

Transportmarknaden i siffror 2025

Översikt av utvecklingen på marknaderna
för väg- och järnvägstransporter

© Transportstyrelsen

Väg och järnväg
Trafikant

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning	TSG 2026–2225
Författare	Anna Oja, Josefin Hallenberg och Jonathan Sundin
Månad År	Mars 2026

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 tionde i ordningen. Rapporten fokuserar på tre huvudsakliga områden:

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

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

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

Borlänge, mars 2026

Lena Vidin
Sektionschef Strategisk analys

Sammanfattning av iakttagelser

Resultaten visar att återhämtningen av resandet efter covid-19-pandemin mattades av ytterligare under 2024 och att marknaden i allt högre grad har gått in i en stabiliseringsfas. Inom den regionala kollektivtrafiken ökade resandet med knappt 3 procent och uppgick därmed till cirka 90 procent av 2019 års nivå. För den långväga trafiken var utvecklingen mer varierad. Efter en period med tillväxt minskade resandet inom den långväga busstrafiken, som nu åter ligger på nivåer jämförbara med dem som uppmättes före pandemin. Inom den långväga tågtrafiken fortsatte resandet däremot att öka, om än i en avtagande takt, och uppgick till 93 procent av nivån för 2019.

Efterfrågan på godstransporter fortsatte att minska under 2024. Totalt minskade godstransportarbetet med drygt 2 procent, varav 3 procent på väg och knappt 1 procent på järnväg. Även om nedgången har dämpats jämfört med föregående år medför utvecklingen att godstransportarbetet nu ligger på de lägsta nivåerna på länge för båda trafikslagen. Utvecklingen sammanfaller med de senaste årens svaga konjunkturutveckling.

Den positiva ekonomiska utvecklingen på persontransportmarknaderna fortsatte även under 2024. Särskilt positiv var utvecklingen inom den kommersiella persontrafiken, där lönsamheten förbättrades bland buss-, taxi- och järnvägsföretag. Inom samtliga delmarknader ligger medianvärdet för rörelsemarginalen nu tydligt över nivåerna för 2019. Den upphandlade järnvägstrafiken utvecklades i en positiv riktning efter ett mycket utmanande 2023. Den ekonomiska situationen är dock fortsatt ansträngd och flera operatörer redovisade förluster eller mycket små marginaler även under 2024.

På godstransportmarknaden är den ekonomiska utvecklingen mer blandad. Bland åkeriföretagen minskade medianomsättningen något, medan både rörelsemarginalen och soliditeten förbättrades. Bland järnvägsföretagen stärktes visserligen medianomsättningen och soliditeten, medan rörelsemarginalen mer än halverades. Samtidigt finns betydande skillnader mellan företagen, där vissa uppvisar en relativt god lönsamhet och andra redovisar stora förluster.

Sammanfattning av slutsatser

Transportmarknaden under 2024 präglades i hög grad av en stabilisering efter de turbulenta pandemiåren, men också av tydliga skillnader mellan olika marknader. Persontransportmarknaderna uppvisar överlag en starkt ekonomisk utveckling, medan godstransportmarknaden på järnväg möter vissa utmaningar. Generellt har förutsättningarna på marknaden blivit något mer förutsägbara, men vissa osäkerhetsfaktorer kvarstår.

Resandeutvecklingen inom kollektivtrafiken har i stort sett stabiliserats under 2024. Efter den snabba återhämtningen 2022 och 2023 låg det totala resandet kvar på ungefär samma nivå som föregående år, motsvarande drygt 90 procent av 2019 års nivå. Utvecklingen skiljer sig dock mellan regionala och långväga resor. De långväga resorna återhämtade sig snabbare och ligger i nivå med tidigare volymer, medan den regionala kollektivtrafiken uppgår till knappt 90 procent av 2019 års nivå och växer i allt långsammare takt. Det kan tyda på att förändringar i resvanorna, särskilt kopplade till arbetsresor, delvis har blivit mer varaktiga. Samtidigt påverkas utvecklingen även av faktorer såsom trafikutbud, prissättning och konkurrens från andra trafikslag. För regionerna kan en stabilisering på en lägre nivå innebära långsiktiga utmaningar, eftersom trafiken behöver upprätthållas med en lägre intäktsbas.

Den upphandlade tågtrafiken visar under 2024 tecken på förbättring efter ett mycket utmanande 2023. Nettoomsättningen ökade och underskotten minskade, även om flera operatörer alltjämt redovisar negativa resultat. Förbättringen sammanfaller delvis med att en större andel av trafiken har bedrivits genom nödavtal. Trafikavtalen har i allt högre grad koncentrerats till ett fåtal större aktörer. Två upphandlingar fick dessutom avbrytas eftersom för få anbud inkom, vilket kan indikera att det finns begränsade förutsättningar för operatörerna att delta i trafikupphandlingar. Detta aktualiserar frågor om hur upphandlingar och avtalsmodeller kan utformas för att säkerställa både fungerande konkurrens och långsiktigt hållbara villkor för operatörerna.

Godstransporter på järnväg uppvisar under 2024 en försvagad ekonomisk utveckling. Godsvolymerna har minskat och lönsamheten har försämrats. De senaste åren har den ekonomiska utvecklingen i hög grad påverkats av offentligt stöd, bland annat i form av miljökompensationer. Lönsamheten på marknaden har i stor utsträckning samvarierat med förändringar i stödnivåerna, vilket tyder på att stöden har haft stor betydelse för resultaten. Även om en förstärkning av stödet kan bidra till ökad stabilitet, väcker svårigheterna för operatörerna att generera varaktig lönsamhet i trafiken frågor om marknadens långsiktiga funktionssätt och ekonomiska hållbarhet.

Samtidigt uppvisar den kommersiella persontrafiken i allmänhet och den kommersiella järnvägstrafiken i synnerhet en stark lönsamhetsutveckling. För persontransporter på järnväg ligger rörelsemarginalen nu klart över nivåerna före pandemin, trots att resandet ännu inte fullt ut återhämtats. Detta indikerar ökade intäkter per resa och effektiviseringar i verksamheten. Marknaden präglas samtidigt av en hög koncentration, med ett fåtal aktörer och begränsad direkt konkurrens på flera sträckor. Den goda lönsamheten kan därför även ses i ljuset av denna marknadsstruktur.

Begrepp och förkortningar

Begrepp	Förklaring
Avkastning på kapital	Anger företagens avkastning på deras tillgångar. Beräknas genom att rörelseresultatet efter finansiella poster divideras med företagets tillgångar.
Beläggning	Det genomsnittliga antalet passagerare per fordon. Räknas ut genom att dividera antalet personkilometer med antalet utbudskilometer.
Beläggningsgrad	Anger hur stor del av sittplatserna som används. Räknas ut genom att dividera antalet personkilometer med antalet sittplatskilometer.
EBITDA-marginal	Anger rörelseresultatet före avskrivningar i förhållande till nettoomsättningen. Beskriver ett företags marginaler i den operativa verksamheten.
Herfindahl-Hirschmann Index	Index som ger indikationer på marknadskoncentrationen. Beräknas genom att summera respektive företags kvadrerade marknadsandel.
Omsättning	Summan av ett företags försäljning med avdrag för rabatter, mervärdesskatt och andra skatter knutna direkt till omsättningen.
Personkilometer	Den sammanlagda reslängden för alla resenärer. Räknas ut genom att multiplicera den genomsnittliga reslängden med antalet resor (påstigningar), alternativt trafikarbetet i fordonskilometer multiplicerat med beläggningen i antal passagerare per fordon och sträcka.
Rörelsemarginal	Anger hur mycket som blir kvar av varje omsatt krona för att finansiera räntor, skatt och eventuell vinst. Beräknas genom att rörelseresultatet divideras med omsättningen.
Sittplatskilometer	Utbudet av kollektivtrafik mätt som sittplatsernas sammanlagda färdsträcka.

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

Innehåll

1	INLEDNING	10
1.1	Bakgrund.....	10
1.2	Syfte.....	10
1.3	Metod	10
	PERSONTRANSPORTER.....	12
2	TRAFIKUTVECKLING OCH RESANDE.....	12
2.1	Utbud och resande	12
2.2	Priser.....	23
3	EKONOMISK UTVECKLING I FÖRETAGEN.....	29
3.1	Persontransporter på järnväg	29
3.2	Bussbranschen	38
3.3	Taxi	40
4	MARKNADSHÄNDELSER.....	43
5	GODSTRANSPORTER	47
5.1	Godstransporter på väg	49
5.2	Godstransporter på järnväg	53
6	EKONOMISK UTVECKLING I FÖRETAGEN.....	58
6.1	Godstransporter på väg	58
6.2	Godstransporter på järnväg	60
7	MARKNADSHÄNDELSER.....	67
8	SLUTSATSER	69
8.1	Resandeutvecklingen allt mer i en stabiliseringsfas	69
8.2	Små förbättringar men fortsatt ansträngt läge för upphandlad järnvägstrafik.....	70
8.3	Lönsamhet med stöd av offentliga medel.....	71
8.4	Stark lönsamhetsutveckling i kommersiell persontrafik	72

1 Inledning

1.1 Bakgrund

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

Transportstyrelsen ansvarar för frågor om konkurrensvillkor och marknadstillträde samt villkor för resenärer och godstransportköpare. Detta är grunden för vårt marknadsövervakningsuppdrag, som innefattar att säkerställa rättvisa villkor och fungerande konkurrens på transportmarknaden. I uppdraget ingår även att beakta användarnas villkor, eftersom konkurrensen är tänkt att generera nyttor för både resenärer och 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 tionde versionen av Transportmarknaden i siffror. Rapporten har släppts årligen sedan 2016 med undantag för 2021 när covid-19-pandemin tvingade myndigheten till omprioriteringar.

1.2 Syfte

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

1.3 Metod

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

används för att belysa de kvantitativa perspektiven. För att fånga upp kvalitativa perspektiv används främst löpande bevakning av till exempel branschmedia, forskningsresultat och konferenser. I rapporten använder vi oss genomgående av de mest sentida fastställda uppgifterna som finns tillgängliga. Detta innebär att statistik och ekonomiska data, på grund av viss eftersläpning, i huvudsak avser 2024, medan uppgifter om regeländringar och andra händelser främst avser 2025. Detta är viktigt att ha i åtanke, då det kan dröja innan effekterna av exempelvis en regelförändring syns i statistiken.

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

Persontransporter

2 Trafikutveckling och resande

I det här kapitlet beskrivs utvecklingen av trafik, resande och priser på persontransportmarknaderna. Uppföljningen redovisas utifrån en uppdelning i regional kollektivtrafik, långväga trafik och taxi.

2.1 Utbud och resande

2.1.1 Regional kollektivtrafik

Med regional kollektivtrafik avses i huvudsak resor inom ett och samma län. Även resor över länsgränser kan ingå, förutsatt att de är av pendlings- eller vardagskaraktär. I varje region finns en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) med ansvar för att säkerställa en tillfredsställande kollektivtrafikförsörjning. Majoriteten av trafiken är upphandlad och bedrivs på samhällsekonomiska grunder, men det förekommer även inslag av kommersiell trafik.

Tabell 1: Sittplats- och personkilometer samt påstigningar i regional kollektivtrafik, 2019–2024.

Indikator	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024/2023
Sittplatskilometer (1 000-tal)	59 033 724	60 173 088	59 832 436	62 043 200	60 504 651	61 604 074	+1,8%
Påstigningar (1 000-tal)	1 660 709	1 105 367	1 056 859	1 384 537	1 479 989	1 516 099	+2,4%
Personkilometer (1 000-tal)	17 089 516	10 898 638	10 180 653	14 126 768	14 927 289	15 340 900	+2,8%

Källa: Trafikanalys

Under 2024 uppgick det totala utbudet av regional kollektivtrafik till 61,6 miljarder sittplatskilometer. Det innebär en ökning med knappt 2 procent jämfört med 2023 och 4 procent jämfört med 2019. Samma år utfördes även 751 miljoner fordonskilometer, vilket är en ökning med omkring 4 procent jämfört med året före. Utbudet av regional kollektivtrafik har därmed fortsatt att öka under 2024, både mätt i sittplats- och fordonskilometer.

Resandet med den regionala kollektivtrafiken minskade kraftigt under covid-19-pandemin. Efter att resandevolymer bottenade 2021 har en successiv återhämtning tagit vid. Under 2024 registrerades drygt 1,5 miljarder påstigningar, vilket är en ökning med drygt 2 procent jämfört med 2023. Trots detta är nivån fortfarande 9 procent lägre än nivån för 2019. Den sammanlagda reslängden uppgick samtidigt till 15,3 miljarder

personkilometer, vilket är en ökning med knappt 3 procent jämfört med 2023 men cirka 10 procent under 2019 års nivå.

Resandet i den regionala kollektivtrafiken fortsatte alltså att öka under 2024. Tillväxttakten har dock avtagit och nivåerna ligger fortfarande under de nivåer som noterades före pandemin. Den långsammare återhämtningen av resandet kan delvis hänga samman med förändrade resmönster. Trafikanalys resvaneundersökning avseende 2024 visar att det framför allt är kollektivtrafikresor för service och inköp samt arbets-, tjänste- och skolresor som har minskat sedan pandemin. Under 2024 ökade dock arbets-, tjänste- och skolresorna med kollektiva färdmedel till knappt 90 procent av 2019 års nivå. Samtidigt ökade det totala antalet arbets-, tjänste- och skolresor i samhället tydligt. Det tyder på att allt fler resor görs för dessa ändamål, men att de i stor utsträckning även sker med andra färdmedel.¹

Genom att ställa efterfrågan i relation till utbudet erhålls fordonens genomsnittliga belägningsgrad. Denna indikator visar hur stor andel av fordonens sittplatser som i genomsnitt nyttjas av resenärer. Under 2024 uppgick belägningsgraden till knappt 25 procent, vilket är en marginell ökning jämfört med 2023. Belägningsgraden har ökat tydligt sedan pandemin, men ligger fortsatt omkring 4 procentenheter under 2019 års nivå.

Utbud och resande per trafikslag

Den regionala kollektivtrafiken bedrivs med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och sjöfart. I tabell 2 redovisas det totala utbudet, mätt i sittplatskilometer, fördelat på de olika trafikslagen.

Tabell 2: Sittplatskilometer i 1 000-tal inom regional kollektivtrafik per trafikslag, 2019–2024.

Sittplats-km (1 000-tal)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Andel 2024 (%)
Väg	28 689 297	28 469 798	28 627 698	28 850 479	29 330 755	29 192 704	47
Järnväg	23 904 117	24 789 857	25 014 843	27 118 887	25 780 788	27 291 241	44
Spårväg	1 412 071	1 556 333	1 603 895	1 565 348	1 530 108	1 563 129	3
Tunnelbana	4 609 641	4 717 955	4 586 000	4 508 486	3 863 000	3 557 000	6
Totalt	58 615 126	59 533 943	59 832 436	62 043 200	60 504 651	61 604 074	100

Källa: Trafikanalys

En stor del av den regionala kollektivtrafiken bedrivs på väg. 2024 uppgick vägtrafiken till cirka 29 miljarder sittplatskilometer, vilket motsvarar 47 procent av det totala utbudet. Därefter följer järnväg med 44 procent, tunnelbana med 6 procent och spårväg med 3 procent. Fördelningen mellan trafikslagen har varit relativt stabil över tid. Under 2024 ökade utbudet av

¹ Trafikanalys (2025). Resvanor i Sverige 2024 (Statistik 2025:17).

järnvägstrafik med 6 procent, medan vägtrafiken var i stort sett oförändrad. Det medförde att järnvägens andel av utbudet ökade med 1,7 procentenheter, samtidigt som vägtrafikens andel minskade med 1,1 procentenheter. En liknande trend, där järnvägen växer på bekostnad av vägtrafiken, kan även noteras under de senaste fem åren. Även om förändringarna är små kan det indikera en långsiktig förskjutning i utbudets sammansättning. Det är samtidigt viktigt att beakta att utbudets fördelning mellan trafikslagen påverkas av hur det mäts. Om utbudet istället mäts i fordonskilometer, vilket inte tar hänsyn till skillnader i trafikslagets kapacitet, svarar vägtrafiken för hela 82 procent av trafiken, medan järnvägen står för 13 procent.

I tabell 3 framgår hur resandet inom den regionala kollektivtrafiken, mätt i antalet påstigningar, fördelar sig mellan trafikslagen.

Tabell 3: Påstigningar inom regional kollektivtrafik per trafikslag, 2019–2024.

Påstigningar (1 000-tal)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Andel 2024 (%)
Väg	862 679	596 525	551 432	710 981	775 397	788 692	52
Järnväg	246 972	159 726	151 347	215 622	213 117	225 955	15
Spårväg	189 639	126 380	124 883	161 607	172 144	172 501	11
Tunnelbana	347 000	213 000	219 000	283 000	305 000	314 000	21
Sjötrafik	14 419	9 736	10 197	13 327	13 814	14 951	1
Totalt	1 660 709	1 105 367	1 056 859	1 384 537	1 479 472	1 516 099	100

Källa: Trafikanalys

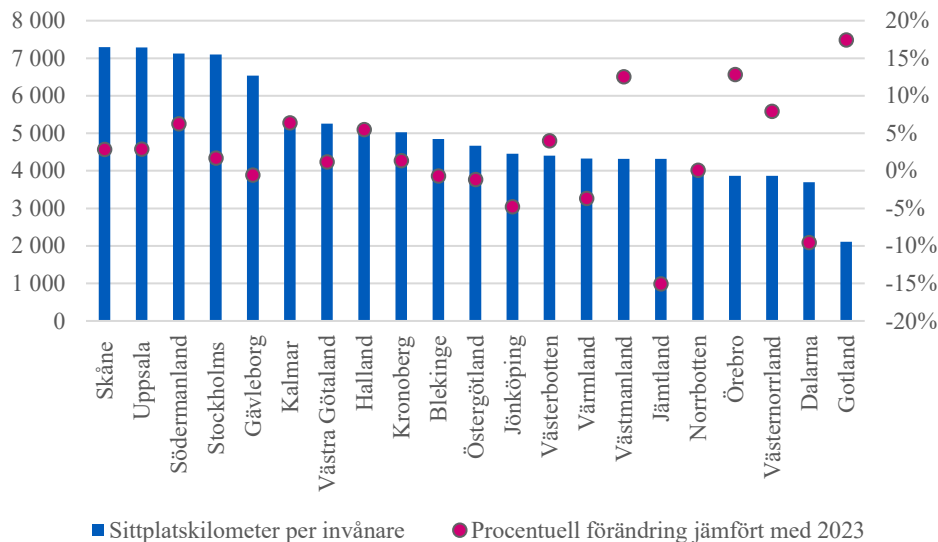
2024 skedde 52 procent av alla påstigningar i kollektivtrafiken inom vägtrafiken. Därefter följer tunnelbana med 21 procent, järnväg med 15 procent, spårväg med 11 procent och slutligen sjötrafik med 1 procent. Antalet påstigningar har ökat inom samtliga trafikslag jämfört med 2023. Den största ökningen noterades inom järnvägstrafiken, där antalet påstigningar ökade med 6 procent, medan vägtrafiken ökade med 2 procent. Trots denna ökning är det fortsatt en bit kvar till nivåerna före pandemin och för samtliga trafikslag motsvarar påstigningarna omkring 90 procent av 2019 års nivåer.

Utbud och resande per region

Tillgången till regional kollektivtrafik, liksom förutsättningarna att bedriva den, varierar tydligt mellan landets regioner. Busstrafik finns i alla regioner, tågtrafik i alla utom Gotland, spårvägstrafik i Stockholm, Göteborg, Norrköping och Lund, medan tunnelbanetrafik enbart finns i Stockholm. En stor del av utbudet är koncentrerat till storstadsregionerna, där en väl fungerande kollektivtrafik i högre grad är en förutsättning för ett effektivt transportsystem. Tillsammans står Stockholm, Västra Götaland och Skåne

för drygt 60 procent av det totala utbudet mätt i sittplatskilometer, varav knappt 30 procent återfinns i Stockholm.

I figur 1 visas antalet sittplatskilometer per invånare och region samt den procentuella förändringen jämfört med 2023.



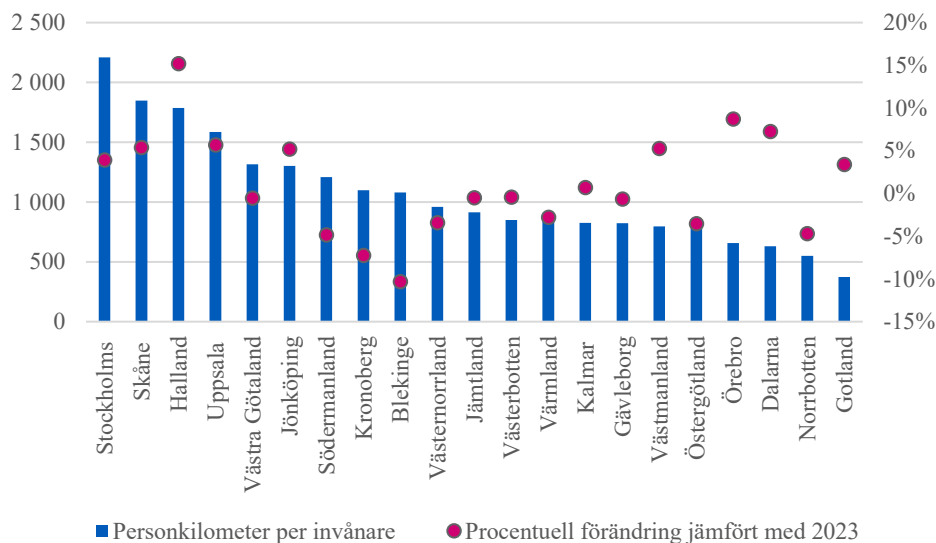
Figur 1: Antal sittplatskilometer per invånare och procentuell förändring av sittplatskilometer per invånare, 2024 jämfört med 2023.

