

Transportmarknaden i siffror 2016

Översikt av utvecklingen på marknaderna för väg- och järnvägstransporter



© Transportstyrelsen

Väg- och järnvägsavdelningen
Enheten för verksamhetsutveckling och stöd

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2016-3493

Författare Michael Stridsberg, Johan Brandström, Josefin Hallenberg, Jonathan Sundin

Månad År Februari 2017

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Transportmarknaden i siffror är en del av Transportstyrelsens marknadsövervakning på väg- och järnvägsområdet. Rapporten ger en översiktlig bild av utvecklingen på marknaderna för person- och godstransporter på väg och järnväg. Årets rapport är den andra i ordningen.

I rapporten presenteras statistik över utveckling för bland annat utbud, nyttjande och priser inom de olika marknaderna. Viktiga händelser under året och sentida lagändringar sammanfattas också. Slutligen redovisas även uppgifter om den ekonomiska situationen för företagen som är verksamma på marknaderna. Rapporten är uppdelad i två delar, en avseende persontrafik och en avseende godstrafik.

Tanken med rapporten är att ge en överblickbar bild av transportmarknaden. Den riktar sig till branschorganisationer, departement, myndigheter och företag. Iakttagelser i rapporten återförs till Transportstyrelsens tillsyn, regelgivning och övriga marknadsövervakning. Ett stort tack riktas till alla som bidragit med kunskap, inspel och synpunkter på rapporten.

Borlänge, februari 2017

Stina Eklund
Chef sektion omvärld

Innehåll

ORDLISTA	7
SAMMANFATTNING	8
Sammanfattning av iakttagelser.....	8
Sammanfattning av slutsatser.....	8
1 INLEDNING	10
1.1 Bakgrund.....	10
1.2 Syfte.....	10
1.3 Metod och avgränsningar	10
1.4 Disposition	11
PERSONTRANSPORTER	13
2 TILLGÄNGLIGHET – UTBUD, PRISER OCH KVALITET	13
2.1 Utbud och resande	14
2.1.1 Regional kollektivtrafik.....	14
2.1.2 Långväga trafik.....	17
2.1.3 Taxi.....	20
2.2 Priser.....	22
2.2.1 Priser inom regional kollektivtrafik.....	24
2.3 Kvalitet	30
3 MARKNADSSTRUKTUR OCH REGELFÖRÄNDRINGAR	34
3.1 Regional kollektivtrafik	34
3.1.1 Händelser under året.....	34
3.1.2 Sentida och framtida regelförändringar	36
3.2 Långväga trafik	38
3.2.1 Händelser under året.....	38
3.2.2 Sentida och framtida regelförändringar	39
3.3 Taxi	41
3.3.1 Händelser under året.....	41
3.3.2 Sentida och framtida regelförändringar	42
4 EKONOMISK UTVECKLING I FÖRETAGEN	44
4.1 Persontransporter på järnväg	44
4.2 Bussbranschen	46
4.3 Taxibranschen	49
GODSTRANSPORTER	52
5 TRANSPORTERADE GODSMÄNGDER	52

5.1	Väg.....	53
5.1.1	Varugrupper.....	55
5.2	Järnväg	58
5.2.1	Varugrupper.....	61
6	MARKNADSSTRUKTUR OCH REGELFÖRÄNDRINGAR	63
6.1	Väg.....	63
6.1.1	Händelser under året.....	63
6.1.2	Sentida och framtida regelförändringar	64
6.2	Järnväg	65
6.2.1	Händelser under året.....	65
6.2.2	Sentida och framtida regelförändringar	66
7	EKONOMISK UTVECKLING I FÖRETAGEN.....	68
7.1	Godstransporter på järnväg	68
7.2	Godstransporter på väg	69
8	SLUTSATSER OCH DISKUSSION.....	74
8.1	Mer persontrafik ger ökad känslighet för störningar	74
8.2	Vart är resenärsperspektivet på väg?	75
8.3	Attraktiva lösningar kan ge mer gods på järnväg	77
8.4	Ingen kris i åkerinringen.....	77

