årliga förändringarna är små går det över en längre tid således att se en viss omfördelning av marknadsandelarna, där de privata operatörerna ökat på bekostnad av de statliga. Detta är en utveckling som reflekteras i HH-index för godstransportmarknaden.

Tabell 15: Herfindahl-Hirschman-index för godstransportmarknaden, 2018-2022.

|                                   | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  |
|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>Herfindahl-Hirschman-index</b> | 3 800 | 3 700 | 3 500 | 3 400 | 3 300 |



Källa: Respektive företags årsredovisning, egna bearbetningar

2022 uppgick HH-index till 3 300, ett relativt lågt värde som indikerar måttlig marknadskoncentration och därmed måttlig konkurrens mellan företagen. Av tabell 13 framgår att indexet minskat kontinuerligt den senaste femårsperioden, vilket pekar på en minskad marknadskoncentration och en ökad konkurrens mellan företagen. Den minskade marknadskoncentrationen är en spegling av att Green Cargos andel av marknaden minskat över tid, samtidigt som den ökat bland många av de övriga företagen.

Godstransportmarknaden är differentierad och många företag konkurrerar inte direkt med varandra. Figur 19 ger således 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). Konkurrensen aktörerna möter från andra järnvägsföretag, men även från andra trafikslag, varierar mellan dessa segment. Inom segmentet för systemtransporter förekommer konkurrens mellan operatörer. Samtidigt är konkurrensen med andra trafikslag begränsad. Det motsatta förhållandet råder inom segmentet för vagnslasttransporter. Företagens styrkeförhållanden varierar således beroende på vilken typ av transport som avses.

Av tabell 16 framgår den ekonomiska utvecklingen de senaste fem åren avseende nettoomsättning, rörelseresultat och slutgiltigt resultat. Beakta att värdena uttrycks i löpande priser.

Tabell 16: Bokslutsinformation gods på järnväg, 2018-2022, total- och medianvärden.

| Indikator       | Mått   | 2018      | 2019      | 2020      | 2021      | 2022      |
|-----------------|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Nettoomsättning | Totalt | 6 592 301 | 6 630 655 | 6 876 472 | 7 104 404 | 7 658 221 |
|                 | Median | 114 057   | 153 404   | 149 696   | 172 542   | 207 365   |
| Rörelseresultat | Totalt | -216 355  | -118 424  | -129 900  | 622 597   | 315 249   |
|                 | Median | 250       | 2 911     | 2 576     | 18 393    | 15 776    |
| Årets resultat  | Totalt | -421 682  | -180 893  | -235 931  | 426 260   | 109 501   |
|                 | Median | 19        | 257       | 75        | 3 667     | 2 792     |

Källa: Respektive företags årsredovisning

2022 omsatte marknaden cirka 7,7 miljarder kronor, vilket är 8 procent mer än 2021 och cirka 16 procent mer än 2018. Av tabell 13 framgår att nettoomsättningen ökat kontinuerligt, och att den även gjorde så under pandemin. Under 2022 har de allra flesta företagen ökat sin nettoomsättning. Medianomsättningen uppgick till knappt 210 miljoner kronor, vilket är en ökning med 35 miljoner kronor jämfört med 2021 och

cirka 90 miljoner kronor jämfört med 2018. Vidare uppgick den undre kvartilen till 46 miljoner kronor och den övre till 513 miljoner kronor.

Det samlade rörelseresultatet uppgick till knappt 320 miljoner kronor. Det är en klar försämring jämfört med 2021, när motsvarande var cirka 610 miljoner kronor. Det försämrade rörelseresultatet förklaras främst av ökade kostnader för företagen, bland annat för underhåll och produktion. Trots att det inte skedde någon återbetalning av banavgifterna fortsatte stöden till branschen vara omfattande under 2022, då miljökompensationerna mer än dubblerades.<sup>52</sup> Även om merparten av företagen alltjämt redovisar positiva rörelseresultat är de i de flesta fallen sämre jämfört med året före. Detta speglas i medianvärdet, som minskat från 18,5 miljoner till 15,5 miljoner kronor. Vidare har den undre kvartilen minskat från 7 miljoner till knappt 1 miljon kronor och den övre kvartilen från 27 miljoner till 23 miljoner kronor, vilket pekar på att försämringarna drabbat såväl mindre som större företag.