Källa: Trafikanalys, egna bearbetningar

2024 återfanns det största utbudet per invånare i Skåne med 7 297 sittplatskilometer per invånare, tätt följt av Uppsala med 7 290 och Södermanland med 7 124 sittplatskilometer per invånare. Detta kan jämföras med Gotland, där motsvarande nivå uppgick till 2 106 sittplatskilometer.

Jämfört med 2023 har utbudet ökat i elva regioner och minskat i tio regioner. De största ökningarna noterades i Gotland, Örebro och Västmanland, medan de tydligaste minskningarna skedde i Jämtland, Dalarna och Jönköping. Att utbudet har minskat i flera regioner kan delvis hänga samman med besparingsåtgärder inom kollektivtrafiken.

Även resandet varierar tydligt mellan regionerna. I figur 2 presenteras antalet utförda personkilometer per invånare och region samt den procentuella förändringen jämfört med 2023.



Figur 2: Antal personkilometer per invånare och procentuell förändring av personkilometer, 2024 jämfört med 2023.

Källa: Trafikanalys, egna bearbetningar

Precis som tidigare år är resandet mest omfattande i Stockholm, där varje invånare i genomsnitt reste 2 210 kilometer. Därefter följer Skåne med 1 847 kilometer och Halland med 1 787 kilometer. Det lägsta resandet noterades på Gotland, där nivån var 374 personkilometer per invånare.

Jämfört med 2023 har resandet ökat i tio regioner och minskat i elva regioner. Den tydligaste ökningen skedde i Halland, där resandet steg med 15 procent, följt av Örebro med 9 procent och Dalarna med 7 procent. Den största nedgången noterades i Blekinge, där resandet minskade med 10 procent. Resandet varierar från 66 till 168 procent av de nivåer som uppmättes före pandemin och i sex regioner överstiger resandevolymerna nu nivåerna från 2019. Det pekar på att återhämtningen av resandet har skett i olika takt i olika delar av landet.

Kollektivtrafikens intäkter och kostnader

Den regionala kollektivtrafiken är i huvudsak samhällsorganiserad. I de flesta fall upphandlar RKM trafik från trafikoperatörer, men det förekommer även att trafik bedrivs i egen regi. Utformningen av avtalen mellan regioner och operatörer varierar. I grunden handlar det dock ofta om produktionsavtal, där operatören får en fast ersättning för att utföra trafiken, eller avtal med resandeincitament, där ersättningen exempelvis är knuten till antalet resenärer. Den senare avtalsformen innebär ofta större affärsmässig risk för operatören än rena produktionsavtal, där en större del av risken

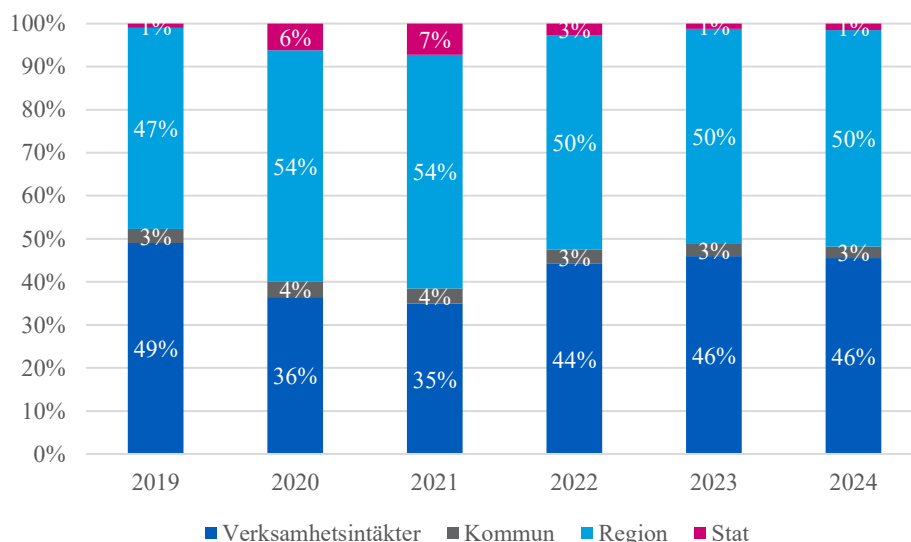
ligger på regionerna. Under pandemin, när trafikintäkterna föll kraftigt, omförhandlades många avtal med resandeincitament till produktionsavtal.²

2024 uppgick den totala kostnaden för den samhällsorganiserade kollektivtrafiken till omkring 64 miljarder kronor, varav 48 miljarder kronor avsåg trafikeringskostnader. Jämfört med 2023 har den totala kostnaden ökat med 7 procent och 24 procent jämfört med 2020. Justerat för inflationen motsvarar detta en kostnadsökning på 4 procent jämfört med 2023, medan den i stort sett är oförändrad jämfört med 2020.

Kollektivtrafiken finansieras dels av verksamhetsintäkter, dels av offentliga medel. Verksamhetsintäkterna består främst av biljettintäkter, medan de offentliga medlen huvudsakligen kommer från regionerna, men till viss del även från kommuner och staten. 2024 uppgick de totala intäkterna till knappt 65 miljarder kronor, varav 30 miljarder kronor var verksamhetsintäkter och 35 miljarder kronor offentliga medel. Jämfört med 2023 ökade intäkterna med 8 procent, varav verksamhetsintäkterna med 7 procent och de offentliga medlen med 9 procent.

Sedan 2020 har verksamhetsintäkterna stigit med 58 procent, vilket innebär att de nu överstiger nivåerna före pandemin. Justerat för inflation motsvarar detta en ökning med 4 procent sedan 2023 och 28 procent sedan 2020. Verksamhetsintäkterna är dock fortfarande 7 procent lägre än under 2019.

I figur 3 presenteras fördelningen av kollektivtrafikens intäkter.



Figur 3: Fördelning av kollektivtrafikens intäkter, 2019–2024.

Källa: Trafikanalys

² Konkurrensverket (2023) Covid-krisen och omförhandlade av busstrafikkontrakt i Sverige (Rapport 2023:3)

Fram till pandemin finansierades kollektivtrafiken i genomsnitt till ungefär hälften av verksamhetsintäkter och hälften av offentliga medel. När resandet, och därmed trafikintäkterna, minskade kraftigt ökade dock behovet av offentliga medel för att upprätthålla trafiken, vilket ökade subventionernas andel av intäkterna från 51 till 65 procent. Allteftersom trafikintäkterna har återhämtat sig och de statliga stöden normaliserats har subventionernas andel av intäkterna minskat. 2024 uppgick denna andel till 54 procent, vilket är 11 procentenheter lägre än under 2021. Samtidigt är det 3 procentenheter över 2019 års nivå. De regionala skillnaderna är stora och sträcker sig från 47 till 89 procent. Skillnaderna beror bland annat på olika förutsättningar för att bedriva kollektivtrafik, men även regionernas politiska ambitioner för kollektivtrafiken.

Under de senaste åren har flera regioner brottats med ekonomiska utmaningar till följd av stigande inflation och ett högre ränteläge. Enligt Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) var 2023 och 2024 två ekonomiskt utmanande år för regionerna med stora underskott som följd. Som en konsekvens av detta tvingades flera regioner genomföra neddragningar i trafikutbudet. Ett exempel är Stockholm.³ Ett annat är Örebro, där flera busslinjer har glesats ur eller lagts ner helt med hänvisning till ett ansträngt ekonomiskt läge.⁴

Även om 2025 fortsatt var utmanande för regionerna förbättrades situationen under året, bland annat till följd av lägre inflation och sjunkande räntor. SKR prognosticerade ett svagt positivt ekonomiskt resultat för regionerna under 2025, men pekade samtidigt på risker kopplade till den utdragna lågkonjunkturen.⁵

2.1.2 Långväga trafik

Med långväga trafik avses trafik som går över en eller flera länsgränser. Till skillnad från den regionala kollektivtrafiken bedrivs denna trafik huvudsakligen på kommersiella villkor och svarar i högre grad mot behovet av tjänste- och fritidsresor. Eftersom utbudet styrs av marknaden är trafiken i hög grad koncentrerad till förbindelser med större resandeflöden, såsom mellan större städer och längs Norrlandskusten. Förbindelser som inte är kommersiellt lönsamma, men bedöms vara viktiga ur ett tillgänglighetsperspektiv upphandlas av Trafikverket. Det gäller exempelvis

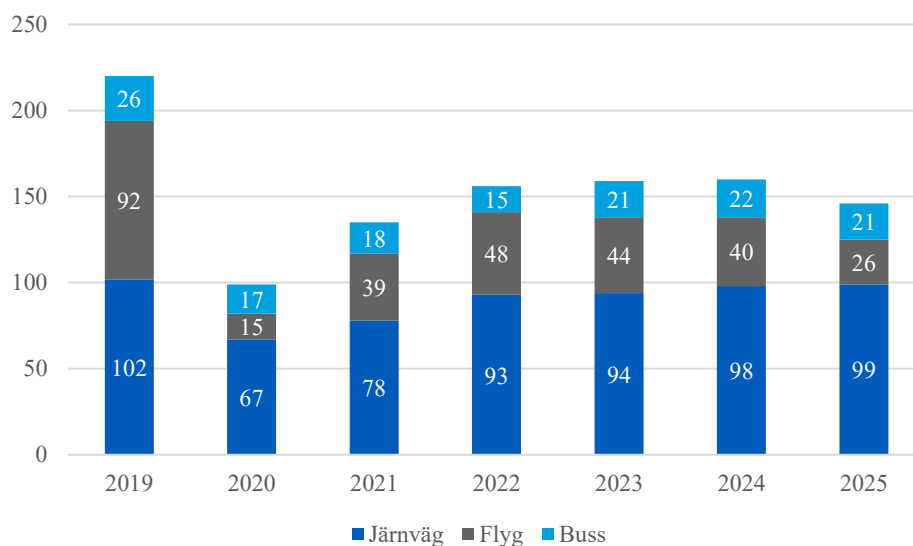
³ Storstockholms lokaltrafik 2023-09-13 Pressmeddelande Förändringar i trafikutbudet 2024.

⁴ Region Örebro Län 2024-11-29 Pressmeddelande Förändringar inom buss- och tågtrafiken när kollektivtrafiknämnden måste spara 2024 och 2025.

⁵ Sveriges kommuner och regioner (2025). Ekonomirapporten oktober 2025 Om kommunernas och regionernas ekonomi.

nattåg till Norrland, färjetrafik till Gotland och flygtrafik till delar av Norrlands inland.⁶

På flera långväga sträckor förekommer konkurrens både mellan olika trafikslag och i vissa fall även mellan operatörer inom samma trafikslag. I figur 4 presenteras antalet avgångar per dag på de fem största långväga sträckorna med trafikslagsövergripande konkurrens mellan 2019 och 2025.⁷ Även om figuren inte ger en heltäckande bild av utbudet, illustrerar den hur utbudet fördelas mellan trafikslag och hur sammansättningen har förändrats över tid.



Figur 4: Utbud på fem långväga relationer med intermodal konkurrens, 2019–2025.

Källa: Kungliga Tekniska Högskolan

Långväga busstrafik

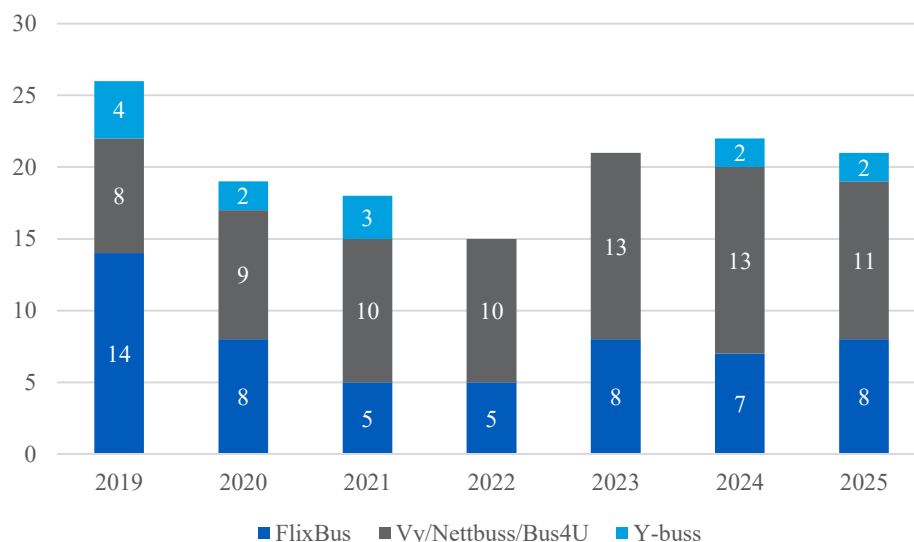
Marknaden för långväga busstrafik avreglerades stegvis under 1980- och 1990-talen.⁸ Marknaden kan i huvudsak delas in i linjelagd trafik samt charter- och beställningstrafik. Turtätheten inom den linjelagda trafiken är vanligtvis relativt låg, med några få avgångar per dag och sträcka. Vissa linjer har dock en högre turtäthet, exempelvis Stockholm-Göteborg, Göteborg-Malmö och Karlstad-Stockholm. Efterfrågan är generellt högre under helgerna, och tidtabellerna har över tid blivit mer efterfrågestyrda med fler avgångar under veckosluten.

⁶ Trafikverket.se Gällande trafikavtal (2025-06-13).

⁷ Sträckorna som avses är: Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö, Stockholm-Sundsvall, Stockholm-Umeå och Göteborg-Malmö

⁸ Regeringens proposition 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling

Figur 5 visar antalet avgångar per operatör på fem stora långväga sträckor under en helgfri vardag.⁹



Figur 5: Bussavgångar per dag på fem långväga relationer, 2019–2024.

Källa: Kungliga Tekniska Högskolan

Vid mätillfället trafikerades sträckorna av tre operatörer: Vy Buss, FlixBus och Y-buss. Vy Buss stod för 52 procent av avgångarna, FlixBus för 38 procent och Y-buss för knappt 10 procent. Figuren visar att ett mindre antal aktörer står för en stor del av utbudet, samtidigt som variationerna mellan åren pekar på att utbudet i hög grad anpassas till efterfrågan.

Tabell 4 visar utvecklingen av fordons- och personkilometer samt den genomsnittliga beläggningen.

Tabell 4: Fordons- och personkilometer samt beläggning inom den linjelagda långväga busstrafiken, 2019–2024.

Indikator	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Fordonskilometer (1 000-tal)	26 744	12 830	9 629	22 180	32 045	25 120
Personkilometer (1 000-tal)	521 875	213 766	185 912	896 223	1 333 257	614 386
Beläggning	20	17	20	40	42	24

Källa: Trafikanalys

Efter den kraftiga nedgången under pandemin återhämtade sig både trafik- och resandevolymer i snabb takt fram till 2023. Att privatresenärer utgör

⁹ Sträckorna som avses är: Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö Stockholm-Sundsvall, Stockholm-Umeå och Göteborg-Malmö.

en stor del av resandeunderlaget kan ha bidragit till att trafiken påverkats mindre av förändrade resvanor i spåren av pandemin än exempelvis flyget.

Under 2024 uppgick utbudet av långväga busstrafik till drygt 25 miljoner fordonskilometer. Detta ligger i linje med nivåerna åren före pandemin, men är cirka 20 procent lägre än 2023. Samtidigt uppgick resandet till drygt 610 miljoner personkilometer. Det innebär en kraftig nedgång jämfört med 2023, men samtidigt något högre än före pandemin. Utvecklingen pekar därmed på en återgång till mer normala nivåer efter ett par ovanligt starka år. Den genomsnittliga beläggningen uppgick till 24 passagerare per avgång.

Långväga tågtrafik

Marknaden för långväga persontransporter på järnväg avreglerades helt 2010 och idag bedrivs trafiken i huvudsak på kommersiella villkor. Trafiken är i stor utsträckning koncentrerad till förbindelser mellan storstäderna och längs stambanorna. På vissa sträckor förekommer även konkurrens mellan tågoperatörer, där Stockholm-Göteborg är det tydligaste exemplet. Därtill upphandlar Trafikverket trafik som inte bedöms vara kommersiellt lönsam, men ändå motiverad ur ett tillgänglighetsperspektiv. Detta inkluderar bland annat nattågstrafiken till Duved och Narvik.¹⁰

I tabell 5 visas utvecklingen av fordons- och personkilometer samt den genomsnittliga beläggningen under perioden 2019–2024.

Tabell 5: Utveckling av tåg- och personkilometer inom långväga tågtrafik, 2019–2024.

Indikator	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tågkilometer (1 000-tal)	32 195	23 591	28 616	31 477	33 309	33 224
Personkilometer (1 000-tal)	7 387 000	3 601 000	3 752 000	6 337 000	6 727 000	6 863 000
Beläggning	217	157	131	201	202	207

Källa: Trafikverket, Trafikanalys

Efter flera år av tillväxt, både vad gäller utbud och efterfrågan, bröts utvecklingen plötsligt under pandemin. Återhämtningen inleddes 2021 och pågick fram till 2023. 2024 uppgick utbudet till drygt 33 miljoner tågkilometer. Även om detta är en marginell nedgång jämfört med 2023, är det cirka 3 procent högre än 2019. Däremot fortsatte resandevolymerna att öka även under 2024. Totalt uppgick resandet till knappt 6,9 miljarder personkilometer, vilket motsvarar en ökning med 2 procent jämfört med 2023. Tillväxttakten har dock avtagit och resandet ligger fortsatt 7 procent under 2019 års nivå. Den genomsnittliga beläggningen uppgick till 207 passagerare per avgång, vilket är 2 procent högre än 2023 men 5 procent lägre än 2019.

¹⁰ Trafikverket.se Gällande Trafikavtal (2025-06-13)

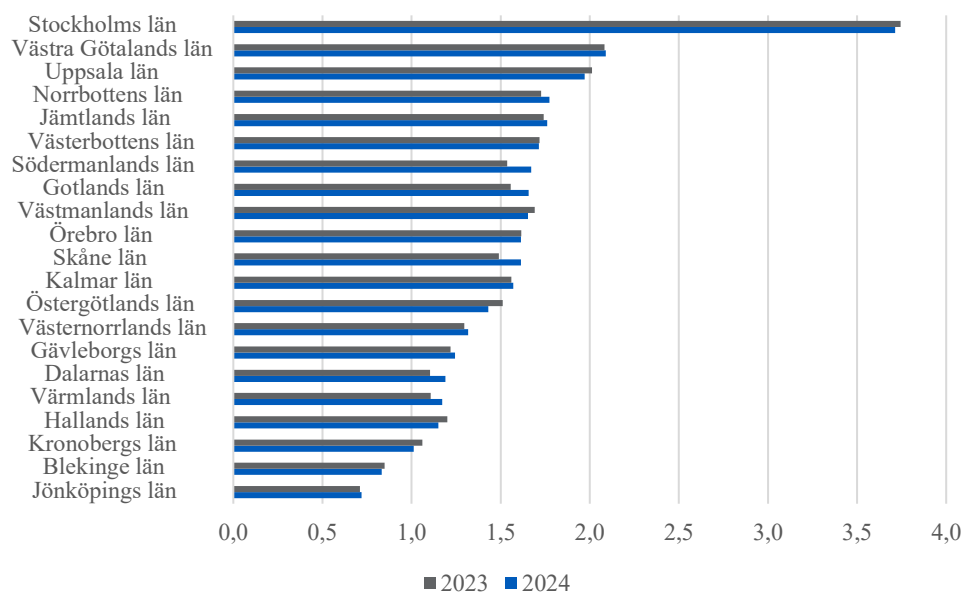
2.1.3 Taxi

Taxiresor delas i regel in i tre olika kategorier:

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

Affärs- och privatresorna sker på kommersiella villkor, medan de samhällsbetalda resorna upphandlas av kommuner och regioner. På en övergripande nivå utgör de kommersiella och de samhällsbetalda resorna ungefär hälften var av alla taxiresor. Det finns dock stora regionala skillnader. I storstadsregionerna står affärs- och privatresorna för en klart större andel av resorna, medan de samhällsbetalda resorna kan utgöra nära 100 procent av resorna på landsbygden. Taxitrafiken tenderar därmed att fylla olika funktioner i olika delar av landet.

2024 fanns det totalt 22 177 taxifordon i trafik, vilket motsvarar ett genomsnitt på omkring 2,1 taxifordon per 1 000 invånare. Tillgången varierar tydligt mellan regionerna, vilket inte minst framgår av figur 6.



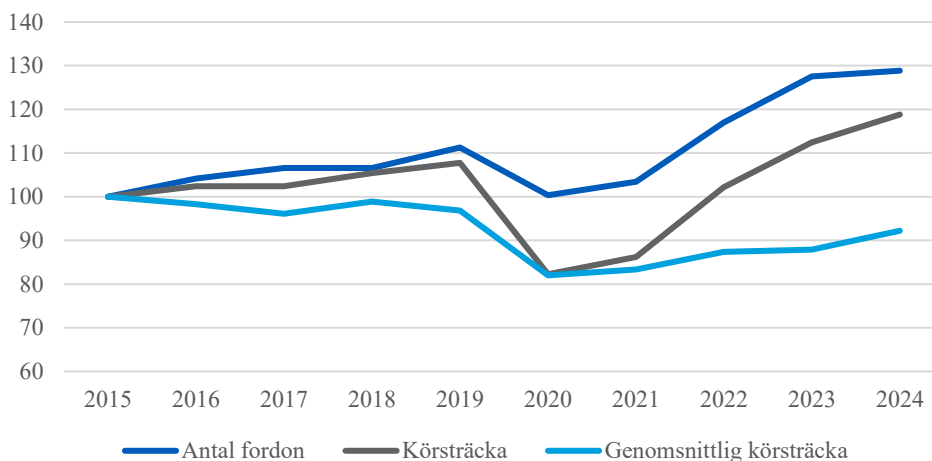
Figur 6: Antal taxifordon per 1 000 invånare och region, 2024 och 2023.

Källa: Statistiska centralbyrån, egna bearbetningar

Det särklass största utbudet återfinns i Stockholm med 3,7 fordon per 1 000 invånare, följt av Västra Götaland med 2,1, Uppsala med 2,0 och Norrbotten med 1,8 taxifordon per 1 000 invånare. I andra änden av skalan ligger

Jönköping med 0,7 taxifordon per 1 000 invånare. Jämfört med 2023 har antalet taxifordon ökat i 14 regioner, med störst ökning i Skåne och Södermanland.