Ordlista

Ord	Förklaring
Beläggning	Det genomsnittliga antalet passagerare per fordon. Räknas ut genom att dividera antalet personkilometer med antalet utbudskilometer.
Fordonskilometer	Ett fordons rörelser mätt i antal kilometer.
Personkilometer	Den sammanlagda reslängden för alla resenärer. Räknas ut genom att multiplicera den genomsnittliga reslängden med antal resor (påstigningar), alternativt trafikarbetet i fordonskilometer multiplicerat med beläggningen i antal passagerare per fordon och sträcka.
Punktlighet	Andelen tåg som ankommer till slutstationen högst fem minuter efter tidtabellen.
Sittplatskilometer	Mått på trafikens totala kapacitet. Antalet fordonskilometer i den faktiskt utförda trafiken, multiplicerat med den använda fordonsparkens kapacitet avseende sittplatser.
Tidtabellskilometer	Antalet kilometer ett fordon färdas enligt tidtabellen. Ett mått på planerat utbud.
Tonkilometer	Den sammanlagda transportsträckan för allt gods.
Transportarbete	Samlingsnamn för personkilometer (persontransporter) och tonkilometer (godstransporter).
Utbudskilometer	Detsamma som fordonskilometer, dock endast avseende kollektivtrafik.

Ord	Förklaring
Nettoomsättning	Summan av ett företags försäljning med avdrag för rabatter, mervärdesskatt och andra skatter knutna direkt till omsättningen.
Räntabilitet på totalt kapital	Ett företags avkastning på totalt kapital. Räknas ut genom att dividera summan av rörelseresultat och finansiella intäkter med det totala kapitalet.
Rörelsemarginal	Anger hur mycket som blir kvar av varje omsatt krona för att finansiera räntor, skatt och eventuell vinst.
SNI-kod	Standard för svensk näringsgrensindelning. Statistisk standard som används för att gruppera företag. ¹
Soliditet	Anger hur stor del av tillgångarna i ett företag som är finansierade av eget kapital. Beskriver ett företags långsiktiga betalningsförmåga.

¹ För detaljer rörande indelningen, se www.scb.se/sni2007.

Sammanfattning

På ett övergripande plan utvecklas transportmarknaden positivt. Efterfrågan på såväl resor som godstransporter ökar vilket leder till en mer gynnsam situation för företagen som verkar på marknaden. Det finns också vissa utmaningar på marknaden med kopplingar till en ny tids ekonomi och innovationer, men även till hur ett ökat nyttjande av transporter ska kunna gå hand i hand med målen om minskad klimatpåverkan.

Sammanfattning av iakttagelser

Under en period har fler och fler av marknaderna på transportområdet öppnats upp för konkurrens. Hur konkurrensen fungerar är lite olika beroende på trafikslag och därtill hörande förutsättningar. Den senaste marknaden att konkurrensutsättas är den för persontrafik på järnväg. Där har konkurrensen inledningsvis varit begränsad, men det har på senare tid hänt saker som kan få större effekter. Inom snabbtågssegmentet förekommer numera konkurrens och nya aktörer ser ut att framöver kunna ta större del av järnvägsmarknaden via upphandlad regionaltrafik. Samtidigt har förändrad lagstiftning gjort att det framöver finns möjlighet för såväl Trafikverket som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att direkttilldela avtal på järnvägen, något som kan få negativa effekter för konkurrensen.

Den som förväntat sig att avregleringarna på persontransportmarknaderna skulle leda till omfattande prissänkningar har sannolikt blivit besviken. Det har generellt blivit dyrare att resa med nästan alla trafikslag även om utvecklingen varierar något. Prisökningarna har även varit högre än den generella prisutvecklingen i samhället. På järnvägen har priserna blivit mer differentierade och har i viss mån sänkts, mycket på grund av det rörliga prissättningssystem som tillämpas av järnvägsföretagen. Samma prissättningssystem tillämpas även i allt högre grad av bussföretag. Priserna har ökat som mest i den regionala kollektivtrafiken, där nästintill all trafik är upphandlad. Här förekommer dock stora prisvariationer beroende på län.

I samband med finanskrisen föll efterfrågan på godstransporter rejält och sedan dess har nivåerna inte fullt ut hämtat sig. Trots ambitioner om att transportera mer gods på järnväg istället för på väg har utvecklingen under de senaste åren gått åt motsatt håll. Järnvägens volymer har minskat samtidigt som godstransporterna på väg ökar. De regler som är på gång som innebär att tyngre lastbilar tillåts kan förstärka denna trend ytterligare, även om de samtidigt kan bidra till effektivare transporter.