Ifall vi slutligen riktar blicken mot resultaträkningens nedersta rad kan det konstateras att det samlade vinstresultatet uppgick till knappt 110 miljoner kronor. Även det är en kraftig försämring jämfört med året före, när detta summerades till strax under 430 miljoner kronor. Likt rörelseresultatet kan denna utveckling främst förklaras av ökade kostnader. Medianvärdet minskade från 3,7 miljoner till 2,8 miljoner kronor. Samtidigt har den undre kvartilen ökat från -140 000 till 400 000 kronor och den övre från 14,3 miljoner till 14,6 miljoner kronor. Således har de lägsta vinsterna ökat jämfört med föregående år.

Tabell 17: Nyckeltal gods på järnväg 2018-2022, medianvärden.

| Nyckeltal             | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|
| Rörelsemarginal (%)   | 0,2  | 2,5  | 2,0  | 8,3  | 3,3  |
| Kapitalavkastning (%) | -0,5 | 3,9  | 0,8  | 14,3 | 9,1  |
| Soliditet (%)         | 27   | 27   | 33   | 32   | 35   |

Källa: Respektive företags årsredovisning

2022 uppgick medianvärdet av rörelsemarginalen till 3,3 procent. Det är en försämring med 6 procentenheter jämfört med 2021. Även om rörelsemarginalen mer än halverats är den fortsatt högre än under åren som föregick 2021. De redovisade rörelsemarginalerna sträcker sig från -3 till 10 procent. Den undre kvartilen har ökat från 1,8 procent till 1,9 procent medan den övre kvartilen minskat från 12 till 5 procent. Skillnaderna mellan företag med låg respektive hög rörelsemarginal har därmed minskat. Likt för

<sup>52</sup> Trafikverket 2023 Miljökompensationer till järnvägsföretag Uppföljning enligt 15 § i förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg

godstransporter på väg är rörelsemarginalen låg jämfört med näringslivet i stort.

Medianvärdet för kapitalavkastningen uppgick 2022 till 9,1 procent. Även om detta är en försämring med drygt 5 procentenheter jämfört med 2021 är det klart högre än före pandemin. Den undre kvartilen har ökat från 1,2 till 1,4 procent medan den övre minskat från 22 till 13 procent.

2022 uppgick medianvärdet av soliditeten till 35 procent. Jämfört med 2021 är detta en ökning med 3 procentenheter, vilket pekar på ökad stabilitet. Det är även klart högre jämfört med före pandemin. Den undre kvartilen har ökat från 18 till 20 procent medan den övre minskat från 45 till 44 procent.

Över tid ger nyckeltalen indikationer på att marknaden luckrats upp och att fler aktörer är med och konkurrerar om uppdrag. Det trendbrott som gick att se 2021, när Green Cargo ökade sin marknadsandel var enbart tillfälligt då de privata aktörernas andel återigen ökade 2022. Jämfört med 2021 har marknads ekonomiska situation försämrats. Även om nettoomsättningen fortsätter stiga har företagens lönsamhet försämrats. Med det sagt är dock 2022 års siffror fortfarande förhållandevis höga ur ett historiskt perspektiv.

## 7 Marknadshändelser

### Godstransportköparna vill frakta mer gods på järnväg

Transportstyrelsen genomför regelbundet marknadsundersökningar bland godstransportköpare för att få deras syn på hur det fungerar att frakta varor på järnväg. Den senaste undersökningen, som färdigställdes 2023, visar att godstransportköpare generellt har en positiv inställning till att frakta varor på järnväg. Särskilt fördelaktigt upplevs det vara vid längre sändningar av tungt och volymkrävande gods. Majoriteten av godstransportköparna uttrycker även ambitioner att öka andelen gods på järnväg i framtiden. Det är dock inte alltid som dessa ambitioner upplevs vara möjliga att förverkliga. Så som det fungerar i dag begränsas godstransportköparnas möjligheter att frakta mer på järnväg av ett flertal olika aspekter, såsom järnvägens begränsade kapacitet och bristfälliga tillförlitlighet. De senaste åren har förtroende för järnvägen försämrats, bland annat till följd av problemen som omgärdade införandet av Trafikverkets nya planeringssystem. Utifrån undersökningens resultat tycks åtgärder som ökar järnvägens kapacitet, minskar störningar i trafiken och stärker systemets robusthet vara nödvändiga för att godstransportköparnas ambitioner om att frakta mer gods på järnväg ska gå att förverkliga.