I figur 7 redovisas utvecklingen av antalet taxifordon, den totala körsträckan och den genomsnittliga körsträckan.



Figur 7: Fordon, körsträcka och genomsnittlig körsträcka, indexerad utveckling 2015–2024.

Källa: Statistiska centralbyrån, egna bearbetningar

Den sammanlagda körsträckan minskade kraftigt under pandemin, från 120 miljoner till 90 miljoner kilometer. Sedan 2020 har dock körsträckan ökat kontinuerligt och 2024 uppgick den till 137 miljoner kilometer, vilket är 6 procent mer än 2023 och 10 procent mer än 2019.

Antalet taxifordon i trafik har också ökat efter pandemin. Jämfört med 2023 har antalet taxifordon ökat med 1 procent och 16 procent jämfört med 2019. Under 2024 har körsträckan ökat mer än antalet taxifordon, vilket i sin tur medfört att den genomsnittliga körsträckan per fordon har stigit. 2024 uppgick den genomsnittliga körsträckan till 6 160 kilometer, vilket är en ökning med 5 procent jämfört med 2023 men fortfarande 5 procent under 2019 års nivå.

Tillsammans tyder indikatorerna på att strukturen på taximarknaden har förändrats efter pandemin. Samtidigt som antalet taxifordon överstiger nivåerna för 2019 är den genomsnittliga körsträckan lägre. En tänkbar förklaring är att etableringen av appbaserade taxiplattformar i de större städerna förenklat för enskilda förare att bedriva taxitrafik på egen hand.

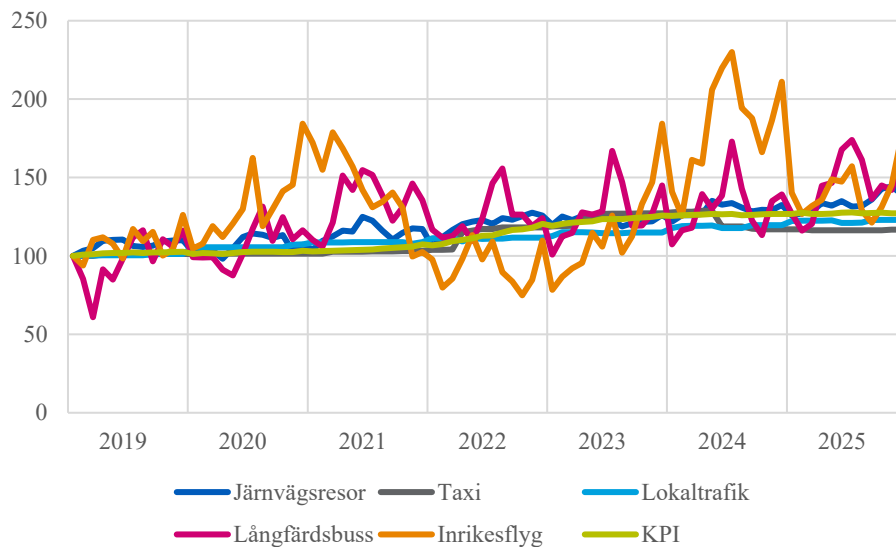
2.2 Priser

Priset på resor kan påverka hur, var, när och hur ofta vi reser.

Priskänsligheten varierar både mellan resenärsgupper och mellan olika

typer av resor. Generellt tenderar resenärer att vara mer priskänsliga vid fritidsresor, där det ofta finns större möjligheter att anpassa resan med hänsyn till priset. Vid resor som är av vardags- och pendlarkaraktär spelar priset i regel en mindre roll, eftersom alternativen ofta är mer begränsade.

I figur 8 visas den indexerade prisutvecklingen för järnvägsresor, taxi, lokaltrafik, långfärdsbuss och inrikesflyg. Konsumentprisindex (KPI) har inkluderats som referens.



Figur 8: Prisindex per trafikslag och KPI 2019–2025, månadsvisa uppgifter.

Källa: Statistiska centralbyrån

2.2.1 Regional kollektivtrafik

Prisutvecklingen inom den regionala kollektivtrafiken, i figur 8 kallad lokaltrafik, är stabil och klart mindre varierande än för övriga trafikslag. Det beror på att priserna bestäms av respektive RKM och ofta justeras en gång per år. Under en längre period var utvecklingen påtaglig, men prisökningen har dämpats sedan en tid tillbaka och ligger nu under KPI. Sedan december 2019 har prisindex för lokalresor ökat med 21 procent, varav 3 procent under 2025. Detta innebär att lokaltrafikens priser har stigit långsammare än den allmänna prisnivån sedan 2019 och har sjunkit något i fasta priser.

Priserna i den regionala kollektivtrafiken varierar dock både mellan olika biljettyper och regioner, vilket gör att ett prisindex inte ger en fullständig bild för hela landet. I tabell 6 presenteras därför priser för tre vanliga biljettyper i samtliga regioner. Det är viktigt att beakta att jämförbarheten påverkas av skillnader i bland annat biljettvillkor, prissättningsmodeller och trafikutbud.

Tabell 6: Priser i regional kollektivtrafik per region, 2025.

Region	Enkelbiljett	Månadskort	Länskort
Blekingetrafiken	32	729	1 339
Dalatrafik	40	800	1 255
Gotlands kommun	30	495	875
Hallandstrafiken	30	678	1 746
Jönköping länstrafik	40	795	1 320
Kalmar länstrafik	36	713	1 744
Länstrafiken i Jämtland	32	750	1 550
Länstrafiken i Kronoberg	33	650	1 390
Länstrafiken i Norrbotten	32	704	3 234
Sörmlandstrafiken	34	680	1 070
Länstrafiken i Västerbotten	34	755	2 110
Länstrafiken i Örebro	31	760	1 620
Skånetrafiken	32	634	1 329
Storstockholms lokaltrafik	43	1 060	1 060
Upplands lokaltrafik	39	1 100	1 100
Värmlandstrafik	32	819	1 895
Västernorrlands länstrafik	33	821	1 550
Västmanland lokaltrafik	32	700	1 125
Västtrafik	37	860	1 980
X-trafik	33	693	1 869
Östgötatrafik	35	795	1 390

Källa: Respektive regions hemsida. Hämtat: 2025-09-27

2025 var en enkelbiljett inom en zon eller motsvarande dyrast i Storstockholms lokaltrafik där en sådan biljett kostade 43 kronor, följt av Jönköpings länstrafiks 40 kronor och Upplands lokaltrafiks 39 kronor. Den billigaste enkelbiljetten återfanns på Gotland och i Halland. Jämfört med 2024 har priserna höjts i tolv regioner, varit oförändrade i åtta regioner och sänkts i en region. Medianpriset uppgick till 33 kronor, vilket är en höjning med 3 procent jämfört med 2024. Det är något högre än KPI, som under samma period steg med 1 procent.

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 Upplands lokaltrafik där en sådan biljett kostade 1 100 kronor, följt av Storstockholms lokaltrafiks 1 060 kronor. Eftersom både Upplands lokaltrafik och Storstockholms lokaltrafik tillämpar enhetstaxa kan månadskortet i praktiken likställas med ett länskort. Det billigaste fanns på Gotland där det kostade 495 kronor och gav

då tillgång till Visbys stadstrafik. Jämfört med 2024 har priserna höjts i 15 regioner, varit oförändrade i fyra regioner och sänkts i två regioner. Medianpriset uppgick till 750 kronor, vilket är en ökning med 3 procent jämfört med 2024 i löpande priser.

Länskorten är till sin definition mer likartade eftersom de ger tillgång till regionens samlade kollektivtrafikutbud, även om omfattningen skiljer sig åt. Generellt återfanns de dyraste länskorten i geografiskt stora regioner. Det allra dyraste fanns hos Länstrafiken i Norrbotten, där priset var 3 234 kronor, följt av Länstrafiken i Västerbottens 2 110 kronor. Det billigaste länskortet fanns på Gotland, där det kostade 875 kronor, följt av Storstockholms lokaltrafiks 1 060 kronor. Jämfört med 2024 har priserna höjts i 13 regioner, varit oförändrade i tre regioner och sänkts i fem regioner. Medianpriset uppgick till 1 390 kronor, vilket är detsamma som året innan.

Med undantag för länskorten har det således blivit dyrare att resa med den regionala kollektivtrafiken under 2025. I genomsnitt är prishöjningarna inte lika tydliga som under 2024, även om de överstiger KPI. Flera regioner har under senare år brottats med ekonomiska utmaningar, vilket sannolikt har bidragit till behovet av prishöjningar.

Kvoten mellan priset för ett månadskort och en enkelbiljett visar hur många resor som krävs för att ett månadskort ska löna sig. 2025 uppgick denna kvot till knappt 23 resor per månad.

I takt med att fler distansarbetar har behovet av traditionella periodbiljetter minskat för många resenärer. Det har gjort att flera regioner nu ser över hur biljettsortimentet ska utformas för att bättre möta förändrade resvanor. Parallellt införs även nya betallösningar som ska förenkla biljettinköp och sänka trösklarna för sällanresenärer. Flera regioner, däribland Stockholms lokaltrafik, har bland annat infört möjligheten att blippa betalkort ombord eller vid spärrarna för biljettinköp.¹¹ Östgötatrafiken har dessutom infört pristak för blippade biljetter.¹² Även in- och utcheckning via mobilapp, som Hallandstrafiken testat, är ett sätt att göra kollektivtrafiken mer lättillgänglig för sällanresenärer eftersom det minskar behovet av att välja zon eller biljettyp i förväg.¹³

2.2.2 Långväga trafik

Inom den långväga trafiken tillämpas nästan uteslutande dynamisk prissättning, där priset för resan bestäms av hur utbud och efterfrågan förhåller sig till varandra när resan bokas. En följd av detta är att till synes

¹¹ SL.se Res med betalkort (2025-12-15)

¹² Östgötatrafiken.se Köpa biljett med betalkort (2025-03-07)

¹³ Hallandstrafiken.se Fairtiq (2025-12-15)

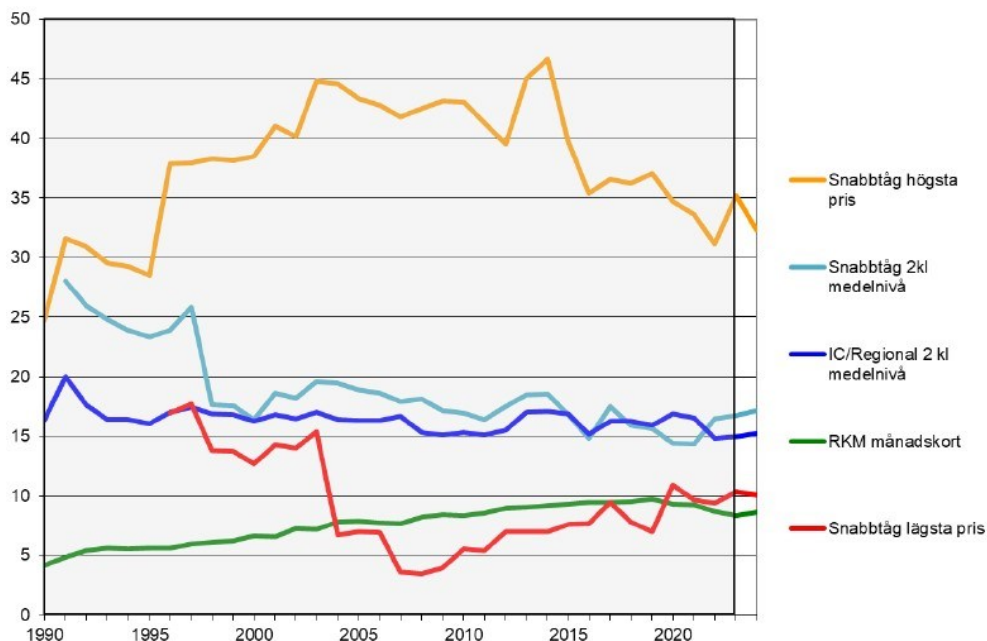
samma biljett kan ha helt olika priser beroende på när den bokas. Transportstyrelsens mätningar av biljettpriser på sträckor med trafikslagsövergripande konkurrens visar att bussen i regel är det billigaste alternativet, medan flyget är det dyraste och tåget oftast hamnar däremellan.¹⁴

Priset på långväga bussresor uppvisar tydliga säsongsvariationer, med toppar under sommarmånaderna när efterfrågan är stor och med dalar under höstmånaderna när efterfrågan är lägre. Trots dessa kortsiktiga variationer är trenden över tid tydligt stigande. Sedan december 2019 har prisindex för långfärdsbuss ökat med cirka 40 procent, vilket är klart högre än KPI. Jämfört med december 2024 har indexet stigit med 17 procent, även det klart över KPI.

För järnvägsresor kan en liknande, men mindre varierad, prisutveckling observeras. Efter att pandemirestriktionerna hävdes har priserna stigit kontinuerligt. Jämfört med 2019 har prisindex stigit med omkring 27 procent och jämfört med 2024 med cirka 5 procent.

Som framgår av figur 9 varierar prisutvecklingen beroende på vilken biljettyp som avses. Under nästan två decennier, från att SJ införde dynamisk prissättning, var trenden mot större spridning mellan de dyra och billiga biljetterna tydlig. Under senare delen av 2010-talet mattades denna utveckling av och de senaste åren har skillnaderna snarare minskat. Sedan pandemin har priserna på de billigare biljetterna ökat mer än priserna på de dyrare biljetterna. En möjlig förklaring är att de generellt sett mer priskänsliga privatresenärerna har ökat snabbare än antalet tjänsteresenärer, vilket har drivit upp priserna på de billigare biljetterna. Samtidigt har konkurrens mellan operatörer sannolikt haft en dämpande effekt på vissa sträckor.

¹⁴ Transportstyrelsen (2025). Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2024 (TSJ 2025-564)



Figur 9: Prisutveckling i kronor per mil för olika tågprodukter, 1990–2024.

Källa: Kungliga Tekniska Högskolan

2.2.3 Taxi

De senaste fem åren har prisindex för taxiresor haft en uppåtgående trend. Fram till 2022 var ökningen relativt svag, i genomsnitt 1 procent per år. Under 2022 och 2023 steg dock prisindexet tydligt. Först med 15 procent och därefter med ytterligare 7 procent. Dessa ökningar bör sannolikt ses i ljuset av de kostnadsökningar som företagen mötte under perioden. De senaste två åren har däremot prisuppgången upphört och den allra senaste tiden har prisindexet snarare rört sig i en svagt nedåtgående riktning. En möjlig förklaring är att priskonkurrens på marknaden har ökat i takt med att fler tillståndsinnehavare etablerat sig och nya affärsmodeller vuxit fram.

2025 genomförde Transportstyrelsen en uppföljning av prissättning och prisinformation vid taxiresor i storstadsregionerna.¹⁵ I uppföljningen uppgick medianvärdet för högsta jämförpriset, definierat som en resa på 10 kilometer som tar 15 minuter, till 407 kronor. Jämfört med uppföljningen som gjordes 2022 är det en uppgång med 48 kronor, motsvarande cirka 13 procent.

¹⁵ Transportstyrelsen (2025). Prissättning och prisinformation vid taxiresor – Genomförd av Institutet för kvalitetsindikatorer, september 2025.

3 Ekonomisk utveckling i företagen

3.1 Persontransporter på järnväg

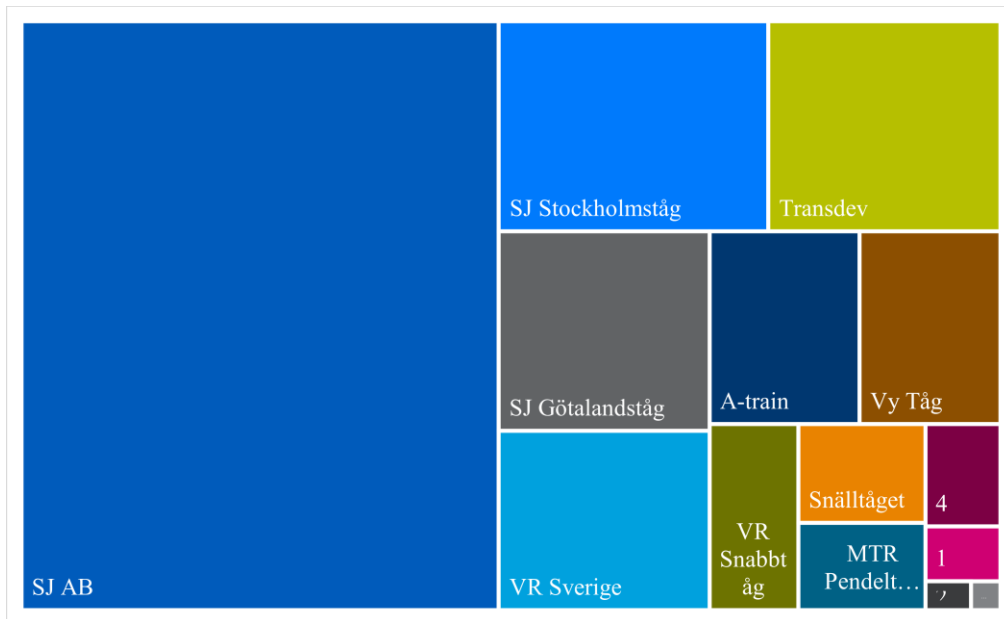
Avregleringen av den svenska järnvägsmarknaden inleddes redan i slutet av 1980-talet. Det skulle dock dröja till 2010 innan det sista steget togs, när SJ:s ensamrätt att bedriva långväga persontrafik avskaffades. Därmed öppnades marknaden fullt ut för operatörer att ansöka om att bedriva persontrafik på det svenska järnvägsnätet.

Sedan dess har marknaden breddats successivt. Om vi avgränsar oss till perioden mellan 2020 och 2024 har flera betydande förändringar ägt rum. Nya aktörer har tillkommit, bland annat genom att SJ och andra etablerade operatörer bildat dotterbolag för att utföra trafik inom ramen för olika trafikavtal. Därutöver har den finländska statliga operatören VR etablerat sig på den svenska marknaden genom förvärvet av Arriva. Samtidigt har andra operatörer lämnat marknaden, där MTR:s utträde under 2024 utgör den mest betydande förändringen.

De senaste årens marknadsförändringar består därmed i hög grad av att befintliga operatörer bildar dotterbolag för att utföra upphandlad trafik och av företagsförvärv snarare än rena nyetableringar.

Marknadsstruktur och marknadsandelar

2024 bedrev totalt 15 operatörer, fördelade på åtta koncerner, persontrafik på det svenska järnvägsnätet. I figur 10 visas respektive företags uppskattade marknadsandelar baserade på redovisad nettoomsättning för räkenskapsåret 2024.



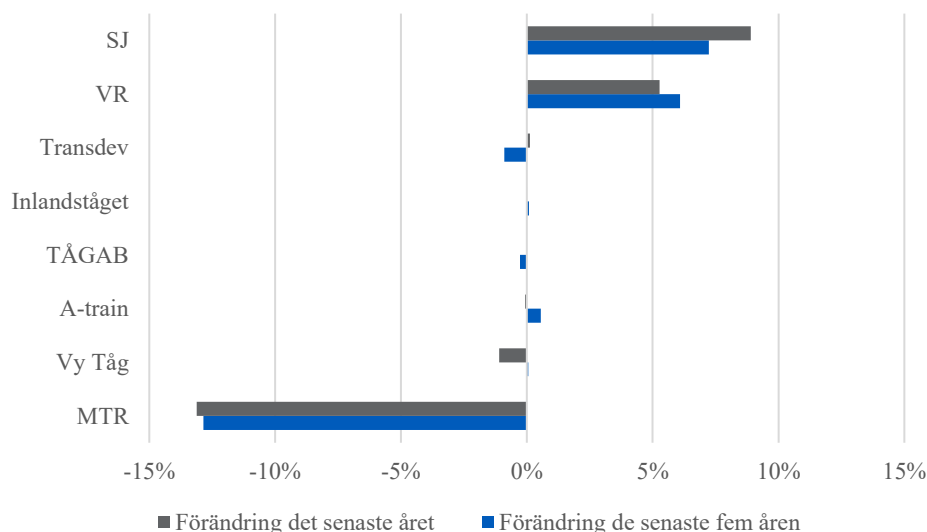
Figur 10: Persontransportföretagens marknadsandelar baserade på nettoomsättning, 2024.¹⁶

Källa: Respektive företags årsredovisning, egna bearbetningar

SJ är fortsatt med god marginal den största operatören. 2024 hade moderbolaget en marknadsandel på 49 procent medan koncernen som helhet nådde 66 procent. Därefter följer Transdev-koncernen med en andel på 11 procent och VR-koncernen med 10 procent. Ytterligare därefter följer A-train och Vy Tåg med vardera 6 procent av marknaden. MTR lämnade successivt marknaden under det första halvåret 2024 och stod totalt för en andel på 3 procent. Därutöver finns ett par mindre operatörer i TÅGAB och Inlandståget, båda med marknadsandelar under 1 procent.

I figur 11 framgår hur respektive koncerns marknadsandel har förändrats under det senaste året och de senaste fem åren.

¹⁶ Företag med nummer: 1) VR Östgötapendeln 2) TÅGAB 3) Inlandståget 4) MTR Mälartåg.



Figur 11: Förändring av marknadsandel per koncern, 2024 jämfört med 2023 och 2019.

Källa: Respektive företags årsredovisning, egna bearbetningar

Utvecklingen under 2024 präglades i hög grad av MTR:s utträde från marknaden. Jämfört med 2023 minskade MTR:s marknadsandel med 13 procentenheter. Samtidigt ökade SJ sin andel med 9 procentenheter, främst till följd av övertagandet av pendeltågstrafiken i Stockholm. VR fortsatte samtidigt att expandera och ökade sin marknadsandel med 5 procentenheter genom övertagandet av Tåg i Bergslagen i slutet av 2023 och förvärvet av MTRX under sommaren 2024. Ett liknande mönster framträder när vi tittar på utvecklingen över en längre tidsperiod: MTR minskar kraftigt, medan framförallt SJ och VR stärker sina positioner.