Sammanfattning av slutsatser

Persontrafiken på järnväg ökar och allt fler människor reser med järnvägen. Under senare år har punktligheten för tågtrafiken varit i fokus och trots olika

insatser för att förbättra situationen har resultaten bara förbättrats marginellt. I takt med att allt fler reser med tåg finns en risk att en känslighet för störningar får fäste i systemet. När fler reser men punktligheten inte förbättras finns också risken att allt fler får uppfattningen att punktligheten är dålig.

Det resenärer efterfrågar är ett relevant utbud som går att förstå och lita på. För att stärka resenärernas roll har ett antal regleringar införts i syfte att förbättra deras ställning. Regleringarna har dock till största del handlat om vilka villkor som ska gälla om resenärer blir försenade. Reglerna har främst lett till ökad administration och högre kostnader för regionala kollektivtrafikmyndigheter, men har även bidragit till osäkerhet bland resenärer. Det går därför att ifrågasätta om resurser läggs på rätt saker när de går till att ersätta resenärer vid förseningar istället för att vidta åtgärder för att minska antalet förseningar och begränsa effekterna av dem.

Det finns politiska ambitioner om att andelen gods på järnväg ska öka i syfte att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser. De senaste åren har trenden dock varit den motsatta och lite talar för att den ska vända. För att järnvägen ska ses som ett alternativ bland godstransportköpare när de väljer transportupplägg behöver transportörerna arbeta med att utveckla sina affärsmodeller för att göra dem attraktiva och lönsamma.

Bland företag som bedriver godstransporter på väg har tonläget stundtals varit hästkt, särskilt med anledning av fusk med olika regelverk. Trots det höga tonläget visar det ekonomiska resultatet bland företagen på en tämligen välmående marknad med bra marginaler inom ett flertal segment. Det tycks därför inte i dagsläget föreligga någon krissituation inom åkerinäringen. Att det förekommer fusk är ett problem som behöver stävjas, men det tycks inte vara så utbrett att det omöjliggör för seriösa aktörer att tjäna pengar på sin verksamhet.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Under de senaste årtiondena har den svenska transportmarknaden utvecklats från en situation med stor statlig kontroll till att bli en fri, konkurrensutsatt marknad. Statens ansvar har avgränsats till att utforma regelverk, utfärda tillstånd och bedriva tillsyn, uppgifter som delvis åligger Transportstyrelsen. Syftena med att öppna upp de olika delarna av transportmarknaden har varierat, men ett genomgående syfte har varit att det ska leda till positiva effekter för användarna. Detta kan realiseras genom exempelvis fler aktörer, större utbud, lägre priser och förbättrad tillgänglighet.

En av Transportstyrelsens uppgifter är att bedriva marknadsövervakning på transportområdet. För att göra detta på ett bra sätt krävs det såväl bred som djup kunskap om marknadernas funktionssätt. Just denna rapport presenterar en stor mängd uppgifter och är tänkt att visa upp de stora dragen rörande utvecklingen på transportområdet.

Den första versionen av Transportmarknaden i siffror publicerades i februari 2016.² Årets version, den andra i ordningen, bygger vidare på den struktur som fanns även i den förra versionen. Ambitionen har varit att skapa en årligen återkommande produkt som läsaren ska känna igen sig i, samtidigt som varje rapport bidrar med ny kunskap.

1.2 Syfte

Syftet med denna rapport har varit att på ett övergripande och lättbegripligt sätt presentera utvecklingen på transportmarknaden för väg- och järnvägstrafik. Förhoppningen har varit att rapporten ska kunna vara till nytta såväl inom Transportstyrelsen och hos andra myndigheter som bland branschföreträdare och företag.

Föregående års rapport beskrev på ett utförligt sätt de grundläggande strukturerna och marknadshinder på de olika delmarknaderna på transportområdet. Då dessa i regel inte förändras i nämnvärd omfattning från år till år har de delarna begränsats i denna version.

1.3 Metod och avgränsningar

I rapporten tillämpas ett deskriptivt angreppssätt för att ge en beskrivning av utvecklingen på transportmarknaderna på väg- och järnvägsområdet. För att göra detta används offentlig statistik och registerdata för att beskriva utvecklingen i kvantitativa termer. I de fall dessa uppgifter inte finns i den officiella statistiken hämtas uppgifter från andra aktörer såsom

² Transportstyrelsen 2016 Transportmarknaden i siffror 2015, nås via www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer/marknadsovervakning.

branschorganisationer. Vad gäller mer kvalitativa aspekter, som regeländringar, nyttjas kunskap från Transportstyrelsens verksamhet och interna kunnande.