### Ytterligare medel till investeringsstöd

Det finns i dag olika ekonomiska stöd som syftar till att stimulera marknaden för intermodala transportupplägg och underlätta överflytten från väg till järnväg och sjöfart. Ett av dessa stöd är ”breddad ekobonus”. Syftet med det ursprungliga ekobonussystemet var att stimulera en överflyttning av gods från väg till sjöfart genom att stötta investeringar i nya intermodala transportlösningar. 2022 tog Trafikverket fram ett förslag om en breddad ekobonus som skulle underlätta intermodala godstransporter och främja överflyttning av gods från väg till sjöfart och järnväg.<sup>53</sup> Systemet avvecklades 2022 och för närvarande pågår en notifieringsprocess med kommissionen om godkännandet av stödsystemet. I slutet av 2023 meddelade regeringen att knappt 200 miljoner kommer att avsättas för detta ändamål under 2024 givet att kommissionen ger sitt godkännande.<sup>54</sup>

### Real Rail förvärvar Tågfrakt

I december 2023 stod det klart att det Sandahlsbolagsägda företaget Real Rail förvärvar Tågfrakt Produktion.<sup>55</sup> Tågfrakt har bedrivit godstrafik på järnvägsnätet i drygt 20 år och främst inriktat sig på att köra inrikes kombitrafik. De senaste åren har Tågfrakt bland annat kört Julapendeln mellan Göteborg och Falköping. Tågfrakt är en av de mindre operatörerna

<sup>53</sup> Trafikverket 2022 Förlängd och breddad ekobonus

<sup>54</sup> Regeringen Pressmeddelande 2023-12-20 Investeringsstöd för överflyttning av gods till järnväg och sjöfart inväntar grönt ljus

<sup>55</sup> Sandahlsbolagen 2023-12-12 Pressmeddelande Real Rail förvärvar Tågfrakt Produktion Sverige

på godstransportmarknaden. 2022 omsatte företaget drygt 37 miljoner kronor, vilket gav dem en marknadsandel på knappt 1 procent. Övertagandet av trafiken skedde vid årsskiftet och Real Rail driver företaget vidare som ett dotterbolag.<sup>56</sup>

#### **Ändringar i kombidirektivet föreslås**

Kombidirektivet antogs 1992 i syfte att förbättra gränsöverskridande intermodala godstransporters konkurrenskraft och främja en ökad andel hållbara godstransporter. I direktivet återfinns bland annat bestämmelser om en möjlig reduktion av fordonsskatten för dessa transporter och undantag från begränsningar som gäller för renodlade lastbilstransporter.<sup>57</sup> Sedan direktivet antogs har det skett en tydlig ökning av de intermodala godstransporterna, dock inte i den takt som bedöms nödvändig för att godstransportsektorns mål om minskade utsläpp ska kunna nås i tid. Såväl 1998 som 2016 har det gjorts försök att revidera direktivet utan framgång. Enligt kommissionen är delar av direktivet i sin nuvarande utformning daterat och för att önskad utveckling ska uppnås är det nödvändigt att regelverket uppdateras.

Det var mot denna bakgrund som kommissionen i november 2023 antog ett förslag om revidering av kombidirektivet. Förslaget syftar till att öka de intermodala godstransporters konkurrenskraft i förhållande till renodlade lastbilstransporter. En intermodal transport som reducerar de externa kostnaderna med minst 40 procent jämfört med en renodlad lastbilstransport ska vara berättigad till stöd och kallas för kombinerad transport. Medlemsstaterna ska ta fram en nationell politisk ram för hur intermodala transporter ska utvecklas i respektive land. I den ska det anges vilka åtgärder som ska genomföras för att uppnå mål om en sänkning av de totala kostnaderna för kombinerad transport med 10 procent.<sup>58</sup>

Revideringen av direktivet fortsätter under 2024.