Eftersom företagen delvis har olika inriktningar och inte alltid konkurrerar om samma resenärer kan en uppdelning mellan kommersiell och upphandlad trafik ge en mer rättvis och nyanserad bild av företagens styrkeförhållanden.

Totalt bedrev sju operatörer kommersiell tågtrafik under 2024. Den kommersiella trafiken är tydligt koncentrerad till SJ, som hade en marknadsandel på omkring 80 procent. Därefter följer A-train med cirka 10 procent, VR Snabbtåg med 6 procent och Snälltåget med 4 procent. Övriga operatörer med kommersiell trafik, TÅGAB, Inlandståg och Vy Tåg, har enbart en liten del av marknaden. Jämfört med 2023 kan enbart marginella förändringar observeras. Detta gäller även när tidsintervallet vidgas över en längre period.

Även om flera operatörer bedriver kommersiell trafik är det enbart några sträckor som trafikeras av fler än en operatör. Några av dessa är:

- Stockholm-Göteborg som trafikerades av SJ och VR Snabbtåg.
- Stockholm-Malmö som trafikerades av Snälltåget och SJ.
- Stockholm-Karlstad som trafikerades av SJ, TÅGAB och Vy Tåg.

Upphandlad tågtrafik bedrevs under året av fem operatörer. Liksom på den kommersiella marknaden är SJ den största operatören med en marknadsandel på omkring 50 procent. Därefter följer Transdev med knappt 20 procent, VR med 15 procent och Vy med 10 procent. MTR:s utträde och SJ:s övertagande av SL:s pendeltågstrafik har lett till en stor omfördelning av marknadsandelarna till förmån för SJ. Detta illustrerar att enskilda trafikavtal kan få stor påverkan på marknadsstrukturen. Samtidigt har VR ökat sin andel med 4 procentenheter, medan Vy Tåg minskat sin med 3 procentenheter.

I tabell 7 redovisas aktuella trafikavtal vid tidtabellskiftet 2024. MTR upphörde med sin trafik helt under sommaren 2024 och är därför inte inkluderad i sammanställningen.

Tabell 7: Trafikavtal per koncern vid tidtabellskiftet 2024.

Operatör	Trafiksystem	Trafikstart	Trafikslut
SJ	Västtågen	2015	2027
	Kinnekulletågen	2016	2027
	Krösatågen	2021	2033
	Vänertåg	2020	2028
	SL Pendeltåg	2024	2026
	Stockholm-Hamburg	2022	2026
	Stockholm-Duved	2020	2026
	Stockholm-Luleå/Narvik	2024	2026
Vy Tåg	Norrtåg	2016	2025
	X-tåget	2014	2025
	Värmlandstrafik	2020	2029
VR	Pågatågen	2018	2026
	Östgötapendeln	2015	2025
	Tåg i Bergslagen	2023	2033
Transdev	Roslagsbanan	2021	2033
	Öresundståg	2022	2025
	Mälartåg	2024	2026
Stockholms Spårvägar	Saltsjöbanan	2024	2034

Under året tillkom även flera nödavtal. SJ började trafikera nattågen till övre Norrland på ett nödavtal på ett år, en trafik som dessförinnan utfördes av Vy

Tåg.¹⁷ Därtill tog Transdev över ansvaret för Mälartåg genom ett nödavtal över två år. Den trafiken utfördes tidigare av MTR.¹⁸ Detta har lett till att en betydande del av den upphandlade trafiken nu bedrivs genom tillfälliga nödavtal. Utöver de redan nämnda bedrevs även Öresundståg och SL:s pendeltåg genom sådana avtal.

Även om det inte påverkar sammanställningen i tabell 7, som avser 2024, har flera viktiga skiften även skett under 2025. VR har stärkt sin position ytterligare genom att ta över driften av Norrtåg och X-tåget från Vy Tåg samt Öresundståg från Transdev.¹⁹ Från och med december 2026 kommer VR även att ansvara för Mälartåg. Samtidigt har Transdev tagit över Östgötapendeln från VR. Utvecklingen under 2025 pekar mot en fortsatt koncentration av trafiken.

Konkurrensen skiljer sig således åt mellan olika delmarknader. Genom måttet Herfindahl-Hirschman-index (HH-index) går det att få en uppfattning om marknadskoncentrationen på respektive delmarknad. Indexet varierar från 0 till 10 000, där 0 beskriver en perfekt marknad med ett stort antal företag som konkurrerar med varandra på lika villkor och 10 000 en monopolsituation.²⁰ Det bör dock påpekas att måttet ger en förenklad bild och inte är helt tillämpningsbart varken för den kommersiella eller upphandlade marknaden. Den givna kapaciteten innebär i praktiken en begränsning av antalet operatörer som kan bedriva kommersiell trafik, medan antalet aktörer inom den upphandlade trafiken begränsas av antalet kollektivtrafiksystem. Måttet tar inte heller hänsyn till antalet budgivare i respektive upphandling eller den trafikslagsövergripande konkurrensen. Trots detta ger indexet en indikation på marknadskoncentrationens utveckling över tid.

Tabell 8: HH-index inom kommersiell respektive upphandlad trafik, 2019–2024.

HH-index	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totalt	3 851	3 131	3 620	4 074	3 709	4 613
Kommersiell	6 721	6 806	6 652	6 366	6 250	6 237
Upphandlad	2 569	2 519	3 249	3 462	2 347	3 346

Källa: Respektive företags årsredovisning, egna bearbetningar.

Inom den kommersiella delmarknaden uppgick HH-index till drygt 6 200. Det är ett högt värde som indikerar att koncentrationen på marknaden är hög. Indexet har dock minskat över tid, vilket pekar på att marknadskoncentrationen minskar, om än marginellt. Särskilt tydlig är minskningen jämfört med pandemiåren, när det faktum att SJ kunde

¹⁷ Trafikverket 2024-07-10 Pressmeddelande SJ tar över nattågstrafiken till övre Norrland från Vy Tåg.

¹⁸ Mälardalstrafik.se 2025-12-15 Pressmeddelande Fortsatt samarbete med Transdev fram till trafikstart med VR

¹⁹ Järnvägar.nu 2025-12-08 Artikel VR tar över tåg i norr och söder

²⁰ Investopedia.com Herfindahl-Hirschman Index (HHI) Definition, Formula, and Example (2025-06-10)

upprätthålla sin trafik i högre grad än andra operatörer gjorde att koncentrationen ökade.

Inom den upphandlade delmarknaden uppgick indexet till drygt 3 300. Även om det är ett relativt högt värde är det tydligt lägre än inom den kommersiella marknaden. Utvecklingen över tid har därtill varit föremål för större variationer. Mellan 2019 och 2022 ökade indexet till följd av att fler trafikavtal samlades hos SJ och MTR, men minskade sedan när avtalen om Öresundståg och Tåg i Bergslagen gick från SJ till andra aktörer. Under 2024 ökade marknadskoncentrationen återigen, mycket till följd av att SJ tog över SL:s pendeltågstrafik. Eftersom en allt större del av trafikavtalen nu har samlats hos SJ och VR är det sannolikt att indexet kommer att fortsätta stiga framöver.

Bokslutsinformation och ekonomiska nyckeltal

I tabell 9 redovisas utvecklingen av nettoomsättning, rörelseresultat och årets resultat mellan 2019 och 2024. Eftersom både VR Sverige och Transdev även bedriver busstrafik inkluderar rörelseresultatet och det slutgiltiga resultatet dessa verksamheter. Nettoomsättningen har dock uppskattats utifrån hur stor del som rimligen kan hänföras till järnvägstrafiken. SJ bedriver både kommersiell och upphandlad trafik i moderbolaget, vilket innebär att summan av delmarknadernas resultat inte överensstämmer med totalen.

Tabell 9: Bokslutsinformation för persontransporter på järnväg 2019–2024, löpande priser.

Indikator	Mått	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nettoomsättning (tkr)	Totalt	14 868 054	10 769 913	11 451 723	14 846 596	15 728 407	17 302 234
	Median	432 908	190 699	202 997	342 313	522 263	502 217
Rörelseresultat (tkr)	Totalt	1 004 498	-2 523 298	-1 468 974	426 038	-1 772 952	292 184
	Median	13 797	-27 280	-12 340	9 742	5 158	5 159
Årets resultat (tkr)	Totalt	629 413	-583 022	-1 405 504	-72 632	-1 860 169	-172 514
	Median	-53	-1 346	-2 084	-1 061	830	3 198

Källa: Respektive företags årsredovisning.

2024 uppgick den samlade nettoomsättningen till drygt 17 miljarder kronor, vilket är en ökning med 11 procent jämfört med 2023 och 18 procent jämfört med 2019. Den kommersiella trafiken omsatte uppskattningsvis strax under 9 miljarder kronor, medan den upphandlade trafiken omsatte cirka 8,5 miljarder kronor. Nettoomsättningen ökade inom båda delmarknaderna. Den kommersiella trafiken ökade med 5 procent och den upphandlade med 20 procent. Den starka ökningen i den upphandlade trafiken förklaras delvis av en återhämtning efter ett svagt 2023, men sannolikt också av att en större del av trafiken har utförts med direkttilldelade nödavtal. Det bör samtidigt noteras att samtliga belopp

anges i löpande priser. Justerat för inflation kan visserligen en ökning konstateras jämfört med 2023, men inte jämfört med 2019.

Medianomsättningen uppgick till drygt 500 miljoner kronor, vilket motsvarar en minskning på 4 procent jämfört med 2023 men en ökning med 16 procent jämfört med 2019. Den undre kvartilen har ökat till 233 miljoner kronor, medan den övre ligger kvar på nivåer omkring 1,2 miljarder kronor. Det indikerar en omsättningstillväxt bland mindre företag. Samtidigt har maxvärdet ökat, vilket innebär att marknads största aktör har ökat sin omsättning under året. Det finns tydliga skillnader mellan de olika delmarknaderna. Den kommersiella trafiken har ett medianvärde på omkring 380 miljoner kronor, vilket är 56 procent mer än 2023. I den upphandlade trafiken uppgick medianvärdet till 947 miljoner kronor, en ökning med 23 procent jämfört med 2023.

Det samlade rörelseresultatet uppgick till 292 miljoner kronor, vilket är en kraftig förbättring jämfört med föregående år. Den kommersiella trafiken genererade ett rörelseresultat på omkring 900 miljoner kronor, vilket är i paritet med året innan. Den upphandlade trafiken redovisade dock ett negativt rörelseresultat på cirka 120 miljoner kronor. Trots att delmarknaden fortsatt uppvisar negativa siffror är det en kraftig förbättring jämfört med 2023, vilket tyder på en viss förbättring efter ett utmanande 2023.

Medianvärdet uppgick till 5,2 miljoner kronor, vilket i princip är en oförändrad nivå jämfört med 2023. Den undre kvartilen uppgick till 134 000 kronor och den övre till 83 miljoner kronor. Jämfört med 2023 har både den undre och den övre kvartilen ökat, vilket tyder på att resultatförbättringar omfattar stora delar av marknaden. Inom den kommersiella marknaden uppgick medianvärdet till 49 miljoner kronor, vilket är en förbättring med 11 miljoner kronor jämfört med 2023. För den upphandlade trafiken uppgick medianvärdet till knappt 800 000 kronor, vilket är en kraftig förbättring sedan föregående år. Här bör det noteras att siffrorna även inkluderar MTR. Om enbart aktiva företag inkluderas blir medianvärdet dock negativt. Det visar att lönsamhetsproblemen inom den upphandlade trafiken alltså kvarstår.

Företagens slutgiltiga resultat summerades till cirka -170 miljoner kronor. Det är en förbättring med 1,6 miljarder kronor jämfört med 2023. Samtidigt är det en försämring med omkring 100 miljoner kronor jämfört med året dessförinnan. Den kommersiella trafiken redovisade en samlad vinst på 620 miljoner kronor, medan den upphandlade trafiken redovisade en förlust på 295 miljoner kronor. Även om resultatet fortfarande är negativt har det förbättrats tydligt jämfört med 2023.

Medianvärdet uppgick till 3,2 miljoner kronor, vilket är en förbättring med 2,4 miljoner kronor jämfört med 2023 och 5 miljoner kronor jämfört med året dessförinnan. Trots att det samlade resultatet är negativt redovisar därmed mer än hälften av företagen ett positivt resultat. Den undre kvartilen uppgick till -1,2 miljoner kronor och den övre till 47 miljoner kronor. Jämfört med 2023 har både den undre och den övre kvartilen stärkts. Inom den kommersiella marknaden uppgick medianvärdet till 27 miljoner kronor, vilket är 6 miljoner kronor högre än 2023. För den upphandlade trafiken uppgick medianvärdet till -600 000 kronor, vilket motsvarar en förbättring med omkring 90 miljoner kronor. Trots att den upphandlade trafiken tagit steg i rätt riktning fortsätter därmed en majoritet av företagen inom den upphandlade trafiken att redovisa förlustresultat.

Av tabell 10 framgår medianvärdet för rörelsemarginalen, EBITDA-marginalen och soliditeten mellan 2019 och 2024.

Tabell 10: Nyckeltal avseende persontransporter på järnväg 2019–2024, medianvärden.

Nyckeltal	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Rörelsemarginal (%)	1,1	-8,4	-4,1	1,6	3,2	1,4
EBITDA (%)	9,2	-1,4	1,1	5,0	5,9	7,5
Soliditet (%)	31,3	30,9	32,6	22,5	24,5	34,5

Källa: Respektive företags årsredovisning

Medianvärdet för rörelsemarginalen uppgick 2024 till 1,4 procent. Det är en försämring med 1,8 procentenheter jämfört med 2023, men samtidigt 0,3 procentenheter högre än 2019. De noterade rörelsemarginalerna sträcker sig från -15 till 31 procent, där den undre kvartilen ligger på 0,1 procent och den övre på 16 procent. Samtidigt som medianen har minskat, har både den undre och den övre kvartilen ökat. Det pekar på att de minst och mest lönsamma företagen återfinns vid högre rörelsemarginaler än tidigare, men att mittenskiktet har tappat något.

Det finns tydliga skillnader mellan delmarknaderna. Inom den kommersiella trafiken ökade medianvärdet från 8 till 11 procent, vilket pekar på en stärkt och fortsatt stabil lönsamhet. Inom den upphandlade trafiken förbättrades medianen från -7 till 1 procent, vilket indikerar en återhämtning jämfört med 2023. Lönsamheten är dock fortfarande begränsad och med undantag för företag inom SJ-koncernen redovisar de flesta operatörer negativa rörelsemarginaler.

Medianvärdet av EBITDA-marginalen uppgick till 7,5 procent. Det motsvarar en förbättring med 1,6 procentenheter jämfört med 2023, men en försämring med 1,7 procentenheter jämfört med 2019. Skillnaden mellan EBITDA-marginalen och rörelsemarginalen indikerar att den operativa lönsamheten faktiskt har förbättrats under året, men att höga avskrivningar

pressar rörelseresultaten. Skillnaden mellan nyckeltalen är mer påtaglig inom den ofta mer kapitalintensiva kommersiella trafiken. Den undre kvartilen uppgick till 1 procent, medan den övre uppgick till 20 procent. Det visar på en stor spridning mellan företagen, där vissa har en hög operativ lönsamhet, medan andra ligger nära noll. Jämfört med 2023 har både den undre och den övre kvartilen stärkts, vilket pekar på förbättringar i stora delar av marknaden.

Det finns stora skillnader mellan den kommersiella och upphandlade trafiken. Den kommersiella trafiken noterades för ett medianvärde på 15 procent, vilket är 2 procentenheter högre än året innan. Inom den upphandlade trafiken uppgick medianvärdet till 1 procent, vilket är en förbättring med 5 procentenheter jämfört med 2023. Även om den operativa lönsamheten fortsätter att vara låg, indikerar detta att det har skett en återhämtning för den upphandlade trafiken.

Medianvärdet av soliditeten uppgick till knappt 35 procent. Det är en ökning med 10 procentenheter jämfört med 2023 och 3 procentenheter jämfört med 2019. Samtliga företag har en positiv soliditet, men ett par av dem balanserar nära gränsen till en negativ sådan. Vissa företag har också behövt kapitaltillskott under året för att undvika det egna kapitalet från att förbrukas helt. De noterade nivåerna sträcker sig från 8 till 82 procent, där den undre kvartilen ligger på 26 procent och den övre på 46 procent. Båda kvartilerna har stärkts jämfört med föregående år.

Inom den kommersiella delmarknaden uppgick medianvärdet till 46 procent, vilket är en ökning med 5 procentenheter jämfört med 2023. Inom den upphandlade marknaden uppgick medianvärdet till 26 procent, vilket är en ökning med 12 procentenheter. Sammantaget ger utvecklingen indikationer på att stabiliteten på marknaden har stärkts under 2024.

Utvecklingen under 2024 visar på en förbättrad ekonomisk situation i branschen. Även om den samlade nettoomsättningen har ökat tyder den svagt fallande medianomsättningen på att tillväxten i huvudsak kan härledas till ett mindre antal aktörer. Medianvärdet för rörelsemarginalen har försämrats under året, medan EBITDA-marginalen har ökat. Det indikerar att den operativa lönsamheten har förbättrats, men att ökade avskrivningar har dämpat genomslaget i rörelseresultaten. Samtidigt är kontrasterna stora mellan den kommersiella och upphandlade trafiken. Inom den kommersiella trafiken har en redan förhållandevis god lönsamhet stärkts ytterligare, medan den ekonomiska situationen inom den upphandlade trafiken fortsatt är ansträngd, även om vissa förbättringar kan noteras jämfört med föregående år.

3.2 Bussbranschen

Marknadsstruktur

Busstrafiken kan delas in i tre huvudsakliga segment: regional linjetrafik, långväga linjetrafik samt charter- och beställningstrafik. Den regionala linjetrafiken bedrivs i huvudsak på samhällsekonomiska grunder och upphandlas av regionala kollektivtrafikmyndigheter, medan långväga trafik samt charter- och beställningstrafik bedrivs på affärsmässiga villkor.

Under 2024 bedrevs regional linjetrafik av 204 företag, medan 556 företag bedrev charter- eller beställningstrafik och långväga linjetrafik.²¹ Flera företag bedriver båda typerna av trafik. Det innebär att det totala antalet bussföretag är lägre än summan av delmarknaderna. Jämfört med 2023 har antalet företag minskat med 2 procent och jämfört med 2019 med 14 procent. Minskningen har varit särskilt tydlig inom den regionala linjetrafiken. Utvecklingen har pågått under en längre period men förstärktes under pandemin. Det finns sannolikt flera förklaringar till detta. En möjlig förklaring är att mindre företag har fått svårare att konkurrera med större aktörer, både i upphandlingar och på den kommersiella marknaden. Eftersom mindre företag generellt har lägre motståndskraft mot intäktsbortfall är det även sannolikt att de drabbades hårdare av resandeminskningen under pandemin. Under de två senaste åren har dock nedgången avtagit, vilket kan tyda på att branschen är på väg mot en viss stabilisering.

Under 2024 gick totalt fem bussföretag som bedrevs som aktiebolag i konkurs, vilket är två fler än året innan. Även under 2025 noterades fem konkurser. Ett fortsatt orosmoln är den växande andelen företag med skulder på skattekontot. 2025 uppgick denna andel till 15 procent. Även om det enbart är en marginell ökning jämfört med året innan, är det avsevärt högre än under 2022. Ökningen skulle kunna förklaras av att vissa företag, särskilt de med sämre ekonomiska förutsättningar, haft svårt att återbetala uppskjutna skatter efter att möjligheten till anstånd upphörde.

Bussbranschen är i grunden småskalig. 2024 bedrevs 59 procent av företagen som enmansföretag, 83 procent hade färre än 10 anställda och 97 procent färre än 100 anställda.²² Över tid går det dock att urskilja en riktning mot färre men i genomsnitt större företag. Detta märks bland annat på att det genomsnittliga antalet fordon per tillstånd har ökat med närmare 25 procent under de senaste fem åren.

²¹ Statistiska Centralbyrån Företagsdatabasen (2025) Företag (FDB) efter näringsgren SNI2007 och storleksklass 2008–2025 (2025-12-02).

²² Statistiska Centralbyrån Företagsdatabasen (2025) Företag (FDB) efter näringsgren SNI2007 och storleksklass 2008–2025 (2025-12-02).

Den kommersiella trafiken är mer småskalig än den upphandlade. Drygt 60 procent av företagen inom den kommersiella marknaden bedrevs som enmansföretag under 2024, jämfört med 52 procent inom den upphandlade. Samtidigt hade knappt 2 procent av företagen inom den kommersiella fler än 100 anställda, jämfört med 6 procent inom den upphandlade. Trots detta står ett mindre antal större aktörer för en betydande del av den utförda trafiken. Detta är särskilt tydligt inom den upphandlade trafiken, där mindre företag många gånger kan ha svårt att leva upp till de krav som ställs i trafikupphandlingarna. Marknaden kännetecknas därmed av en småskalig företagsstruktur kombinerad med en hög koncentration i utförandet av trafiken. Samtidigt ska det sägas att det fortsatt finns utrymme för mindre och lokalt förankrade aktörer, exempelvis vid upphandling av skolskjutsar eller andra mer avgränsade uppdrag.

Utveckling av ekonomiska nyckeltal

I tabell 11 redovisas den ekonomiska utvecklingen i branschen uppdelad i regional linjebustrafik respektive charter- och fjärrtrafik.

Tabell 11: Nyckeltal för bussföretag 2019–2024, medianvärden.