På transportområdet finns ett stort antal aktörer verksamma inom olika segment. Det handlar om transportföretag, myndigheter, infrastrukturförvaltare, stationsinnehavare, utförare av diverse kringtjänster med flera. Denna rapport är avgränsad till att behandla utvecklingen bland aktörer som utför trafik samt de regelverk som påverkar dem.

Tidsperspektiven i rapporten blir något olika i rapportens olika delar. I de delar som beskriver utvecklingen i termer såsom genomförd trafik och ekonomisk utveckling finns, av naturliga skäl, en viss eftersläpning i uppgifterna. Det gör att dessa uppgifter i regel sträcker sig fram till och med 2015. Uppgifter om händelser och regelförändringar avser dock i huvudsak sådant som beslutats eller trätt ikraft under 2016. Denna skillnad kan exempelvis leda till att ett företag vars verksamhet upphört kan finnas med i redovisningen av den ekonomiska utvecklingen.

1.4 Disposition

Strukturen i rapporten följer i stort sett den från förra årets rapport. Det innebär att en uppdelning mellan person- respektive godstrafik tillämpas. Att denna uppdelning valts, framför att dela upp rapporten efter de olika trafikslagen, tar sin utgångspunkt i att köparna inom dessa respektive marknader har mer gemensamt med varandra än köpare som nyttjar samma trafikslag. Exempelvis ställs den som vill transportera gods inför frågan vilket trafikslag som ska användas, men oavsett vad valet faller på resulterar det i en godstransport. Möjligheterna att se konkurrensytor, analysera marknaderna och dra riktiga och relevanta slutsatser förbättras genom denna indelning.

Den första delen av rapporten behandlar marknaden för persontransporter. Inledningsvis beskrivs utvecklingen rörande faktorer som kopplar till tillgänglighet. Detta görs genom att studera utbud, resande, priser och kvalitet. I årets rapport studeras priser inom regional kollektivtrafik särskilt noggrant. Efter det följer en genomgång av viktiga händelser samt regelförändringar som beslutats eller trätt ikraft under 2016. Här görs en uppdelning mellan regional trafik, långväga trafik samt taxi. I förekommande fall görs en återkoppling till saker som togs upp i förra årets version av Transportmarknaden i siffror. Slutligen redovisas ett antal nyckeltal för de företag som är verksamma inom de olika marknaderna. Av praktiska skäl delas detta avsnitt in baserat på trafikslag.

Den andra delen av rapporten behandlar marknaden för godstransporter. Generellt för detta avsnitt är att en uppdelning sker mellan väg- respektive

järnvägstransporter. Inledningsvis presenteras hur mycket gods som fraktas med respektive trafikslag och vilka som är de viktigaste varugrupperna. Efter det följer en genomgång av viktiga händelser som beslutats eller trätt ikraft under 2016. Slutligen redovisas ett antal nyckeltal för de företag som är verksamma inom de olika marknaderna.

Rapporten avslutas med ett diskussionsavsnitt där Transportstyrelsens slutsatser presenteras.

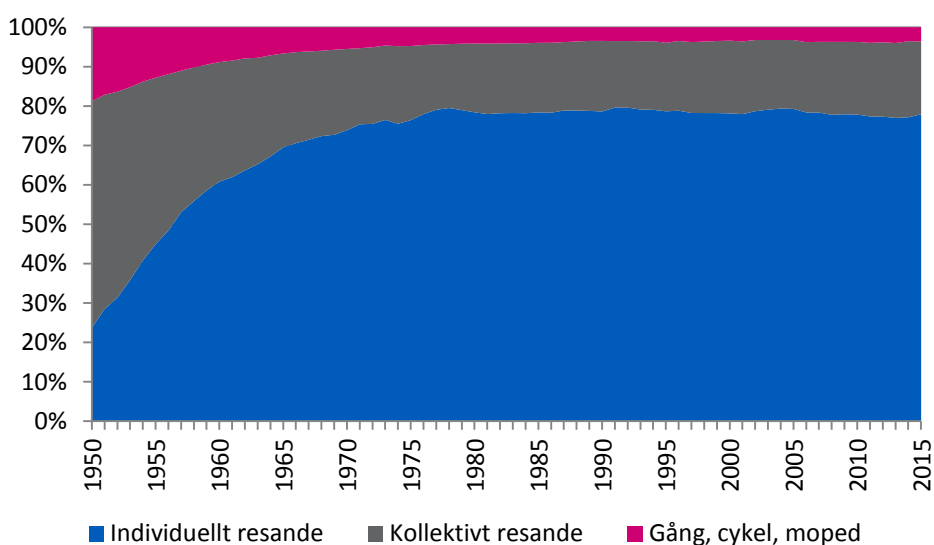
Det förekommer att exempelvis vissa regelförändringar påverkar både person- och godstransportområdet. I sådana fall har beskrivningen placerats där den bedömts få störst samlade effekter.