#### **Ny förordning om användning av järnvägskapacitet på gång**

Sommaren 2023 antog kommissionen ett förslag till ny förordning om användning av järnvägskapacitet inom EU.<sup>59</sup> Ambitionen med förslaget är att möjliggöra för en mer flexibel och effektiv användning av järnvägens kapacitet. I dag är dessa regler till stor del nationella. Enligt kommissionen är avsaknaden av gemensamma regler och arbetssätt ett hinder för framväxten av konkurrenskraftiga gränsöverskridande transporter. Genom att harmonisera reglerna kan samordningen av trafiken förbättras och

<sup>56</sup> Järnvägar.nu 2023-12-29 Nyhet Real Rail köper Tågfrakt

<sup>57</sup> Rådets direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna

<sup>58</sup> Europeiska Kommissionen 2023-11-07 Proposal for a directive of the European parliament and council amending council directive 92/106/EEC

<sup>59</sup> Europeiska Kommissionen 2023-07-11 Nya åtgärder för att förvalta och samordna EU:s järnvägstrafik bättre

konkurrenskraften stärkas. Om förslaget förverkligas innebär det att processen för kapacitetstilldelningen görs om i grunden. Infrastrukturförvaltarna föreslås i samråd med användarna ta fram en plan för kapacitetens användning med grunden i en process som inleds fem år innan tågplanens början. Detta innebär ett mer långsiktigt förhållningssätt där kapacitetsnyttjandet planeras i flera steg och under flera år. Utöver ansökningar i den årliga tågplanprocessen kommer användarna kunna ansöka om fleråriga kapacitetsrättigheter för kapacitet i ramavtal, samt i en rullande planering som i första hand ska svara mot godstrafikens behov av kapacitet som inte kan planeras med lång framförhållning. Kommissionen bedömer att detta kommer att skapa bättre förutsättningar för en mer optimerad användning av infrastrukturen, möjliggöra att i högre grad kunna möta olika användares behov av långsiktighet och flexibilitet samt minska behovet av ändringar av tilldelade tåglägen.

Införandet av förordningen kommer att ersätta de delar av SERA-direktivet<sup>60</sup> som rör kapacitetstilldelning och godskorridorförordningen. Förordningen föreslås tillämpas från och med den 1 januari 2026 för att sedan stegvis införas och fullt ut implementeras till tågplan 2030.

#### **Längre lastbilar tillåts på vägarna**

I förra årets Transportmarknaden i siffror nämnde vi att den dåvarande regeringen i maj 2022 gått vidare med ett förslag om att tillåta längre lastbilar på vägnätet. I augusti 2023 förverkligades förslaget när det införlivades i svensk lagstiftning. En ändring i trafikförordningen öppnade då upp möjligheten att framföra 34,5 meter långa lastbilar på vissa delar av vägnätet, istället för den ditintills maximalt tillåtna längden 25,25 meter.<sup>61</sup> Förhoppningen är att detta ska möjliggöra för mer effektiva lastbilstransporter, vilket ska medföra positiva effekter för såväl transportsektorns utsläpp som näringslivets konkurrenskraft. Trafikverket gör bedömningen att lastbilstrafikens utsläpp kan minska i storleksordningen mellan 4 och 6 procent. I och med att de vägar som omfattas av regeländringen först behövde godkännas av Trafikverket dröjde det till 1 december innan ändringen förverkligades i praktiken. I framtiden ska fler vägar kunna omfattas av ändringen.<sup>62</sup>

---

<sup>60</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning)

<sup>61</sup> Trafikförordning (1998:1276)

<sup>62</sup> Trafikverket.se 2023-12-01 Delar av det svenska vägnätet öppet för 34,5 meter långa lastbilar

## 8 Slutsatser

Transportstyrelsens övergripande slutsats utifrån resultaten i denna rapport är att transportmarknaden i stora delar har utvecklats i en positiv riktning under 2022. Vår sammantagna bedömning är att den utveckling som skett skapat bättre förutsättningar för en transportmarknad som kan skapa tillgänglighet, lönsamma företag och konkurrens som ger nytta till resenärerna.

Efter ett par tuffa år till följd av covid-19-pandemin har en positiv utveckling tagit vid på persontransportmarknaden. Inom samtliga delmarknader har resandet ökat tydligt. Även utbudet har ökat, främst inom delmarknaderna för kommersiell trafik. Återhämtningen av resandet har påverkat företagets intäkter positivt, vilket stärkt respektive delmarknads finansiella status. Även om priserna ökat inom den regionala kollektivtrafiken understiger ökningen den allmänna prisutvecklingen i landet.

På godstransportmarknaden är förändringarna mindre dramatiska. Varken på väg eller järnväg har godstransportarbetet förändrats mer än på marginalen. Trots att godstransportarbetet stagnerat har respektive delmarknads nettoomsättning uttryckt i löpande priser ökat till rekordnivåer.