Indikator	Segment	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Omsättning (tkr)	Linjebustrafik	7 937	5 753	4 193	6 587	7 303	8 425
	Charter- och fjärrtrafik	4 270	2 918	2 338	2 418	3 206	2 595
Rörelsemarginal (%)	Linjebustrafik	4,8	3,8	6,4	6,9	8,6	9,1
	Charter- och fjärrtrafik	3,6	1,8	4,3	5,5	7,9	8,5
Soliditet (%)	Linjebustrafik	41	42	49	52	59	60
	Charter- och fjärrtrafik	41	42	46	49	51	53

Källa: Statistiska centralbyrån

På den upphandlade marknaden uppgick medianomsättningen till 8,4 miljoner kronor, vilket motsvarar en ökning med 15 procent jämfört med 2023 och 6 procent jämfört med 2019. Den undre kvartilen uppgick till drygt 1 miljon kronor och den övre till 41 miljoner kronor. Båda kvartilerna har ökat jämfört med 2023, vilket pekar på en bred omsättningstillväxt. På den kommersiella marknaden uppgick medianomsättningen till 2,6 miljoner kronor, vilket innebär en minskning med 19 procent jämfört med 2023 och 39 procent jämfört med 2019. Den undre kvartilen minskade till 438 000 kronor och den övre till 12,4 miljoner kronor. Inom den kommersiella marknaden har därmed intäkterna snarare minskat för många företag. Det skulle kunna bero på ökad konkurrens, förändrade resmönster eller pressade priser.

Under 2024 har lönsamheten på den upphandlade marknaden fortsatt att stärkas. Medianvärdet av rörelsemarginalen uppgick till 9,1 procent, vilket är en ökning med 0,5 procentenheter jämfört med 2023 och 5,3

procentenheter jämfört med 2019. Trots att intäkterna minskade i genomsnitt, går det även att se en stigande lönsamhet på den kommersiella marknaden. Medianvärdet av rörelsemarginalen uppgick till 8,5 procent, vilket motsvarar en ökning med 0,6 procentenheter jämfört med 2023 och 4,9 procentenheter jämfört med 2019. Samtidigt är spridningen mellan företagen relativt stor. På den upphandlade marknaden uppgick den undre kvartilen till 0,2 procent och den övre till 19,4 procent. Spridningen är något mindre på den kommersiella marknaden, där den undre kvartilen låg på 1,5 procent och den övre på 17,4 procent.

I genomsnitt har även företagens balansräkningar stärkts under 2024. På den upphandlade marknaden uppgick medianvärdet av soliditeten till 60 procent, vilket är en förbättring med 1 procentenhet jämfört med 2023 och 19 procentenheter jämfört med 2019. På den kommersiella marknaden uppgick motsvarande värde till 53 procent, vilket är en förbättring med 2 procentenheter jämfört med 2023 och 12 procentenheter jämfört med 2019. Inom båda marknaderna har kvartilvärdena stärkts under året.

Pandemin innebar en kraftig nedgång i resandet och en tydlig försämring av branschens finansiella tillstånd, särskilt inom den kommersiella trafiken. Sedan restriktionerna hävdes har bussresandet ökat, vilket återspeglas i stigande rörelsemarginaler som nu överstiger nivåerna före pandemin. Det senaste året har den upphandlade trafiken utvecklats i en särskilt positiv riktning. Även om intäkterna i genomsnitt har minskat något för den kommersiella trafiken, har lönsamheten fortsatt att stärkas.

3.3 Taxi

Marknadsstruktur

I december 2024 fanns 9 063 företag med tillstånd att bedriva taxitrafik. Det motsvarar en ökning med 4 procent jämfört med 2023 och 19 procent jämfört med 2019.

Taximarknaden kännetecknas, liksom bussmarknaden, av sin småskaliga struktur. 2024 var 66 procent av företagen enmansföretag, 26 procent hade mellan 1 och 4 anställda, medan enbart drygt 1 procent hade 20 eller fler anställda.²³ Under en längre period präglades marknaden av konsolidering och en utveckling mot färre men större företag. Denna trend är dock bruten sedan en tid tillbaka och istället har utvecklingen mot fler men mindre företag tagit vid. Detta återspeglas inte minst i antalet enmansföretag, som har ökat med 63 procent sedan 2019, vilket har medfört att andelen sådana företag har ökat med 17 procentenheter. Den ökade småskaligheten kan sannolikt delvis förklaras av etableringen av appbaserade taxiplattformar,

²³ Statistiska Centralbyrån Företagsdatabasen (2025) Företag (FDB) antal efter näringsgren SNI 2007, storleksklass och år, 2008–2025.

såsom Bolt och Uber. Dessa företag tillhandahåller förmedlingstjänster som gör det möjligt för resenärer att direkt komma i kontakt med enskilda förare och har därmed sänkt trösklarna för att bedriva taxitrafik på egen hand. För den genomsnittliga taxikunden blir småskaligheten därmed inte direkt synlig.

2024 gick 78 taxiföretag i konkurs, vilket är 20 företag färre än 2023 och den lägsta nivån under den senaste tioårsperioden.²⁴ Samtidigt syns en ökad andel företag med skulder på skattekontot. 2024 hade 23 procent av företagen skatteskulder, jämfört med 8 procent 2022.²⁵

Utveckling av ekonomiska nyckeltal

I tabell 12 redovisas den ekonomiska utvecklingen med avseende på nettoomsättning, rörelsemarginal och soliditet.

Tabell 12: Nyckeltal för taxiföretag 2019–2024. Medianvärden.

Nyckeltal	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Omsättning (tkr)	1 608	1 166	1 199	1 387	1 458	1 460
Rörelsemarginal (%)	3,1	0,9	3,9	4,7	4,4	4,5
Soliditet (%)	35	36	39	37	35	37

Källa: Statistiska centralbyrån

2024 uppgick medianomsättningen till knappt 1,5 miljoner kronor. Det är ungefär samma nivå som föregående år, men cirka 10 procent lägre än 2019. Sedan 2020 har medianomsättningen ökat successivt, vilket sannolikt främst kan kopplas till återhämtningen av taxiresandet. Att medianvärdet nu är oförändrat pekar dock på att denna effekt kan vara på väg att plana ut och att utvecklingen stabiliseras. Under åren som närmast föregick pandemin minskade dock medianomsättningen kontinuerligt, vilket ska ses i ljuset av trenden mot fler men allt mindre företag. Eftersom denna trend alltjämt är intakt är det sannolikt att medianomsättningen inte fullt ut återgår till tidigare nivåer, även om resandet skulle göra det.

Medianvärdet av rörelsemarginalen uppgick till 4,5 procent, vilket är en ökning med 0,1 procentenheter jämfört med 2023 och 1,4 procentenheter jämfört med 2019. Den undre kvartilen uppgick till -0,5 procent och den övre till 12,4 procent. Jämfört med 2023 har den undre kvartilen ökat med 0,4 procentenheter, medan den övre kvartilen är oförändrad. Skillnaderna i branschen är således stora, där mer än var fjärde företag går med förlust, samtidigt som en lika stor andel har en lönsamhet som klart överstiger genomsnittet för näringslivet i stort.

²⁴ Svenska taxiförbundet (2025) Rapport Branschläget 2025

²⁵ Skatteverket, e-postkommunikation med handläggare 2025-12-09

Medianvärdet för soliditeten uppgick 2024 till 37 procent, vilket är en ökning med 2 procentenheter jämfört med både 2023 och 2019. Spridningen i branschen är dock betydande med den undre kvartilen på 16 procent och den övre på 62 procent. Båda kvartilerna har stärkts jämfört med 2023. Även om soliditeten generellt har stärkts har därmed en stor del av företagen alltså en begränsad andel eget kapital, vilket gör dem sårbara för ekonomiska störningar.

Pandemin förvärrade branschens redan utsatta ekonomiska situation. Under 2021 påbörjades dock en återhämtning som har fortsatt sedan dess. Även under 2024 syns flera positiva tendenser. Lönsamheten fortsätter att förbättras och den finansiella stabiliteten har stärkts, även om medianomsättningen har stagnerat. Samtidigt innebär utvecklingen mot fler men mindre företag sannolikt att medianomsättningen kommer att ligga kvar på en lägre nivå än tidigare.

4 Marknadshändelser

Förändringar i nattågstrafiken till övre Norrland

Under 2025 har flera beslut fattats som påverkar den framtida nattågstrafiken till övre Norrland. I början av året valde Trafikverket att utnyttja optionen i det direktupphandlade nödavtalet med SJ för nattågstrafiken mellan Stockholm och Luleå/Narvik. Avtalet förlängdes därmed till december 2026.²⁶ I juni meddelade Trafikverket att ingen operatör lämnat anbud i den pågående upphandlingen av nattågstrafiken till övre Norrland för perioden mellan 2026 och 2029, med option på ytterligare ett år. Upphandlingen kommer därför behöva att göras om.²⁷

Samtidigt har Trafikverket beslutat att minska trafikens omfattning från april 2026. Antalet avgångar till Narvik halveras och en av avgångarna får istället Umeå som slutstation. Beslutet motiveras av att Trafikverket behöver anpassa trafiken till de givna ekonomiska ramarna och till underhållet av fordonen.²⁸ Den nya upphandlingen för perioden mellan 2026 och 2029 avser den reducerade trafikvolymen.²⁹

Under året tvingades Trafikverket även avbryta upphandlingen av nya lok och vagnar för nattågstrafiken, eftersom ingen av leverantörerna uppfyllde de ställda kraven. En ny upphandling inleddes under hösten och de nya fordonen beräknas tas i drift under 2030.³⁰

Regeringen gav under hösten 2025 Trafikverket i uppdrag att utreda statens åtagande för nattågstrafiken, med målet att skapa en robust och långsiktigt hållbar trafiklösning. Uppdraget motiveras av ökade kostnader och behovet av att tydliggöra trafikens betydelse ur ett beredskapsperspektiv. Utredningen ska redovisas i december 2026.³¹

Förändringar i den internationella tågtrafiken

Även den internationella tågtrafiken präglades av förändringar under 2025. SJ meddelade under hösten att de avser att avsluta sin nattågstrafik till Berlin när avtalet med Trafikverket löper ut under sommaren 2026.³² Det tyska bolaget RDC Deutschland, som levererat vagnar och personal till trafiken, har aviserat att de planerar att fortsätta driva förbindelsen på egen hand.³³ Snälltåget, som också trafikerar sträckan, har meddelat att de planerar att utöka sin trafik när SJ lämnar. Bolaget planerar även att utöka

²⁶ Järnvägar.nu 2025-03-10 Artikel SJ kör nattågen ett år till

²⁷ Järnvägar.nu 2025-06-19 Artikel Ingen vill köra nattåg till Norrland

²⁸ SVT Nyheter 2025-12-09 Nyhet Nattågstrafiken till Norrbotten halveras

²⁹ Järnvägar.nu 2025-12-10 Artikel Halverad nattågstrafik till Norrbotten

³⁰ SVT Nyheter 2025-08-13 Nyhet Trafikverket stoppar upphandling av nya nattågsvagnar till övre Norrland

³¹ Dagens Nyheter 2025-10-10 Nyhet Regeringen vill utreda nattågens framtid – ”kostnader ökar väsentligt”

³² Dagens Nyheter 2025-10-10 Nyhet SJ slutar köra nattåg till kontinenten

³³ Expressen 2025-10-31 Nyhet Nattåg till Berlin räddas – av tyskt bolag

trafiken med fler direkttåg på sträckan Stockholm-Malmö-Köpenhamn-Hamburg från maj 2026.³⁴

RDC Deutschland har tillsammans med det schweiziska SBB utrett möjligheten att etablera en nattågsförbindelse mellan Malmö och Basel. Efter att den schweiziska förbunds församlingen beslutat att inte ge satsningen ekonomiskt stöd meddelade SBB att trafiken inte kommer att starta.³⁵

Fortsatt nödavtal för pendeltågen i Stockholm

Stockholms lokaltrafik (SL) har tecknat nytt nödavtal med SJ för drift av pendeltågstrafiken mellan 2026 och 2028. Beslutet är en följd av att den ordinarie upphandlingen tvingades avbrytas i februari 2025 på grund av för få anbudsgivare. SJ tog över trafiken i mars 2024 genom ett direktupphandlat nödavtal efter att SL och MTR enats om att avsluta det tidigare avtalet i förtid. Nödavtalet baseras på löpande räkning och beräknas innebära en kostnadsökning på cirka en miljard kronor jämfört med det tidigare avtalet.³⁶ SL kommer nu att se över villkoren för att locka fler anbudsgivare inför en ny upphandling för perioden mellan 2028 och 2037.³⁷

Beslutet att teckna nytt nödavtal för ytterligare två år ledde till att Konkurrensverket inledde en granskning. De granskade även tidigare nödavtal och bedömde att det var förenligt med EU:s kollektivtrafikförordning.³⁸

Upphandlingen av Pågatågen avbryts

I juni beslutade Skånetrafiken att avbryta upphandlingen av drift och underhåll av Pågatågen. Upphandlingen avsåg en tioårsperiod med start i december 2026 och ett uppskattat värde på cirka en miljard kronor per år. Initialt tilldelades avtalet till VR Sverige, men efter att Transdev, den enda övriga anbudsgivaren, överklagat tilldelningsbeslutet valde Skånetrafiken att avbryta upphandlingen. Som skäl angavs otydligheter gällande referenser för underentreprenörer.³⁹

VR stärker sin position på den svenska marknaden

VR Sverige har under 2025 tagit över eller tilldelats flera nya trafikavtal och därmed ytterligare stärkt sin ställning inom den upphandlade persontrafiken.

I juni 2025 inledde VR driften av X-tåget enligt ett avtal som löper till och med december 2036 och som uppskattas vara värt omkring 900 miljoner

³⁴ Järnvägar.nu 2025-11-18 Artikel Snälltåget kör dagtåg till Hamburg

³⁵ Järnvägar.nu 2025-12-09 Artikel Inget nattåg Malmö-Basel

³⁶ Mitti.se 2025-08-11 Nyhet Beskedet: SJ får köra pendeltågen till 2028

³⁷ Mitti.se 2025-09-15 Nyhet Pendeln handlas upp igen – nu sockrar SL erbjudandet

³⁸ Mitti.se 2025-09-10 Nyhet SL:s pendeltågsavtal ska granskas av Konkurrensverket

³⁹ Järnvägar.nu 2025-06-10 Nyhet Upphandlingen av trafiken med Pågatågen stoppas

kronor. VR:s anbud låg nästan 30 procent under det konkurrerande anbudet från den tidigare operatören Vy Tåg.⁴⁰

I december 2025 tog VR även över driften av Norrtåg efter Vy Tåg, som hade bedrivit trafiken sedan 2016. Avtalet löper över tio år och har ett totalt värde på cirka 3,2 miljarder kronor.

Sedan december 2025 ansvarar VR även för Öresundståg. Det nya avtalet sträcker sig över fem år med ett värde på 6 miljarder kronor.⁴¹ De senaste åren har turerna kring Öresundståg varit många. I december 2020 tog SJ över trafiken, men avtalet avslutades i förtid under 2022. Efter det gick trafiken återigen över till Transdev genom ett nödavtal.

Under hösten 2025 tilldelades VR även uppdraget att bedriva regionalstågstrafik i Mälardalen mellan 2026 och 2034, med möjlighet till två ettåriga förlängningar. Trafiken omfattar fem regionalstågslinjer i Mälardalen med drygt 15 miljoner resenärer per år. VR Sverige tar över efter Transdev, som har kört trafiken på ett nödavtal sedan juni 2024.⁴²

Operatörsbyte i Östgötapendeln

I juni 2025 tog Transdev över driften av Östgötapendeln efter att ha vunnit upphandlingen av trafiken 2024. Avtalet sträcker sig till och med 2033, med option på ytterligare fyra år och ett uppskattat värde på cirka en miljard kronor.⁴³ Uppdraget omfattar all operativ drift av Östgötapendeln, inklusive driftledning, operativ trafikplanering, fordonsunderhåll, ersättningstrafik samt kundvärdsfunktion. Trafiken bedrevs tidigare av VR som tog över trafiken hösten 2022 i samband med förvärvet av Arriva Sverige.

Sänkt åldersgräns för taxiförarlegitimation

Från och med 1 januari 2025 sänktes ålderskravet för taxiförarlegitimation från 21 till 20 år. Lagändringen beslutades av riksdagen i oktober 2024 och syftar till att öka kompetensförsörjningen i taxibranschen och underlätta ungas etablering på arbetsmarknaden.⁴⁴

Uber expanderar nationellt

Uber har under 2025 öppnat sin app för användning i hela Sverige. Expansionen innebär att tjänsten görs tillgänglig även i mindre städer och landsbygdsområden där företaget tidigare inte haft någon formell etablering. Sedan tidigare har Uber verksamhet i ett tjugotal städer.⁴⁵

⁴⁰ Gefle Dagblad 2025-06-23 Artikel Så ska de bättra X-tåget med 230 miljoner mindre betalt

⁴¹ Järnvägar.nu 2025-12-08 Artikel VR tar över tåg i norr och söder

⁴² Järnvägar.nu 2025-10-09 Artikel VR tar över Mälartågstrafiken

⁴³ Östgötatrafiken.se 2025-05-21 Nyhet Transdev tar över Östgötapendeln

⁴⁴ Transportstyrelsen.se 2025-01-02 Nyhet Sänkt ålder för taxiförarlegitimation

⁴⁵ Dagens industri Digital 2025-04-03 Artikel Uber vill bli som kollektivtrafik – öppnar i hela landet

EQT förvärvar A-train

I december 2025 förvärvades A-train, som ansvarar för Arlandabanan och driften av Arlanda Express, av det svenska riskkapitalbolaget EQT. Säljare var investeringsbolaget Portare, som ägs av australiensiska pensionsfonder och den kinesiska investeringsfonden Safe.

EQT har meddelat att de avser att fullfölja det pågående investeringsprogrammet på tre miljarder kronor, som bland annat omfattar anskaffning av nya fordon. De avser även att se över biljettstrukturen för att kunna erbjuda fler priskategorier.⁴⁶ De planerade åtgärderna ligger i linje med rekommendationer i Arlandasamordningens slutbetänkande, där behovet av ökad kapacitet och mer konkurrenskraftiga biljettpriser lyfts fram.⁴⁷

⁴⁶ EFN Ekonomikanalen 2025-12-22 Nyhet EQT köper Arlanda Express: "Betydande potential"

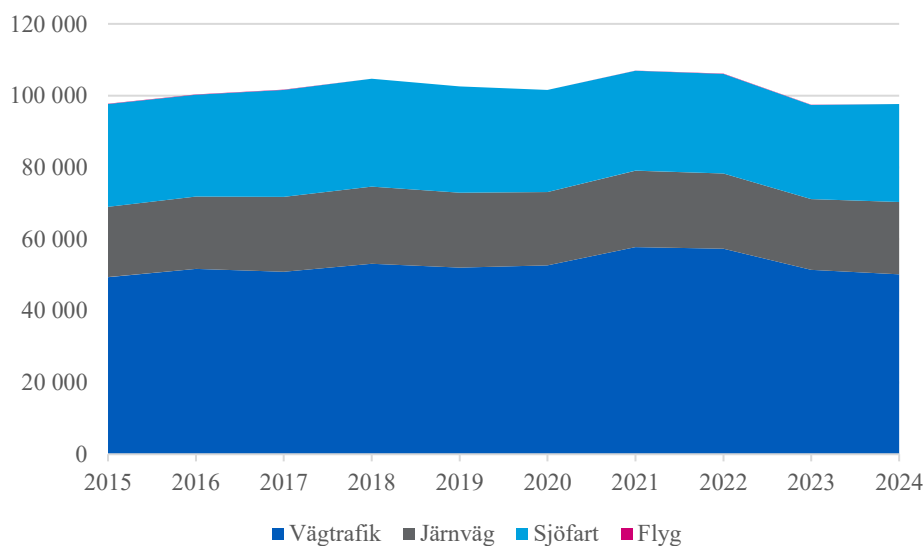
⁴⁷ SVT Nyheter 2025-06-03 Nyhet Regeringens utredare: Måste bli billigare att åka till Arlanda

5 Godstransporter

I detta kapitel beskrivs utvecklingen av utbud och efterfrågan på godstransportmarknaden. Uppföljningen redovisas utifrån en uppdelning i godstransporter på väg respektive järnväg.

2024 uppgick det totala godstransportarbetet i Sverige till 98 miljarder tonkilometer. Det motsvarar en ökning med knappt 1 procent jämfört med 2023, men en minskning med 4 procent jämfört med 2019. Även om godstransportarbetet ligger på relativt stabila nivåer över tid, går det att se en nedgång under de senaste åren. Sedan 2021 har godstransportarbetet minskat med närmare 10 procent, en utveckling som sannolikt delvis hänger samman med konjunkturutvecklingen.

I figur 12 presenteras utvecklingen av godstransportarbetet mellan 2015 och 2024.



Figur 12: Utveckling av godstransportarbetet i Sverige, 2015–2024.

Källa: Trafikanalys

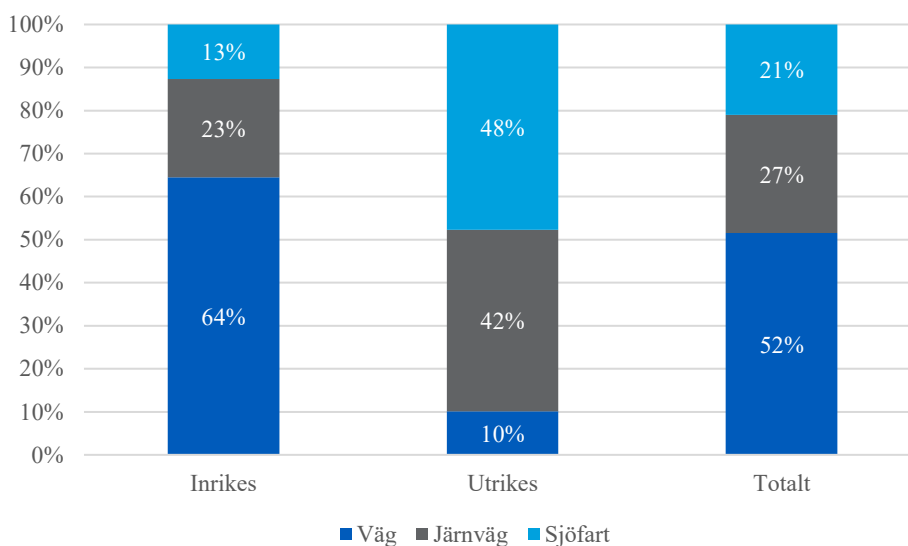
Sett över hela perioden är aktiviteten på godstransportmarknaden mer eller mindre oförändrad. Det går dock att se skillnader mellan trafikslagen. De senaste tio åren har vägtrafiken ökat med 2 procent, järnvägen med 3 procent, medan sjöfarten har minskat med 5 procent. Förändringarna är ännu tydligare jämfört med 2019. Under denna period har vägtrafiken istället minskat med 3 procent, järnvägen med 4 procent och sjöfarten med 8 procent.