Persontransporter

2 Tillgänglighet – utbud, priser och kvalitet

Vi reser mer och mer. Sedan 1950 har det årliga resandet per invånare ökat från 350 mil till 1 480 mil.³ Vi reser alltså sex gånger längre idag än för ungefär 65 år sedan. Den kontinuerliga resökningen till trots har sättet vi väljer att resa på i stort sett varit oförändrat sedan 1970-talet.

Figur 1: Persontransportarbetets utveckling 1950-2015, andel av personkilometer.



Källa: Trafikanalys.

Det individuella resandet, som utgörs av bil- och motorcykeltrafiken, ökade kraftigt fram till mitten av 1970-talet, och detta skedde till största del på bekostnad av det kollektiva resandet, som utgörs av resor med buss, tåg, tunnelbana, spårvagn, färja och flyg. Utvecklingen speglar hur bilen allteftersom fick en mer central roll i samhället. Under den här tidsperioden ökade andelen som väljer att resa med individuella färdmedel från 20 till 80 procent. Samtidigt minskade andelen som valde att resa med kollektiva färdmedel från 60 till 18 procent. Den individuella trafikens framfart avtog i samband med den första oljekrisen kring mitten av 1970-talet och det skedde därefter en stabilisering som håller i sig än idag.

Vi väljer alltså att resa på samma sätt idag som för fyrtio år sedan, trots att vi lever i en tid med ett allt mer ansträngt klimat som kräver att vårt förhållningssätt till transporter förändras. Sedan en tid tillbaka är det ett

³ Trafikanalys, Transportarbete 1950-2014.

uttalat mål att öka kollektivtrafikresandet. Siffror från kollektivtrafikbarometern visar att drygt hälften av invånarna dagligen reser med kollektivtrafiken.⁴ I framtiden behöver däremot fler lämna bilen hemma till förmån för kollektivtrafiken för att skapa förutsättningar för en långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Vägen till en mer attraktiv kollektivtrafik och i förlängningen ett mer utbrett nyttjande av den går först och främst via bättre tillgänglighet. När resenären ställs inför valet att endera ta bussen eller bilen till jobbet spelar faktorer som turtäthet, restid och upplevd enkelhet en avgörande roll.⁵ För att vinna mark mot den individuella trafiken är det alltså viktigt att kollektivtrafiken anses relevant i den mån att den speglar resenärernas behov och kan erbjuda en viss nivå av tillgänglighet.

2.1 Utbud och resande

För att fånga utvecklingen av utbudet inom kollektivtrafiken redovisas utbudskilometer per invånare. Måttet tar hänsyn till turtäthet såväl som resmöjligheter, och målar således upp en bild av den tillgänglighet som den enskilde individen möter. Måttet tar dock inte fordonskapaciteten i beaktning, och kan således ge indikationer om att utbudet minskar när det i själva verket ökar. Utvecklingen av efterfrågan fångas i sin tur av resor per invånare, personkilometer per invånare och genomsnittlig beläggning.

2.1.1 Regional kollektivtrafik

I enlighet med lagen om kollektivtrafik definieras regional kollektivtrafik som vardagsresor inom ett och samma län, exempelvis resor till och från jobbet, skolan och affären.⁶ Den finansieras till stora delar av offentliga medel dels för att upprätthålla trafik som inte har kommersiell bäring, dels för att tillhandahålla ett samhällsekonomiskt effektivt utbud. När den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft 2012 ändrades organisationen för den regionala kollektivtrafiken. De tidigare trafikhuvudmännen ersattes av regionala kollektivtrafikmyndigheter och därmed placerades ett större ansvar på regionala politiska församlingar som nu ansvarar för kollektivtrafiken i respektive län. Tabellen nedan sammanfattar utvecklingen av utbud och efterfrågan den senaste femårsperioden.