Det finns dock aspekter av utvecklingen som är mindre gynnsamma. Trots en påtaglig ökning av resandet är det fortsatt lägre än före pandemin. Ändrade resmönster i spåren av pandemin bidrar dessutom till osäkerheter kring det framtida resandets utveckling. Samtidigt har den stigande inflationen lett till ökade kostnader, både för den upphandlade och kommersiella trafiken. Inflationen har därtill slagit hårt mot regionernas ekonomi och flera regioner har tvingats genomföra neddragningar i kollektivtrafiken för att spara pengar. Dessa åtgärder riskerar att ytterligare försvåra en återhämtning av resandet.

Trots att persontransportföretagens ekonomi förbättrats är marginalerna fortsatt små och på delar av marknaden finns en sårbarhet gentemot längre perioder av förlustresultat. Trots att omsättningen på godstransportmarknaderna ökat har lönsamheten försämrats. Det finns en risk för att den rådande lågkonjunkturen leder till ytterligare prövningar för en på många håll redan utsatt ekonomi.

### 8.1 Nya normala resmönster etableras

Stora delar av 2020 och 2021 överskuggades av covid-19-pandemin. De restriktioner som infördes kom framförallt att drabba persontransportföretagen som under dessa år fick erfara kraftigt reducerade resandevolymer, minskade trafikintäkter och negativa bokslutssiffror.

Allteftersom smittspridningen avtog väcktes förhoppningar om att resandet så småningom skulle öka och att förutsättningarna att bedriva trafik därmed skulle förbättras. I februari 2022 hade smittspridningen sjunkit till den grad att restriktionerna kunde hävas och inte långt därefter upphörde covid-19 att klassas som en allmänfarlig sjukdom. I och med detta kunde en återgång till det normala påbörjas. Detta syns också i resandestatistiken för 2022. Totalt ökade persontransportarbetet utfört med kollektiva färdmedel med mer än 50 procent, varav med knappt 40 procent inom den regionala kollektivtrafiken och med omkring 80 procent inom den långväga trafiken. Totalt landade persontransportarbetet på närmare 85 procent av motsvarande för 2019.

Även om det skett en tydlig återhämtning är det således en bit kvar till samma nivåer som strax före pandemin. De beteendeförändringar vi såg under pandemin, som bland annat möjliggjordes av en ökad digital tillgänglighet, har till viss del bestått och det finns mycket som talar för att de kan komma att bestå även på sikt. Dessa osäkerheter gör det svårt att säga när, eller ens om, resandet når upp till samma nivåer som förut. Trots att omkring två år har gått sedan restriktionerna hävdes är det inom vissa yrkesgrupper fortsatt vanligt med hemarbete några dagar i veckan. Det har inneburit ett minskat behov för många att resa till och från jobbet och därmed att resa med främst den regionala kollektivtrafiken. Därutöver fortsätter digitala möten i viss mån att ersätta fysiska möten, vilket lett till ett minskat behov av längre resor i tjänsten. Om beteendeförändringarna, och därmed de ändrade resvanorna, etableras kan det därmed innebära vissa utmaningar för de kollektiva färdmedlen.

Redan när covid-19-pandemin pågick talades det om vad som skulle bli det nya normala när den väl hade klingat av. Mycket pekar på att i alla fall transportbranschen nu befinner sig i det stadiet. Med nya resvanor kommer nya behov och med det ställs även andra krav på ett attraktivt kollektivt resande. Genom att möta de nya behoven och i större utsträckning tillgodose andra sorters resande kan de kollektiva färdmedlen troligtvis växa. Det kan exempelvis handla om en mer flexibel regional kollektivtrafik och en anpassning av den långväga trafiken till att möta en ökad efterfrågan på fritidsresor.

## **8.2 Ekonomiska svårigheter utmanar invanda tankesätt**

Det minskade resandet med den regionala kollektivtrafiken under covid-19-pandemin innebar ekonomiska utmaningar för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Under pandemin minskade den regionala kollektivtrafikens verksamhetsintäkter med drygt 25 procent. Samtidigt ökade kostnaderna med 4 procent. Detta innebar att tillskott av ytterligare offentliga medel krävdes för att fortsatt kunna finansiera kollektivtrafiken.