En stor andel av godstransporterna i Sverige utförs på väg. 2024 stod vägtrafiken för 52 procent av godstransportarbetet, sjöfarten för 27 procent

och järnvägen för 21 procent, medan luftfarten enbart svarade för en marginell del.

Fördelningen mellan trafikslagen är relativt stabil över tid, med enbart mindre förändringar från år till år. Jämfört med 2023 har vägtrafikens andel minskat med 1,2 procentenheter, samtidigt som järnvägens har ökat med 0,4 procentenheter. Detta innebär att vägtrafikens andel av godstransportarbetet minskar för andra året i följd. Sett till de senaste tio åren är dock vägtrafiken upp med 0,7 procentenheter och järnvägen med 0,6 procentenheter, medan sjöfarten har minskat. Utvecklingen är likartad jämfört med 2019.

Att fördelningen mellan trafikslagen är relativt stabil över tid kan delvis förklaras av att de har olika styrkor och svagheter. Det gör dem mer eller mindre lämpliga beroende på vad som fraktas, hur mycket som fraktas och hur långt det fraktas. Detta blir tydligt när godstransportarbetet delas in i inrikes respektive utrikes trafik.



Figur 13: Fördelning av godstransportarbetet mellan trafikslag vid in- och utrikes trafik, 2024.

Källa: Trafikanalys

Vid inrikes trafik står vägtransporterna för en större del av godstransportarbetet, medan järnväg och sjöfart spelar en mindre betydande roll. Vid utrikes trafik är rollerna omvända och istället står järnvägen och sjöfarten för mer betydande delar av trafiken. Detta förhållande speglar att lastbilstransporter ofta är bättre lämpade för kortare transporter av varugrupper som kännetecknas av högt värde, hög tidskänslighet och hög skadekänslighet, medan järnvägen och sjöfarten ofta är mer effektiva vid stora och tunga godsmängder över längre transportavstånd.

5.1 Godstransporter på väg

2024 uppgick godstransportarbetet på det svenska vägnätet till drygt 50 miljarder tonkilometer, vilket är en minskning med 2 procent jämfört med 2023 och 3 procent jämfört med 2019. Sedan 2021 uppgår den samlade nedgången till hela 13 procent. Godstransportarbetet på väg har således minskat tydligt under de allra senaste åren och nivån för 2024 är den lägsta sedan 2015. Sannolikt kan utvecklingen delvis förklaras av att efterfrågan på lastbilstransporter har minskat i takt med att konjunkturen försvagats.

Av det totala godstransportarbetet utfördes närmare 41 miljarder tonkilometer av svenskregistrerade tunga lastbilar. Utlandsregistrerade tunga lastbilar stod för knappt 10 miljarder tonkilometer, varav 1,7 miljarder avsåg cabotagetransporter. Därutöver utfördes omkring 800 miljoner tonkilometer av lätta lastbilar.⁴⁸ Fortsättningsvis kommer avsnittet fokusera på den trafik som utförts av svenskregistrerade tunga lastbilar.

En stor majoritet av de svenskregistrerade lastbilarnas godstrafik sker inom landets gränser. Under 2024 uppgick inrikes trafik till 39 miljarder tonkilometer. Jämfört med 2023 har denna trafik minskat med 3 procent och jämfört med året dessförinnan med 15 procent. Det innebär att trafiken ungefär nu motsvarar nivåerna för 2015. Den gränsöverskridande trafiken består huvudsakligen av transporter till och från Norge, Danmark och Tyskland.⁴⁹ Denna trafik uppgick under 2024 till 1,9 miljarder tonkilometer, vilket är en minskning med 10 procent jämfört med 2023 och cirka 20 procent jämfört med 2019.

I tabell 13 redovisas utvecklingen av antal transporter, körsträcka och fraktad godsmängd mellan 2019 och 2024.

Tabell 13: Antalet transporter, körsträcka och godsmängd för gods på väg, 2019–2024.

Indikator	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024/2023
Antal transporter (1 000-tal)	42 555	42 592	44 023	42 966	40 569	40 430	-0,3%
Körsträcka (1 000-tal km)	3 120 574	3 115 916	3 353 101	3 549 228	3 282 326	3 200 574	-2,5%
Godsmängd (1 000-tal ton)	449 329	475 200	492 464	476 969	446 501	425 490	-4,7%

Källa: Trafikanalys

2024 gjordes drygt 40 miljoner lastbilstransporter, varav den absoluta merparten inom landets gränser. Jämfört med 2023 har antalet transporter minskat med 0,3 procent och jämfört med 2019 med 5 procent. Därmed

⁴⁸ Trafikanalys (2025). Transportarbetet i Sverige 2000–2024 (Statistik 2025:27).

⁴⁹ Trafikanalys (2025). Lastbilstrafik 2024. (Statistik 2025:15).

minskar antalet lastbilstransporter för tredje året i rad. Jämfört med 2021, när utvecklingen vände nedåt, motsvarar nedgången 8 procent.

Den sammanlagda körsträckan uppgick samtidigt till 3,2 miljarder kilometer. Det är en minskning med knappt 3 procent jämfört med 2023, men en ökning i samma storleksordning jämfört med 2019. Knappt 550 miljoner kilometer kördes utan last, vilket motsvarar omkring 18 procent av den totala körsträckan.⁵⁰ Fortsatt är det en mycket liten del av trafiken som utförs med eldrivna lastbilar. 2024 uppgick den sammanlagda körsträckan med dessa fordon till knappt 15 miljoner kilometer, huvudsakligen i form av kortare sträckor inom städer, motsvarande cirka 0,5 procent av den totala körsträckan. Utvecklingen går dock snabbt framåt och jämfört med föregående år har körsträckan mer än dubblats. Samtidigt pågår olika initiativ, däribland statliga satsningar på laddinfrastruktur för tunga fordon, i syfte att ytterligare kunna påskynda elektrifieringen av vägtransporterna.⁵¹

Under 2024 har det således skett en minskning av både antalet transporter och den sammanlagda körsträckan. Eftersom körsträckan har minskat mer än antalet transporter har det medfört att den genomsnittliga körsträckan per lastbilstransport har minskat. 2024 uppgick denna till 79 kilometer, vilket kan jämföras med 81 kilometer året innan. Trots det senaste årets nedgång är den genomsnittliga körsträckan fortfarande 8 procent längre än 2019.

Utöver godstransportarbetet ger den fraktade godsmängden en kompletterande bild av utvecklingen på lastbilsmarknaden. 2024 fraktades totalt 425 miljoner ton med lastbil. Det innebär en minskning med 5 procent jämfört med 2023 och 14 procent jämfört med 2022. Den fraktade godsmängden har därmed minskat mer än antalet transporter, vilket i sin tur innebär en minskning av den genomsnittliga godsmängden per transport. 2024 uppgick denna till 10,5 ton per lastbilstransport, vilket är 5 procent lägre än 2023 och den lägsta nivån sedan 2014. Utvecklingen kan tyda på en viss minskning av den genomsnittliga fyllnadsgraden, vilket i sin tur kan spegla förändrade varuflöden eller minskad efterfrågan i ett svagare konjunkturläge.

5.1.1 Lastbilstransporter dominerar vid korta avstånd

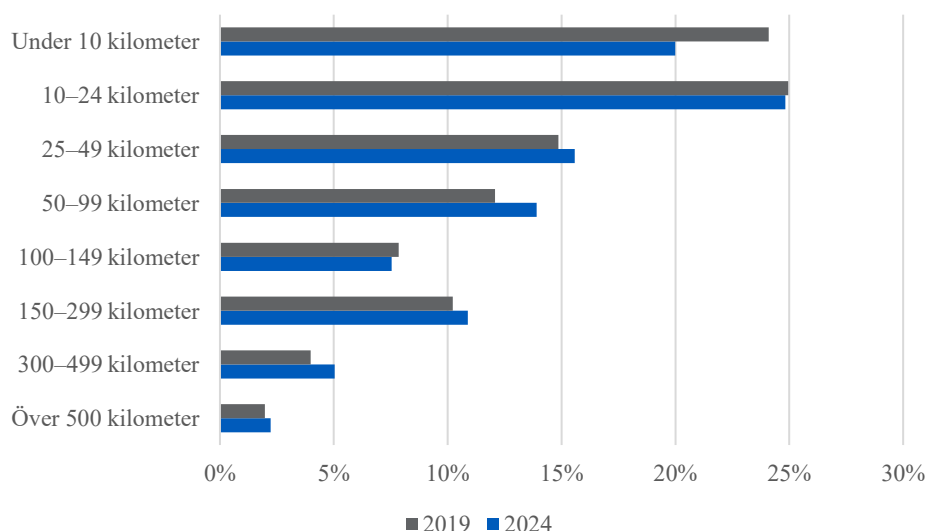
Lastbilstransporter är särskilt konkurrenskraftiga vid korta avstånd, där fordonens höga flexibilitet och relativt låga fasta kostnader kan nyttjas effektivt. Detta återspeglas i transportmönstren. En mycket stor andel av lastbilstransporterna sker nämligen över korta avstånd och med både

⁵⁰ Trafikanalys (2025). Lastbilstrafik 2024. (Statistik 2025:15).

⁵¹ Regeringen (17 september 2025). Pressmeddelande Satsningar på elektrifiering av transportsektorn.

lastning och lossning inom ett och samma län. 2024 uppgick denna andel till 74 procent av den totala godsmängden.⁵²

I figur 14 redovisas andelen lastbilstransporter efter transportavstånd för åren 2019 och 2024.



Figur 14: Andel transporter fördelat efter transportavstånd, 2024 och 2019.

Källa: Trafikanalys

Av de utförda lastbilstransporterna under 2024 var 20 procent kortare än 10 kilometer, 45 procent kortare än 25 kilometer och 61 procent kortare än 50 kilometer. Samtidigt var enbart 18 procent längre än 150 kilometer. Jämfört med 2023 är fördelningen mellan olika transportavstånd i stort sett densamma. Över en längre tidsperiod kan däremot en viss förskjutning mot en ökad andel längre transporter urskiljas. Jämfört med 2019 har antalet transporter längre än 300 kilometer ökat med 14 procent, medan antalet transporter kortare än 10 kilometer har minskat med 23 procent.

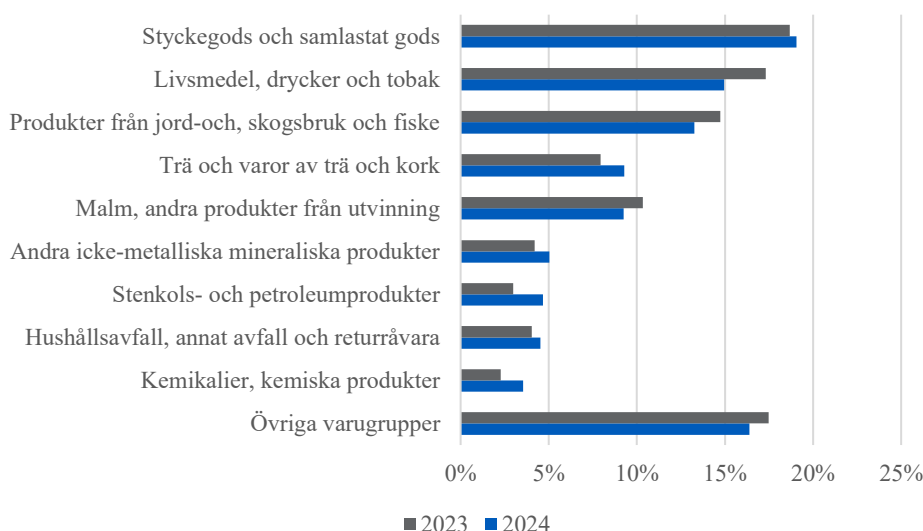
5.1.2 Vanliga varugrupper vid lastbilstransporter

Lastbilstransporter används för en mängd olika varugrupper, allt från malm och jordbruksprodukter till livsmedel, maskiner samt post och paket. Som tidigare konstaterats lämpar sig lastbilstransporter särskilt väl för kortare transporter av varugrupper som kännetecknas av högt värde, hög tidskänslighet och hög skadekänslighet. Ett tydligt exempel är livsmedel, som ofta består av färskvaror och därmed kräver snabba, frekventa och tillförlitliga leveranser. Livsmedelstransporter sker dessutom i stor utsträckning i städer, där avstånden mellan terminaler, varulager och butiker

⁵² Trafikanalys (2025). Lastbilstrafik 2024. (Statistik 2025:15).

i regel är korta. Uppskattningsvis transporteras så mycket som 99 procent av dagligvaruhandelns inrikes godsmängd med lastbil.⁵³

I figur 15 redovisas de största varugruppernas andel av godstransportarbetet vid inrikes transporter.



Figur 15: Varugrupperns andel av godstransportarbetet på väg, 2024 jämfört med 2023.

Källa: Trafikanalys

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

- Styckegods och samlastat gods med en andel på 19 procent.
- Livsmedel, drycker och tobak med en andel på 15 procent.
- Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske med en andel på 13 procent.

Att just styckegods och samlastat gods utgör en stor andel kan kopplas till den växande e-handeln och de ökade krav på snabba och flexibla leveranser som denna utveckling har fört med sig. Samtidigt illustrerar den höga andelen livsmedelstransporter lastbilens betydande roll i distributionskedjan för färskvaror.

Vid utrikes trafik ser sammansättningen av varugrupper något annorlunda ut. Styckegods och samlastat gods är fortsatt den enskilt största varugruppen, men med en andel på 32 procent av godstransportarbetet är den tydligt större än vid inrikes trafik. Andra varugrupper som är vanligt förekommande vid utrikes trafik är maskiner och instrument med en andel

⁵³ Trafikanalys (2023). Dagligvaruhandelns varutransporter – en kartläggning. (Rapport 2023:8).

på 14 procent, motsvarande vid inrikes trafik är enbart 2 procent, samt kemikalier och kemiska produkter med en andel på 13 procent. Vid utrikes trafik består lastbilstransporterna således i högre grad av industritransporter. Samtidigt finns en tydligare koncentration till ett fåtal varugrupper, där de tre största tillsammans står för närmare 60 procent av godstransportarbetet.

Mått i transporterad godsmängd blir bilden delvis en annan. Här står malm och andra produkter från utvinning för 30 procent av den totala godsmängden, att jämföra med 9 procent av godstransportarbetet. Skillnaden mellan måtten beror på att dessa varor är tunga och ofta transporteras över korta avstånd. Därefter följer produkter från jord- och skogsbruk samt fiske med 12 procent, styckegods och samlastat gods med 10 procent samt livsmedel, drycker och tobak med 8 procent.

Som framgår av tabell 13 minskade den totala godsmängden under 2024. Den varugrupp som framförallt drivit denna utveckling är produkter från jord- och skogsbruk, där volymerna minskade med cirka 20 procent jämfört med 2023. Även varugrupperna trä samt varor av trä och kork, styckegods och samlastat gods samt post och paket minskade tydligt. Utvecklingen kan följa av minskad efterfrågan från byggsektorn och minskad konsumtion bland hushållen. Samtidigt går det att se tydliga ökningar av varugrupperna maskiner och instrument, malm och andra produkter från utvinning samt transportutrustning, vilket pekar på att vissa delar av industrin har haft en mer stabil eller till och med ökande efterfrågan på transporter under året.

5.2 Godstransporter på järnväg

Godstransportarbetet på det svenska järnvägsnätet uppgick 2024 till knappt 22 miljarder tonkilometer. Det motsvarar en minskning med knappt 1 procent jämfört med 2023 och närmare 6 procent jämfört med året dessförinnan. Av detta utfördes omkring 14 miljarder tonkilometer i inrikes trafik och cirka 8 miljarder tonkilometer i utrikes trafik. Det innebär att 64 procent av godstransportarbetet utfördes inom Sveriges gränser, medan 36 procent utgjordes av gränsöverskridande trafik. Med undantag för 2020, när pandemin tillfälligt begränsade godstrafiken över landsgränserna, har fördelningen mellan inrikes och utrikes trafik varit relativt stabil över tid.⁵⁴

I tabell 14 framgår utvecklingen av tågkilometer, transporterad godsmängd och tonkilometer under åren 2019–2024.

Tabell 14: Tågkilometer, godsmängd och tonkilometer, gods på järnväg, 2019–2024.

Indikator	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024/2023
Tågkilometer (1 000-tal)	35 601	35 051	36 316	37 177	36 684	37 218	1%

⁵⁴ Trafikanalys (2025). Bantrafik 2024 (Statistik 2025:21).

Indikator	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024/2023
Godsmängd (1 000-tal ton)	68 220	69 805	72 458	70 942	68 293	65 906	-3%
Tonkilometer (1 000-tal)	22 222	22 094	23 449	23 161	21 953	21 789	-1%

Källa: Trafikanalys

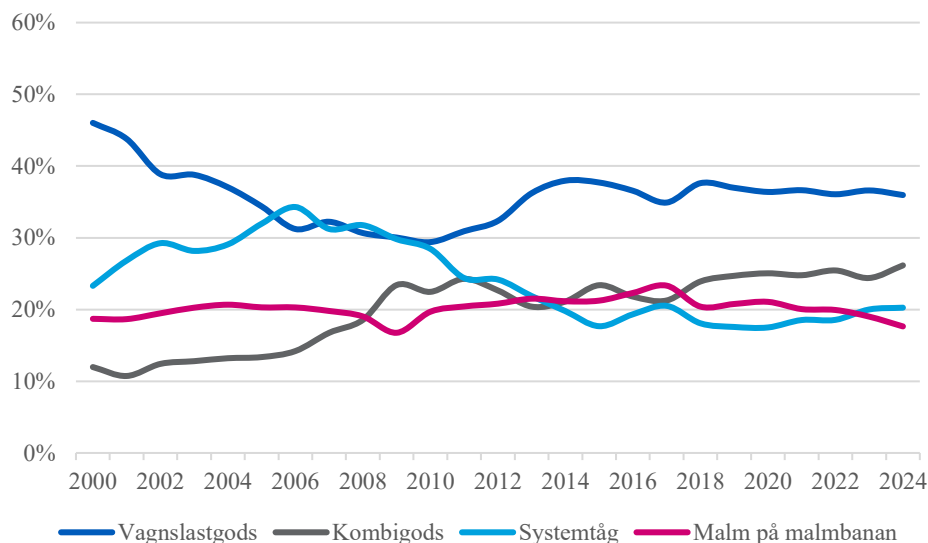
Godstågens sammanlagda körsträcka uppgick 2024 till drygt 37 miljoner tågkilometer. Det motsvarar en ökning med 1 procent jämfört med 2023 och 5 procent jämfört med 2019. Samtidigt fortsatte efterfrågan på järnvägstransporter att minska. Den fraktade godsmängden uppgick till knappt 66 miljoner ton, vilket är en minskning med 3 procent jämfört med 2023 och nära 10 procent jämfört med 2021. Nedgången drivs i första hand av minskad utrikes trafik, men även inrikes trafik har minskat jämfört med tidigare år. Det är rimligt att tro att denna utveckling hänger samman med de senaste årens globala konjunkturedgång, som både påverkat industrin och exportvolymerna.

När siffrorna i tabell 14 ställs i relation till varandra framgår att utbud och efterfrågan har utvecklats i olika riktningar under det senaste året. Eftersom utförda tågkilometer har ökat, medan godsmängden har minskat, har den genomsnittliga godsmängden per tågkilometer minskat. Givet att den generella lastförmågan är oförändrad tyder detta på att vagnarnas genomsnittliga fyllnadsgrad har sjunkit.

Godstransporter på järnväg kan delas in i tre segment: vagnslast-, kombi- och systemtransporter. De olika transportuppläggen skiljer sig åt både sett till förutsättningar samt utförande och därmed vilka transportbehov de är avsedda att möta. Systemtågstransporter möter i högre grad behovet av regelbundna transporter av stora och tunga godsmängder, varför de ofta nyttjas inom industrin. Samtidigt erbjuder vagnslast- och kombitågstransporter en högre flexibilitet, som gör att de är bättre lämpade för varierande flöden av medeltungt gods, såsom träprodukter, kemikalier och byggmaterial. Kombitransporterna har dessutom fördelen att möjliggöra intermodala transportupplägg, där järnväg kombineras med lastbil.

Fördelningen mellan de olika typerna av transporter har varierat över tid. I figur 16 visas utvecklingen av de olika segmentens andel av det totala godstransportarbetet på järnväg under perioden 2000–2024.

Malmtransporter på malmbanan är en form av systemtåg, men särredovisas i statistiken eftersom de utgör en betydande del av totalen.



Figur 16: Andel av godstransportarbete per segment, 2000–2024.

Källa: Trafikanalys, egna bearbetningar

2024 stod vagnslasttransporterna för den största andelen, med 36 procent av godstransportarbetet. Därefter följer kombitågstransporterna med 26 procent, systemtågstransporterna med 20 procent och malmtransporter på Malmbanan med 18 procent.

Även om fördelningen mellan segmenten har varit relativt stabil under de senaste åren, kan flera långsiktiga trender urskiljas:

- En ökning av kombitransporterna. Sedan 2000 har andelen kombitransporter mer än dubblats. En stor del av tillväxten skedde mellan 2006 och 2015, men även under senare år har andelen fortsatt att öka, om än i långsammare takt. Utvecklingen speglar sannolikt en ökad efterfrågan på intermodala transportlösningar.
- En minskning av systemtågstransporterna. Sedan millennieskiftet har andelen systemtågstransporter minskat från 23 till 20 procent, där nedgången var särskilt påtaglig mellan 2006 och 2015. De allra senaste åren är trenden dock svagt uppgående och sedan 2020 har trafikens andel ökat med 3 procentenheter.
- En minskning av vagnslasttransporterna. Sett till hela perioden har andelen vagnslasttransporter minskat med 10 procentenheter. Trots att trafiken alltså befinner sig på ett sluttande plan har den allra tydligaste nedgången avtagit. En bidragande orsak är svårigheterna att bedriva trafiken med lönsamhet och att förutsättningarna för trafiken har försämrats över tid, bland annat genom en minskning av antalet rangerbangårdar, industrispår och taxepunkter.

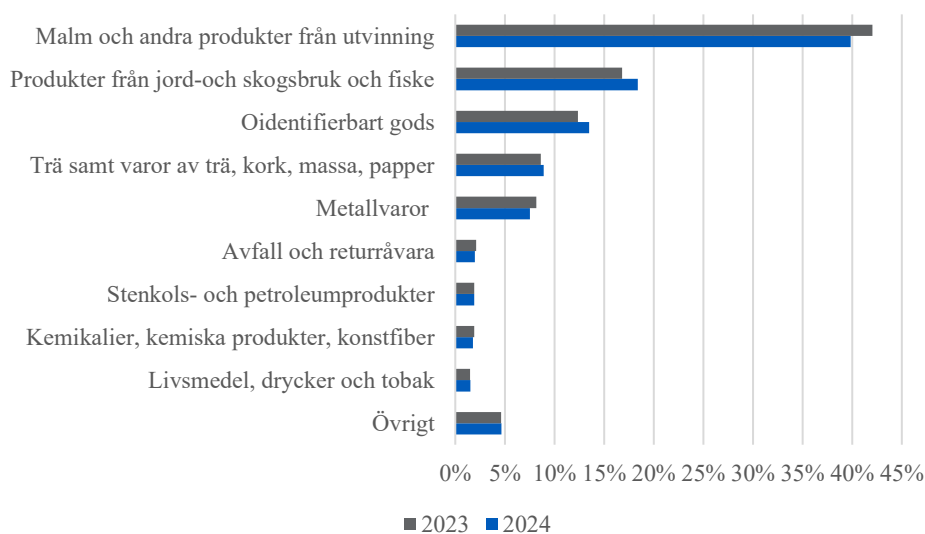
- Malmtransporterna har varit relativt konstanta. Andelen malm på Malmbanan har varit tämligen oförändrad över det längre intervallet, med ungefär en femtedel av godstransportarbetet. Under de allra senaste åren går det däremot att se en tydlig nedgång. Det skulle kunna bero på en minskad efterfrågan på järnmalm, men även stoppet på Malmbanan under början av 2024 kan ha påverkat.

5.2.1 Vanliga varugrupper vid järnvägstransporter

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

En närmare genomgång av varugrupperna som transporteras på järnväg visar också att trafiken i hög grad utgörs av varugrupper som ofta kräver stor lastkapacitet och transporteras över längre sträckor.

I figur 17 redovisas olika varugruppernas andel av den totala godsmängden under 2023 respektive 2024.



Figur 17: Varugruppernas andel av godsmängden på järnväg, 2023 och 2024.

Källa: Trafikanalys

Fem varugrupper sticker ut och står tillsammans för 88 procent av godsmängden. Den enskilt största varugruppen är malm och andra produkter från utvinning, med 40 procent av godsmängden. Andra varor som är vanliga att frakta på järnväg är:

- produkter från jord- och skogsbruk med 18 procent av godsmängden,
- trä samt varor av trä, kork och massa med 9 procent och
- metallvaror med 8 procent.

För respektive varugrupp är förändringarna jämfört med 2023 relativt små. Störst ökning, både till andel och i faktisk godsmängd, står varugruppen produkter från jord- och skogsbruk för. De allra flesta varugrupperna har dock minskat i omfattning under året. Den absolut största nedgången återfinns inom varugruppen malm och andra produkter från utvinning, där den transporterade godsmängden minskade med omkring 8 procent. Det är huvudsakligen minskningen av denna varugrupp som driver den totala nedgången i godsmängden. Förändringarna får dock inte mer än marginell påverkan på fördelningen mellan varugrupperna, vilket tyder på att nedgången är volymmässig snarare än strukturell.

För att urskilja mer betydande förändringar krävs en längre tidshorisont. Sedan 2019 har både andelen malm och andra produkter från utvinning och trä samt varor av trä, kork och massa minskat med 4 procentenheter, medan andelen produkter från jord- och skogsbruk har ökat med 6 procentenheter.

6 Ekonomisk utveckling i företagen

6.1 Godstransporter på väg

Marknadsstruktur

Under 2024 bedrev totalt 14 943 företag yrkesmässig godstrafik på väg. Det är en marginell minskning jämfört med 2023, men en ökning med 4 procent jämfört med 2019.⁵⁵ Under året gick även 207 åkerier, som bedrevs som aktiebolag i konkurs, jämfört med 180 året innan. Under 2025 har däremot utvecklingen vänt och antalet konkurser har minskat till 197 åkerier.⁵⁶ Samtidigt har andelen åkerier med skulder registrerade på skattekontot ökat under de senaste åren. I december 2025 hade 17 procent av företagen sådana skulder, att jämföra med 6 procent 2022. Detta innebär en högre risk för ytterligare konkurser framöver, även om det kan noteras att andelen med skatteskulder minskade något under 2025.⁵⁷

Liksom den yrkesmässiga trafiken på väg i övrigt är godstrafiken en i grunden småskalig bransch, där ett stort antal mindre företag utgör en stor del av marknaden. 2024 var 49 procent av företagen enmansföretag, 32 procent hade 1 till 4 anställda, 5 procent hade 20 anställda eller fler och enbart 0,4 procent hade 100 anställda eller fler.⁵⁸ Jämfört med 2019 har andelen enmansföretag ökat med 7 procentenheter, en tillväxt som främst har skett på bekostnad av företag med 1 till 4 anställda. Samtidigt har antalet företag med 50 anställda eller fler ökat med 15 procent. Eftersom denna ökning sker från låga nivåer får den dock inte mer än ett marginellt genomslag i den samlade fördelningen.

I december 2024 fanns det 88 193 registrerade lastbilsfordon, vilket är i nivå med december 2023 och motsvarar en ökning med 5 procent jämfört med december 2019. Detta innebär ett genomsnitt på 5,9 lastbilar per tillstånd. Antalet registrerade lastbilar har därmed ökat i snabbare takt än antalet företag, vilket har lett till en ökning av det genomsnittliga antalet lastbilar per tillstånd. De senaste fem åren har genomsnittet ökat med 7 procent, vilket pekar på en utveckling mot större företagsenheter.

Utveckling av ekonomiska nyckeltal

Åkerimarknaden karaktäriseras även av att den är fragmenterad och består av olika delmarknader med varierande ekonomiska förutsättningar. Enligt

⁵⁵ Statistiska Centralbyrån Företagsdatabasen (2025) Företag (FDB) efter näringsgren SNI2007 och storleksklass 2008-2025 (2025-12-02).

⁵⁶ Creditsafe.com (2025) Alla konkurser i Sverige 2024

⁵⁷ Skatteverket, e-postkommunikation med handläggare 2025-12-09

⁵⁸ Statistiska Centralbyrån Företagsdatabasen (2025) Företag (FDB) efter näringsgren SNI2007 och storleksklass 2008-2025 (2025-12-02).

Sveriges Åkeriföretag kan branschen delas in i sju huvudsakliga delmarknader:

- bygg- och anläggningstransporter,
- fjärrtransporter,
- närdistribution,
- skogstransporter,
- miljötransporter,
- tanktransporter, och
- övriga typer av transporter (exempelvis fordonstransporter).⁵⁹

Den ekonomiska utvecklingen inom respektive delmarknad påverkas i hög grad av utvecklingen i de underliggande branscherna. Exempelvis är marknaden för bygg- och anläggningstransporter knuten till byggkonjunkturen. Marknaden för skogstransporter påverkas bland annat av utvecklingen inom pappersindustrin, medan marknaden för fjärrtransporter varierar i högre grad med fluktuationer i växelkursen. Eftersom förutsättningarna varierar mellan delmarknaderna speglar nyckeltalen i tabell 15, som är ett genomsnitt för hela branschen, inte nödvändigtvis den ekonomiska verkligheten i alla delar av marknaden.

Tabell 15: Nyckeltal för åkeriföretag 2019–2024, medianvärden.

Nyckeltal	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nettoomsättning (tkr)	3 229	3 120	3 249	3 457	3 409	3 271
Rörelsemarginal (%)	4,5	6	5,9	6,4	6,2	6,5
Soliditet (%)	36	38	39	41	43	44

Källa: Statistiska centralbyrån

Medianomsättningen minskade för andra året i följd till 3,3 miljoner kronor. Det är dock fortfarande på en högre nivå än 2019. Fluktuationerna mellan åren är dock små och medianomsättningen har varit relativt stabil under hela perioden. Utvecklingen av den undre respektive övre kvartilen visar dock att spridningen mellan företagen har ökat. Den undre kvartilen uppgick till 1,1 miljoner kronor, vilket är en minskning med närmare 10 procent jämfört med 2023. Det indikerar att en större andel företag återfinns i de lägre intäktsintervallen jämfört med året innan. Samtidigt ligger den övre kvartilen kvar på nivåer kring 10 miljoner kronor, vilket pekar på att de större företagen har lyckats bibehålla relativt höga intäkter. Det pekar på att de mindre företagen har påverkats mer av den minskade efterfrågan och att skillnaderna mellan små och stora företag har ökat.

⁵⁹ Sveriges Åkeriföretag (2024) Åkerinäringen med Verksamhetsområden - Nyckeltal för lönsamhet och tillväxt (Nyckeltalsrapporten 2024)

Rörelsemarginalen har gradvis förbättrats under perioden. 2024 uppgick medianvärdet till 6,5 procent, vilket är en ökning med 0,3 procentenheter jämfört med 2023 och 2 procentenheter jämfört med 2019. Den undre kvartilen har ökat från 0 till 0,4 procent, medan den övre har ökat från 14 till 15,1 procent. Skillnaderna mellan företagen har därmed ökat något under året. Samtidigt som en betydande andel företag har låg eller obefintlig lönsamhet uppvisar de mest lönsamma företagen rörelsemarginaler som klart överstiger genomsnittet för näringslivet i stort.

Soliditeten fortsätter att stärkas, om än i långsam takt. 2024 uppgick medianvärdet till 44 procent, vilket är 1 procentenhet högre än 2023 och 8 procentenheter högre än 2019. Som ofta när det gäller soliditeten är spridningen mellan företagen stor. Den undre kvartilen uppgick till 24 procent och den övre kvartilen till 68 procent. Samtidigt som den undre kvartilen har ökat, har den övre minskat något. Skillnaderna mellan företagen har därmed minskat, med fler företag som uppvisar en mer stabil ekonomisk situation och större motståndskraft mot förluster.

Den nedåtgående efterfrågan på lastbilstransporter avspeglas delvis i den ekonomiska utvecklingen under 2024. För första gången sedan covid-19-pandemins utbrott har medianomsättningen minskat något. Minskningen är tydligast bland företag i de lägre intäktsintervallen, vilket pekar på att de mindre företagen har drabbats i större utsträckning. Samtidigt har lönsamheten kunnat upprätthållas på nivåer som ur ett historiskt perspektiv är förhållandevis höga. Trots att räntesänkningar har skapat ett mer gynnsamt marknadsläge har konjunkturutvecklingen varit svag även under 2025. Även om det kan dröja innan en högkonjunktur tar vid pekar prognoser på att ytterligare steg i rätt riktning kan tas under 2026. Det kan i sådana fall skapa bättre förutsättningar för en återhämtning av både efterfrågan och de ekonomiska nyckeltalen.

6.2 Godstransporter på järnväg

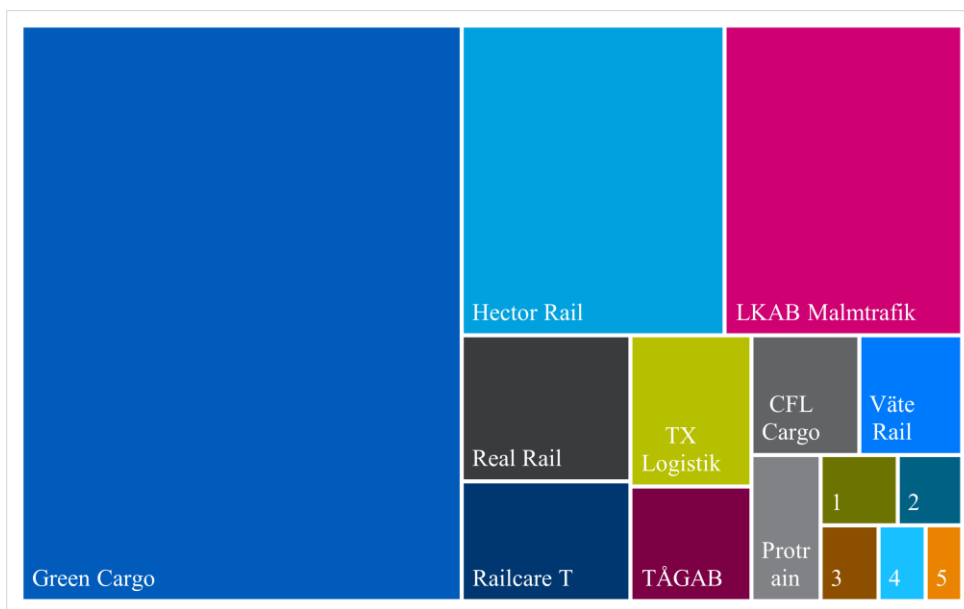
Marknadsstruktur och marknadsandelar

Godstransportmarknaden på järnvägen avreglerades i mitten av 1990-talet, vilket öppnade upp för nya aktörer att bedriva godstrafik på det svenska järnvägsnätet. Sedan dess har flera företag etablerat sig på marknaden. Medan flera av dem inte längre är aktiva har andra lyckats bygga upp en stabil verksamhet och successivt vinna marknadsandelar från de etablerade företagen.

2024 bedrev 18 företag godstrafik på det svenska järnvägsnätet.⁶⁰ I figur 19 redovisas företagens marknadsandelar baserade på redovisad nettoomsättning för räkenskapsåret 2024. Företag med licens i andra länder

⁶⁰ Trafikanalys (2025). Bantrafik 2024 (Statistik 2025:21).

är inte inkluderade i redovisningen. Det bör även noteras att vissa företag bedriver en verksamhet som sträcker sig bortom renodlade järnvägstransporter, vilket innebär att deras marknadsandelar kan vara något överskattade i relation till företag som enbart bedriver godstransporter.



Figur 18: Godstransportföretagens marknadsandel baserad på nettoomsättning 2024.⁶¹

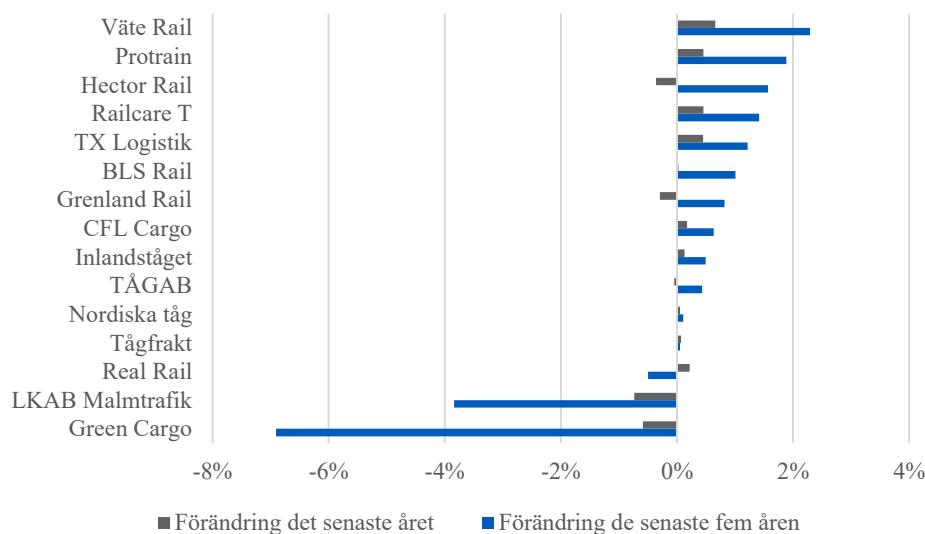
Källa: Respektive företags årsredovisning

Av figur 19 framgår att marknaden storleksmässigt kan delas in i fyra olika kategorier.

- Green Cargo är med god marginal det största företaget med en marknadsandel på omkring 47 procent.
- Därefter följer Hector Rail och LKAB Malmtrafik med marknadsandelar på 15 respektive 14 procent.
- I efterföljande kategori återfinns Real Rail, Railcare T, TÅGAB, CFL Cargo, VÄTE Rail, ProTrain och TX Logistik, samtliga med marknadsandelar i spannet mellan 2 och 4 procent.
- Slutligen finns ett antal mindre företag i Nordiska Tåg, Inlandståg, Tågfrakt, Grenland Rail och BLS Rail, alla med en marknadsandel under 1 procent vardera.

I figur 20 presenteras förändringarna i respektive företags marknadsandel det senaste året samt de fem senaste åren.

⁶¹ Företag med nummer: 1) BLS Rail, 2) Inlandståg, 3) Grenland Rail, 4) Nordiska tåg, 5) Tågfrakt



Figur 19: Förändring av marknadsandel per koncern, 2024 jämfört med 2023 och 2019.

Källa: Respektive företags årsredovisning

Jämfört med 2023 har merparten av företagen ökat sina marknadsandelar, om än i begränsad utsträckning. Den största ökningen står VÄTE Rail för, med en tillväxt på 0,7 procentenheter, följt av Railcare T och ProTrain som båda ökade med 0,5 procentenheter. Samtidigt har fyra företag minskat sina marknadsandelar, varav LKAB Malmtrafik och Green Cargo uppvisar de största nedgångarna. Att Green Cargo förlorar marknadsandelar är inget nytt utan snarare en fortsättning på en längre trend. Sedan 2019 har företagets marknadsandel minskat med omkring 7 procentenheter och sedan 2015 med omkring 10 procentenheter. Det har medfört att Green Cargo nu står för mindre än hälften av den samlade nettoomsättningen på marknaden. Parallellt med detta har flera andra företag såsom Hector Rail, CFL Cargo och Real Rail ökat sina marknadsandelar.

Även om de årliga förändringarna är små går det således att se en omfördelning av marknadsandelarna över tid, där den tidigare monopolisten successivt minskar till förmån för nya företag. Denna utveckling återspeglas i HH-index för godstransportmarknaden, som kan användas för att få en indikation på marknadskoncentrationens utveckling över tid.

Tabell 16: Herfindahl-Hirschman-index för godstransportmarknaden på järnväg, 2019–2024.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Herfindahl-Hirschman-index	3 655	3 453	3 315	3 195	2 781	2 706

Källa: Respektive företags årsredovisning, egna bearbetningar

2024 uppgick HH-index till 2 706. Som framgår av tabell 16 har indexet minskat kontinuerligt sedan 2019, med en särskilt tydlig minskning mellan 2022 och 2023. Detta pekar på en minskad marknadskoncentration och därmed ökad konkurrens mellan företagen.

Samtidigt är det viktigt att komma ihåg att godstransportmarknaden är differentierad och att många företag i praktiken inte konkurrerar direkt med varandra. De marknadsandelar som redovisas i figur 19 ger därför inte nödvändigtvis en fullständig bild av företagens faktiska konkurrenssituation och styrkeförhållanden. Som redan klargjorts kan marknaden delas in i vagnslast-, kombi-, system- och malmtransporter (se kapitel 5.2). Den konkurrens som företagen möter från andra järnvägsföretag, men även från andra trafikslag, varierar mellan segmenten. Inom segmentet för systemtågtransporter är konkurrensen mellan järnvägsföretag mer påtaglig, medan konkurrensen från andra trafikslag är begränsad. Ett motsatt förhållande råder inom segmentet för vagnslasttransporter. Företagens relativa styrkeförhållanden varierar därmed beroende på vilken typ av transport som avses.

Bokslutsinformation och ekonomiska nyckeltal

Tabell 17 sammanfattar den ekonomiska utvecklingen i branschen mellan 2019 och 2024 med fokus på nettoomsättning, rörelseresultat och årets resultat. Samtliga belopp anges i löpande priser.

Tabell 17: Bokslutsinformation gods på järnväg, 2019–2024, total- och medianvärden.

Indikator	Mått	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Omsättning (tkr)	Totalt	6 630 655	6 876 472	7 174 595	7 812 861	8 383 195	8 589 089
	Median	153 404	149 696	158 849	182 088	185 995	204 341
Rörelseresultat (tkr)	Totalt	-118 424	-129 900	629 311	323 304	114 524	-91 484
	Median	2 911	2 576	14 640	11 688	5 898	3 632
Årets resultat (tkr)	Totalt	-180 893	-235 931	431 708	116 604	-64 774	-297 140
	Median	257	75	5 301	2 792	3 242	1 040

Källa: Respektive företags årsredovisning

Den samlade nettoomsättningen uppgick 2024 till närmare 8,6 miljarder kronor, vilket motsvarar en ökning med 2 procent jämfört med 2023 och omkring 30 procent jämfört med 2019. Justerat för inflationen syns dock en mindre nedgång jämfört med föregående år. Eftersom godstransportarbetet samtidigt minskade pekar det på att tillväxten under 2024 i hög grad har drivits av prisökningar. Medianomsättningen uppgick till 204 miljoner kronor, vilket innebär en ökning med 10 procent jämfört med 2023 och 33 procent jämfört med 2019. Samtidigt minskade den undre kvartilen från 88 miljoner till 79 miljoner kronor, medan den övre ökade från 322 miljoner till 356 miljoner kronor. Det tyder på att tillväxten inte enbart har varit

koncentrerad till de allra största aktörerna, utan även företag i mellanskiktet har vuxit. Att den undre kvartilen samtidigt har minskat pekar dock på en ökad spridning mellan företag med lägst respektive högst intäkter.