Under dessa år ökade de offentliga stöden med drygt 30 procent, vilket ledde till att subventionsgraden steg från 51 till 65 procent. En stor del av den offentliga finansieringen står regionerna för, varför situationen innebar en ökad påfrestning på deras ekonomi.

Återhämtningen av resandet med den regionala kollektivtrafiken under 2022 var därför högst efterlängtd. Totalt ökade trafikintäkterna med 36 procent. Samtidigt minskade de offentliga stöden, vilket medförde att subventionsgraden minskade med 9 procentenheter och att kollektivtrafiken återigen kunde bära en större del av sina kostnader. Som nämnts är dock kollektivtrafikresandet fortsatt lägre än före pandemin och det går inte med säkerhet att säga när eller om det når upp till tidigare nivåer. Detta gör även utvecklingen av trafikintäkterna osäker och det kan även fortsättningsvis vara nödvändigt med en högre andel offentliga medel för att finansiera kollektivtrafiken. Utöver detta har de senaste åren präglats av stigande inflation, höjt ränteläge och vikande konjunktur. Detta har inte bara inneburit ökade kostnader för kollektivtrafiken, utan även för regionernas övriga ansvarsområden. I spåren av detta har allt fler regioner fått större svårigheter att få sin ekonomi att gå ihop och därför tvingats till besparingar inom kollektivtrafiken, exempelvis genom att dra ner på trafik och höja biljettpriserna.

Detta leder in på en fråga kring hur mycket kollektivtrafiken ska få kosta och hur en hållbar finansiering av kollektivtrafiken kan uppnås. Samtidigt som besparingarna kan innebära en möjlighet att anpassa utbudet efter nya resvanor riskerar de också att försämra kollektivtrafikens tillgänglighet, attraktivitet och enkelhet. Om neddragningarna görs på ett sådant sätt att kollektivtrafiken upplevs mindre attraktiv kan det få till följd att nödvändig resandetillväxt uteblir, eller till och med att resandet minskar. De besparingar som görs på kort sikt riskerar således på längre sikt att leda till en situation där intäkterna minskar mer än kostnaderna. Detta kan snabbt leda till en negativ spiral där ytterligare neddragningar så småningom måste göras. Regionerna står således inför en svår avvägning. Å ena sidan behöver de spara pengar. Å andra sidan får besparingarna inte leda till att kollektivtrafikens attraktivitet minskar så pass mycket att de går miste om trafikintäkter. Detta kommer innebära en komplicerad balansgång och att invanda tankesätt kan behöva utmanas.

### **8.3 Marknadskoncentrationen ökar på den upphandlade marknaden**

Utifrån resultaten i denna rapport kan vi konstatera att det förekommer en förhållandevis utbredd konkurrens på marknaden för upphandlad persontrafik på järnväg. 2022 uppgick HH-index, ett mått för att mäta marknadskoncentrationen, för den upphandlade marknaden till 3 400 på en

skala mellan 0 och 10 000. Detta kan jämföras med den kommersiella marknaden där motsvarande siffra uppgick till 6 300. Detta indikerar dels att marknadskoncentrationen är måttlig på den upphandlade marknaden, dels att den är lägre än på den kommersiella marknaden.

Vi kan dock konstatera att marknadskoncentrationen på den upphandlade marknaden ökat stadigt över tid. De senaste fem åren har HH-index ökat kontinuerligt, från 2 500 till 3 400. Utvecklingen är främst ett resultat av att fler större trafikavtal samlats hos färre företag. SJ:s övertagande av Öresundståg i slutet av 2020 har varit särskilt bidragande till utvecklingen. Samtidigt som det innebar att SJ:s marknadsandel ökade kraftigt fick det även till följd att Transdev, som ditintills hade utfört trafiken, gick miste om en stor del av sin trafik.

Man ska dock vara försiktig med att dra allt för långtgående slutsatser utifrån variationer i marknadskoncentrationen, åtminstone när det gäller den upphandlade marknaden. Regionerna genomför löpande, allteftersom befintliga trafikavtal löper ut, nya upphandlingar. Den senaste tiden har dessutom flera trafikavtal avbrutits i förtid. Dessa situationer har ofta lösts genom att regionerna tecknat tillfälliga nödavtal medan trafiken upphandlas på nytt. De kommande åren kommer det således finnas behov att genomföra ett flertal nya upphandlingar. Eftersom avtalens storlek är av varierande omfattning kan enskilda tilldelningsbeslut få stor påverkan på marknadskoncentrationen. Detta bidrar till en stor dynamik och att kortsiktiga variationer i marknadskoncentration är naturliga. Faktum är att det sannolikt skett en nedgång av marknadskoncentrationen redan under 2023, då ansvaret för Öresundståg i slutet av 2022 återigen återgick till Transdev.

Med det sagt finns det dock skäl att hålla marknadskoncentrationens utveckling under uppsikt. Om den fortsätter att öka kan det vara ett tecken på att konkurrensen på marknaden har försämrats, exempelvis genom att färre företag väljer att delta i regionernas upphandlingar. Detta riskerar i sådana fall i slutändan att drabba resenärerna genom en mindre kostnadseffektiv och kvalitativ trafik.

#### **8.4 Tufft men kortvarigt stålbad kan vänta godstransportföretagen**

Till skillnad från persontransportmarknaden tog en positiv utveckling vid på godstransportmarknaden i samband med covid-19-pandemin. Under pandemiåren ökade godstransportarbetet med 8 procent, varav med 12 procent på väg och med 0,5 procent på järnväg. Den tilltagande efterfrågan reflekterades i företagets bokslut och på såväl marknaden för godstransporter på väg som på järnväg redovisades den högsta lönsamheten på länge.

Inte långt efter att pandemin framstod som ett avslutat kapitel uppstod nästa omvärldskris när Ryssland invaderade Ukraina. I spåren av detta förändrades de makroekonomiska förutsättningarna snabbt. Inflationen sköt i höjden, bland annat på grund av kraftigt stigande el- och drivmedelspriser, vilket bidrog till ett höjt ränteläge och en vikande konjunktur. De ökade osäkerheterna på marknaden syns i den statistik som presenteras i denna rapport. Den stigande efterfrågan på godstransporter har stagnerat samtidigt som företagens ökade kostnader har försämrat deras lönsamhet.

Då nedgången sker från relativt höga nivåer är marknadernas ekonomiska situation fortsatt förhållandevis stabil. Det finns dock en uppenbar risk att ytterligare försämringar kommer att avslöjas i framtida bokslut. Konjunkturinstitutet bedömde att Sverige gick in i en lågkonjunktur 2023. Denna förväntas fördjupas under 2024. Det finns skäl att tro att detta kommer att drabba godstransportföretagen genom en minskad efterfrågan på varor och därmed en minskad efterfrågan på transporter. Faktum är att den statistik som i skrivande stund finns tillgänglig för 2023 visar att det redan skett en påtaglig nedgång av aktiviteten på godstransportmarknaden. Den kraftiga inbromsningen i bostadsinvesteringar har exempelvis lett till en minskad efterfrågan på byggtransporter.

Beroende på hur länge lågkonjunkturen håller i sig kan detta slå mot godstransportmarknaden och dess aktörer på olika sätt och i varierande omfattning. Även om åkeribranschen över tid uppvisat relativt stabila marginaler utgörs den i stor utsträckning av mindre företag. Dessa har överlag sämre motståndskraft gentemot längre perioder av förlustresultat. Vid en allt för utdragen lågkonjunktur finns det således en risk att konkurserna i branschen tilltar och att den konsolideringstrend vi sett en längre tid stärks ytterligare. De senaste åren har allt fler järnvägsföretag levererat plusresultat och en stigande lönsamhet. Vi har tidigare konstaterat att detta dock till stor del möjliggjorts av omfattande statliga stöd, främst i form av miljökompensationer. I nuläget är miljökompensationerna budgeterade till och med 2025. Om stöden därefter minskar, eller uteblir helt, kan det i kombination med den avtagande efterfrågan påverka marknadens stabilitet. Järnvägsföretagens behov av offentliga stöd för att uppnå lönsamhet kan därtill tyda på ett behov av mer genomgripande, strukturella förändringar av marknadens förutsättningar och funktion.

Det finns dock en ljusning i sikte. Inflationstakten avtog under 2023, vilket stabiliserade ränteutvecklingen. Även energi- och bränslepriserna har stabiliserats. Konjunkturen bedöms vända uppåt redan 2025 och 2027 bedöms lågkonjunkturen vara över. Således har godstransportmarknadens aktörer viss anledning att känna hopp inför den framtida utvecklingen.



**TRANSPORT  
STYRELSEN**

[transportstyrelsen.se](http://transportstyrelsen.se)  
telefon 0771-503 503