Det samlade rörelseresultatet uppgick till -91 miljoner kronor, vilket är en försämring med knappt 210 miljoner kronor jämfört med 2023 och en förbättring med närmare 30 miljoner kronor jämfört med 2019. I jämförelse med periodens toppår 2021 har det samlade rörelseresultatet minskat med cirka 700 miljoner kronor. I rörelseresultatet kan även miljökompensationer om totalt 550 miljoner kronor ingå.⁶² Omfattningen av stöden minskade under 2024, vilket delvis förklarar nedgången i rörelseresultatet. Faktum är att variationerna i rörelseresultatet under denna period i hög grad sammanfaller med variationer i stödnivåerna.

Elva företag redovisade ett positivt rörelseresultat och sex företag förbättrade sina resultat jämfört med 2023. De negativa rörelseresultatet återfinns huvudsakligen bland marknaden större aktörer, där Green Cargo och Hector Rail har stor påverkan på det samlade resultatet. Medianvärdet har minskat från knappt 6 miljoner till knappt 4 miljoner kronor. Samtidigt har den undre kvartilen minskat från knappt -5 miljoner till -8 miljoner kronor, medan den övre har minskat från 23 miljoner till 14 miljoner kronor. Trots att majoriteten redovisar positiva rörelseresultat tyder detta på att stora delar av marknaden har sett en negativ utveckling under året.

Slutligen riktar vi blicken mot resultaträkningens nedersta rad. Företagens samlade resultat uppgick till -297 miljoner kronor, vilket är en försämring med 230 miljoner kronor jämfört med 2023 och cirka 120 miljoner kronor jämfört med 2019. Jämfört med 2021 uppgår försämringen till hela 730 miljoner kronor. Utvecklingen drivs i hög grad av några få företag med stora förluster, där Green Cargo särskilt utmärker sig.

Trots att det samlade resultatet är negativt har en majoritet av företagen redovisat vinster. Totalt redovisade tio företag plusresultat medan fem företag uppvisade negativa resultat. Samtidigt har de allra flesta försämrat sitt resultat jämfört med föregående år, vilket har medfört att medianvärdet minskat från drygt 3 miljoner till 1 miljon kronor. Samtidigt har den undre kvartilen minskat från -1 miljon till -10 miljoner kronor och den övre från 10 miljoner till 4 miljoner kronor. Det indikerar ökade skillnader mellan företagen, samtidigt som det har varit svårt för dem att generera några större vinster under året.

I tabell 18 presenteras medianvärden för rörelsemarginalen, EBITDA-marginalen och soliditeten mellan 2019 och 2024.

⁶² Trafikverket (2023) Miljökompensationer till järnvägsföretag Uppföljning enligt 15 § i förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg (2023:189)

Tabell 18: Nyckeltal för godstransporter på järnväg 2019–2024, medianvärden.

Nyckeltal	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Rörelsemarginal (%)	2,5	2,0	9,1	3,3	4,2	2,0
EBITDA (%)	5,6	2,1	9,6	5,2	10,1	4,5
Soliditet (%)	27,5	31,7	36,0	30,5	30,2	36,6

Källa: Respektive företags årsredovisning

Medianvärdet av rörelsemarginalen uppgick 2024 till 2 procent, vilket är en försämring med 2,2 procentenheter jämfört med 2023 och 0,5 procentenheter jämfört med 2019. Jämfört med 2021 är nedgången hela 7,1 procentenheter. Spridningen är stor och rörelsemarginalerna sträcker sig från -7 till 24 procent, med fyra företag som noterades för en negativ rörelsemarginal och elva företag för en positiv. I jämförelse med föregående år syns dock försämringar bland merparten av företagen. Den undre kvartilen uppgick till -1 procent, vilket är en oförändrad nivå jämfört med 2023, medan den övre har minskat från 13 till 8 procent. Detta indikerar färre företag med höga rörelsemarginaler.

Medianvärdet av EBITDA-marginalen uppgick till 4,5 procent, vilket är en försämring med 5,6 procentenheter jämfört med 2023 och 1,1 procentenheter jämfört med 2019. Den tydliga skillnaden mellan EBITDA-marginalen och rörelsemarginalen visar att den operativa verksamheten genererar lönsamhet, men att kapitalintensiva investeringar och avskrivningar drar ner rörelseresultatet. Den undre kvartilen ligger runt 1 procent och den övre kvartilen på 9 procent, vilket indikerar en stor spridning mellan företagen, där vissa har en stark operativ lönsamhet, medan andra ligger nära noll. Jämfört med 2023 är den undre kvartilen oförändrad, medan den övre har minskat med 7 procentenheter, vilket pekar på färre företag med hög operativ lönsamhet.

Medianvärdet av soliditeten uppgick till 36,6 procent, vilket är 6,4 procentenheter högre än 2023 och 9,1 procentenheter högre än 2019. Den kraftiga ökningen kan dels härledas till att vissa företag fått kapitaltillskott, men även till ökning hos TÅGAB och Inlandståget, som även bedriver persontransporter. Bland mer renodlade godstransportföretag har soliditeten i de allra flesta fallen snarare minskat. Samtidigt varierar soliditeten kraftigt mellan företagen, från negativa nivåer till över 60 procent. BLS Rail, det enda företaget med negativ soliditet, meddelade under 2025 att de avvecklar sin godstrafik. Därutöver balanserar ytterligare ett par företag nära gränsen till en negativ soliditet, vilket gör dem sårbara för fortsatta förluster. Den undre kvartilen har minskat från 21 till 18 procent, medan den övre har ökat från 43 till 44 procent.

Nyckeltalen visar att marknaden successivt har luckrats upp över tid, med fler aktörer som konkurrerar om uppdrag och en tydlig förskjutning av marknadsandelar från Green Cargo till privatägda företag. Green Cargo har minskat sin andel kontinuerligt och under 2023 föll den för första gången under 50 procent. Trots en nedgång i godsvolymerna har nettoomsättningen fortsatt att öka. Samtidigt har kostnaderna ökat i snabbare takt, vilket avspeglas i att branschens lönsamhet minskar för tredje året i följd. Samtidigt ska det sägas att skillnaderna mellan företagen är stora. De största förlusterna noteras bland marknads större aktörer, vilket har fått ett stort genomslag på helheten. Många av de mindre och medelstora företagen uppvisar däremot i regel positiva, om än begränsade, lönsamhetssiffror.

7 Marknadshändelser

Förändrad vägavgift för tunga fordon

Under våren 2025 ändrades den svenska vägavgiften för tunga fordon. Avgiften baseras numera på fordonets vikt och koldioxidutsläpp, istället för som tidigare på totalvikt, antal axlar och EURO-klass. Förändringen är en följd av Eurovinjettsamarbetet, ett gemensamt system för uttag av vägavgifter för tunga godstransporter på vissa vägar. I vägavgiftssamarbetet deltar, förutom Sverige, även Luxemburg och Nederländerna. En vägavgift som betalas i något av dessa länder gäller även vid färd i de övriga anslutna ländernas vägnät.⁶³

På väg mot papperslösa godstransporter

Under 2025 har flera genomförandeakter inom ramen för eFTI-förordningen trätt i kraft. Dessa möjliggör för medlemsstaterna att påbörja utvecklingen av de IT-system som krävs för att hantera elektronisk information och därmed för papperslösa godstransporter inom EU. eFTI, som står för Electronic Freight Transport Information, antogs 2020 och ska tillämpas fullt ut från och med juli 2027. Från denna tidpunkt ska företag kunna dela information elektroniskt med berörda myndigheter inom EU.⁶⁴

Ökat fokus på godstransporter

I november 2025 presenterades en ny godstransportstrategi som ska ligga till grund för regeringens fortsatta arbete på området. Strategin betonar näringslivets behov av transporter och transportsektorns klimatomställning.

Fyra fokusområden anges:

- ett intermodalt och effektivt transportsystem
- ett transportsystem med konkurrenskraftiga transporter
- ett robust transportsystem
- ett fossilfritt och resurssnålt transportsystem.⁶⁵

Under 2025 beslutades även om flera uppdrag med inriktning på att stärka förutsättningarna för en effektiv godstrafik.⁶⁶ Trafikverket redovisade i december ett uppdrag att ta fram en trafikslagsövergripande handlingsplan för att förbättra förutsättningarna för långväga godstransporter.⁶⁷ I januari 2026 redovisade myndigheten även ett uppdrag om att redogöra för behovet av bärighetshöjande åtgärder i det icke-statliga vägnätet för att skapa sammanhängande godsstråk.⁶⁸ Vidare redovisade Trafikanalys i februari

⁶³ Transportstyrelsen 2025-03-07 Information Vägavgiften förändras den 25 mars 2025

⁶⁴ Trafikanalys 2025-01-24 Nyhet EU tar ett steg mot papperslösa godstransporter

⁶⁵ Regeringen 2025-11-10 Pressmeddelande Nationell godstransportstrategi för ett konkurrenskraftigt näringsliv

⁶⁶ Regeringen 2025-05-13 Pressmeddelande Tre nya uppdrag för effektivare godstransporter

⁶⁷ Trafikverket (2025) Handlingsplan för långväga godstransporter: Redovisning av regeringsuppdrag 2025:166

⁶⁸ Trafikverket (2026) Bärighetshöjande åtgärder på icke-statliga vägar 2025:170

2026 ett uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag gällande effektiviteten för godstransporter i järnvägssystemet.⁶⁹

Förlängd och förstärkt miljökompensation

Under 2025 beslutades att systemet med miljökompensation för godstransporter på järnväg skulle förlängas till och med 2030. Samtidigt höjdes stödnivån med 335 miljoner kronor per år, från 550 miljoner till 885 miljoner kronor. Höjningen motsvarar Trafikverkets beräknade ökning av banavgifterna för godstrafiken och syftar till att upprätthålla järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag. Kompensationen riktar sig till järnvägsföretag som transporterar gods på det statliga järnvägsnätet.⁷⁰

Sedan en tid tillbaka har Trafikverket successivt justerat banavgifterna för att uppfylla järnvägslagens krav på marginalkostnadstäckning. Mot denna bakgrund gav regeringen Trafikverket i uppdrag att se över de banavgifter som tas ut på det statliga järnvägsnätet. Trafikverket redovisade uppdraget under sommaren 2025. Enligt myndighetens bedömning skulle avgifterna behöva höjas ytterligare till följd av nya beräkningar av slitage på infrastrukturen.⁷¹

BLS Rail avvecklar sin godstrafik

BLS Rail meddelade under året att de avser att avsluta all godstågstrafik i januari 2026 efter flera år med svaga ekonomiska resultat. Trafiken har bland annat omfattat transporter av massaved från Norge och Mellansverige. Företaget menar att höjda banavgifter och omfattande avstängningar av järnvägssträckor har påverkat lönsamheten negativt. Istället avser de att fokusera på uthyrning av lok genom dotterbolagen BL Rail och Kronlok.⁷²

⁶⁹ Trafikanalys (2026) Effektiva godstransporter på järnväg – ett kunskapsunderlag 2026:2

⁷⁰ Regeringen 2025-10-13 Artikel Prioriteringar inom Transporter och infrastruktur – Budgetpropositionen för 2026

⁷¹ Trafikverket 2025-06-30 Nyhet Regeringen har tagit emot rapporten som pekar på förändrade banavgifter på järnvägen.

⁷² Järnvägar.nu 2025-11-24 Nyhet BLS ger upp godstågstrafiken.

8 Slutsatser

Resultaten i denna rapport visar att utvecklingen på transportmarknaden under 2024 i hög grad har präglats av en ökad stabilisering efter de stora förändringar som följde i spåren av pandemin. Transportstyrelsens samlade bedömning är att marknaderna för persontransporter överlag har utvecklats i en positiv riktning. Även om det finns skillnader mellan trafikslagen har resandeutvecklingen i stora delar stabiliserats, samtidigt som de ekonomiska resultaten har förbättrats. Detta har bidragit till mer stabila och förutsägbara förutsättningar på marknaden. Godstransportmarknaderna fortsätter dock att utvecklas svagt, med minskade godsvolymer och delvis försämrade ekonomiska resultat. I kombination med den svaga konjunkturutvecklingen innebär detta en mer osäker utveckling framåt.

8.1 Resandeutvecklingen allt mer i en stabiliseringsfas

Det kollektiva resandet ökade i snabb takt efter att restriktionerna till följd av covid-19-pandemin hävdes i februari 2022. Framförallt återhämtade sig de långväga resorna snabbt och översteg redan under 2023 nivåerna för 2019. Även om det har skett en mindre nedgång under 2024, främst till följd av den långväga busstrafiken, ligger resandet fortsatt nära nivåerna för 2019. De regionala resorna har dock återhämtat sig i en långsammare takt. 2024 uppgick resandet inom den regionala kollektivtrafiken till 90 procent av 2019 års nivå. Samtidigt sker ökningen i en allt långsammare takt, med en tillväxt på 3 procent. Mycket talar därför för att de förändrade resvanorna i spåren av pandemin delvis har fått mer varaktiga effekter på den regionala kollektivtrafiken. Samtidigt bör utvecklingen under det senaste året inte enbart ses i ljuset av pandemin. Det är sannolikt att den även har påverkats av andra faktorer, såsom förändringar i trafikutbudet, justerade biljettpriser och konkurrens från andra färdmedel.

Utvecklingen under 2024 indikerar således att den regionala kollektivtrafiken i allt högre grad har gått in i en stabiliseringsfas efter en period av återhämtning. Ett resande som stabiliserats på en lägre nivå än tidigare kan innebära utmaningar för regionerna, eftersom en fungerande trafik behöver upprätthållas med en lägre intäktsbas. Samtidigt visar Trafikanalys resvaneundersökning att arbets-, tjänste- och skolresor ökade tydligt under 2024, vilket indikerar att omställningen av resmönster ännu inte är avslutad. Att denna ökning inte motsvaras av en lika tydlig uppgång i kollektivtrafiken tyder dock på att de tillkommande resorna även har skett med andra trafikslag och att kollektivtrafikens marknadsandel inte nödvändigtvis har stärkts.

För att locka fler resenärer behöver regionerna fortsätta att utveckla både utbud och prissättning. Enligt Kollektivtrafikbarometern 2025 är upplevd

brist på tidsbesparing och användbarhet två av de största hindren för att resa kollektivt. Det pekar på vikten av ett stabilt, lättillgängligt och pålitligt trafikutbud. Samtidigt arbetar flera regioner med att anpassa sina biljettsortiment och utveckla tekniska lösningar för att sänka trösklarna för sällanresenärer. Även om resandet för närvarande planar ut finns därmed fortfarande potential att stärka kollektivtrafikens andel.

8.2 Små förbättringar men fortsatt ansträngt läge för upphandlad järnvägstrafik

I föregående års Transportmarknaden i siffror konstaterades att 2023 var ett särskilt utmanande år för den upphandlade järnvägstrafiken, med betydande ekonomiska förluster och flera trafikavtal som avslutades i förtid. Resultaten för 2024 visar däremot tecken på en viss förbättring. Den samlade nettoomsättningen ökade kraftigt. Även om såväl rörelseresultat som slutgiltigt resultat fortfarande var negativa, minskade underskotten avsevärt jämfört med föregående år. Den positiva utvecklingen omfattade dessutom stora delar av marknaden, vilket bidrog till att medianvärdet för rörelsemarginalen återigen blev positivt. Det ska dock betonas att den ekonomiska situationen på marknaden fortfarande är ansträngd och att flera operatörer redovisade förluster eller mycket små marginaler även under 2024.

Det är för tidigt att avgöra om utvecklingen innebär en början till en mer långsiktig stabilisering. En bidragande förklaring kan vara att en större del av trafiken har bedrivits genom så kallade nödavtal, däribland Öresundståg, Mälartåg och SL:s pendeltågstrafik. Nödavtal tecknas ofta med kort varsel och utan konkurrensutsättning, vilket i regel innebär en ekonomiskt mer fördelaktig lösning för operatören än om avtalet hade upphandlats under konkurrens.

De upphandlingar som har genomförts under senare år pekar också på att strukturella utmaningar kvarstår. Trafikavtalen har i allt större utsträckning koncentrerats till ett fåtal statligt ägda operatörer, vilket har bidragit till en ökad marknadskoncentration. Det kan indikera att det finns begränsade förutsättningar för operatörer att delta i upphandlingarna. Att både Trafikverket och SL tvingades avbryta upphandlingar under 2025 på grund av för få anbud är ytterligare tecken på denna utveckling.

Mot denna bakgrund aktualiseras frågan om hur upphandlingar och avtalsmodeller kan utformas för att säkerställa fungerande konkurrens och hållbara ekonomiska förutsättningar för operatörerna. Om riskerna med trafiken upplevs för stora minskar viljan att delta i upphandlingarna. Detta riskerar att försämra konkurrensen och ytterligare förstärka marknadskoncentrationen. Samtidigt pågår initiativ för att förbättra förutsättningarna för hållbara upphandlingar, bland annat inom ramen för

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik. Om dessa insatser får genomslag kan de bidra till en mer stabil och konkurrenskraftig marknad.

8.3 Lönsamhet med stöd av offentliga medel

Ett återkommande tema i Transportmarknaden i siffror har varit de ekonomiska utmaningarna på marknaden för godstransporter på järnväg. Under de allra senaste åren har dock den ekonomiska utvecklingen varit relativt stabil. Trots att godstransportarbetet har minskat successivt sedan 2021 har nettoomsättningen ökat, lönsamheten kunnat upprätthållas på måttligt positiva nivåer och soliditeten stärkts.

Under 2024 skedde dock återigen en tydligt negativ utveckling. Den samlade nettoomsättningen har i stort sett stagnerat, samtidigt som en majoritet av företagen uppvisade en försämrad lönsamhet. Detta har inneburit att medianvärdet för rörelsemarginalen har mer än halverats och nu åter ligger på nivåer jämförbara med dem som observerades före pandemin. Resultaten riskerar dessutom att försämrats ytterligare under 2025 till följd av den fortsatt svaga konjunkturen och de höjda banavgifterna.

Utvecklingen kan dock delvis komma att mildras av de offentliga stöden som branschen årligen tar del av. Sedan 2018 har det varit möjligt för godstransportoperatörer att ansöka om statligt stöd i form av miljökompensationer. Stöden har hittills uppgått till 550 miljoner kronor per år, men under 2025 beslutade regeringen att höja kompensationen till 885 miljoner kronor per år från och med 2026. En förstärkning av miljökompensationen, i kombination med en förväntad konjunkturåterhämtning, kan skapa förutsättningar för en mer positiv ekonomisk utveckling.

Samtidigt finns det en risk att detta ökar branschens beroende av offentliga medel för att upprätthålla sin lönsamhet. Offentliga stöd har hittills spelat en stor roll för lönsamheten i branschen. Genom att studera lönsamheten över tid framgår att den i hög grad följer förändringar i stödnivåerna. Den rekordhöga lönsamheten som noterades 2021 sammanfaller med omfattande pandemistöd, medan försämringen under 2024 sammanfaller med en minskning av stöden. Det indikerar att delar av branschens lönsamhet i stor utsträckning påverkas av offentliga medel.

Även om en utökning av stödet på kort sikt kan bidra till att öka godsvolymerna och stärka branschens stabilitet, väcker svårigheterna att bedriva trafiken med varaktig lönsamhet frågor om marknadens långsiktiga funktion och ekonomiska hållbarhet.

8.4 Stark lönsamhetsutveckling i kommersiell persontrafik

Samtidigt som godstransportföretagen har fått se både godsvolymer och lönsamhet minska, har persontransportföretagen till stora delar utvecklats i motsatt riktning. Den positiva utvecklingen är särskilt tydlig inom den kommersiella persontrafiken. Trots att resandetillväxten har avtagit, fortsätter både intäkter och lönsamhet att öka. Under 2024 förbättrades medianvärdet för rörelsemarginalen bland såväl buss-, taxi- som järnvägsföretag. Även om förbättringarna i vissa fall är begränsade innebär de en fortsättning på trenden med stigande marginaler som har präglat utvecklingen sedan pandemiåren.

Den kommersiella persontrafiken på järnväg utmärker sig särskilt. Under 2024 uppgick medianvärdet för rörelsemarginalen till 11 procent, vilket är 3 procentenheter högre än föregående år och klart över nivåerna före pandemin. Rörelsemarginalen överstiger dessutom genomsnittet för näringslivet i stort, vilket är anmärkningsvärt för en kapitalintensiv bransch med stora fasta kostnader. Under 2024 bedrev samtliga operatörer trafiken med lönsamhet, vilket pekar på en bred finansiell styrka. Trots att resandet inte fullt ut når upp till tidigare nivåer är lönsamheten därmed klart högre. Det kan peka på att operatörerna har lyckats öka sina intäkter per resa och samtidigt effektivisera verksamheten.

Samtidigt som operatörerna levererar goda lönsamhetsmarginaler gör de det på en marknad som präglas av en hög koncentration och ett begränsat antal aktörer. SJ är den enda operatören som bedriver kommersiell trafik i en större skala och 2024 stod företaget för omkring 80 procent av den samlade nettoomsättningen. De övriga operatörerna bedriver trafik i betydligt mindre omfattning och ofta med en mer nischad inriktning. Den direkta konkurrensen mellan operatörer är i praktiken begränsad till ett fåtal sträckor, där Stockholm-Göteborg sticker ut. Järnvägen möter samtidigt konkurrens från både flyg och långväga busstrafik, även om dessa alternativ i viss utsträckning riktar sig till olika resenärsgupper och resebehov. Det innebär att en stor del av den kommersiella trafiken kompletterar snarare än direkt konkurrerar med SJ:s utbud.

Den höga lönsamheten kan därför delvis ses mot bakgrund av denna marknadsstruktur. Även om en hög lönsamhet är positiv genom att det skapar mer stabila ekonomiska förutsättningar, kan ett svagt konkurrenstryck innebära risker för resenärerna, exempelvis genom minskade incitament att pressa priserna och utveckla utbudet.



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503