⁴ Svensk kollektivtrafik 2016 Kollektivtrafikbarometern 2015.

⁵ Svensk kollektivtrafik 2016 Kollektivtrafikbarometern 2015.

⁶ Lag (2010:1065) om kollektivtrafik.

Tabell 1: Utveckling av utbud och resande i regional kollektivtrafik 2011-2015.

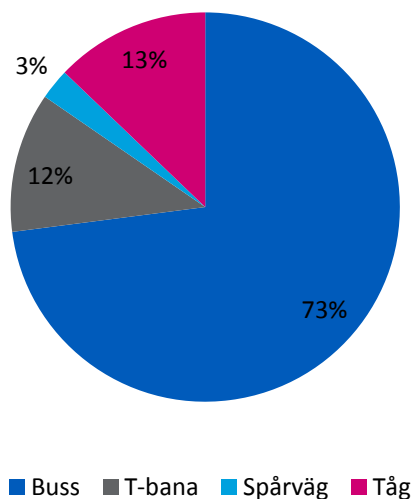
Nyckeltal	2011	2012	2013	2014	2015
Utbudskilometer/inv	81	83	84	84	84
Resor/inv	141	144	148	148	151
Personkilometer/inv	1 441	1 522	1 499	1 567	1 604
Beläggning	17	18	18	19	19

Källa: Trafikanalys, egna bearbetningar.

Tabellen visar att utbudet har ökat från 81 till 84 utbudskilometer per invånare. En stor del av utbudsökningen kan härledas till det aktiva arbetet med att förbättra det upphandlade utbudet och att vidga arbetsmarknadsregionerna.⁷ Som framgår av tabellen ökar efterfrågan med utbudet. Det har skett en ökning av såväl resor per invånare, personkilometer per invånare som genomsnittlig beläggning.

De relativa marknadsandelarna mellan buss, tåg, tunnelbana och spårvagn är i det närmaste oförändrade från år till år. Bussen står för 73 procent av utförda utbudskilometer inom kollektivtrafiken. Därefter följer tåget och tunnelbanan, som står för 13 respektive 12 procent medan spårvagnen täcker resterande knappt tre procent.

Figur 2: Fordonsslag i regional kollektivtrafik 2015, andel utbudskilometer.



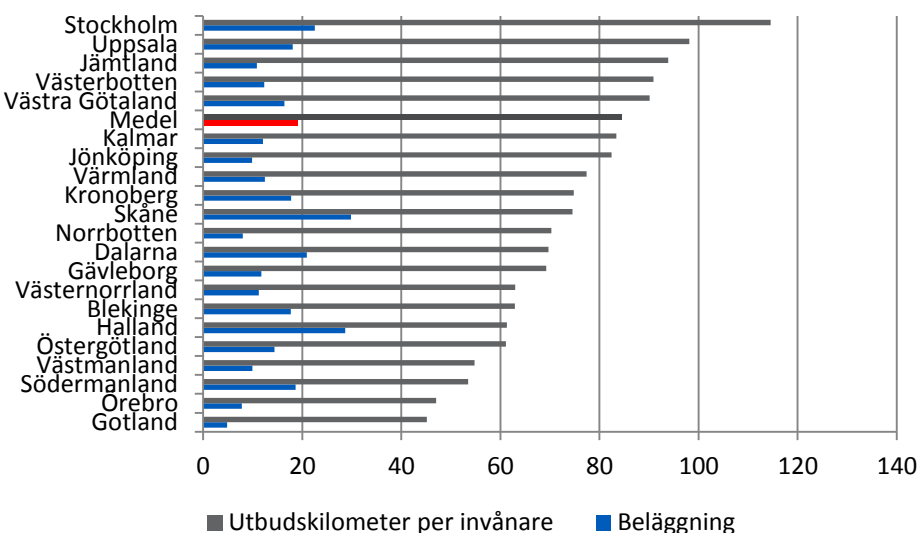
Källa: Trafikanalys. Procenten summerar till mer än 100 % på grund av avrundningar.

Vidare förekommer stora variationer mellan länen. Eftersom trafikuppläggen i hög utsträckning bestäms av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna påverkas de bland annat av politiska

⁷ Transportstyrelsen 2017 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2016.

ambitioner, ekonomiska förutsättningar och strukturella förhållanden. Samtliga län förutom Gotland bedriver tågtrafik, spårvagnstrafik finns i Stockholm, Västra Götaland och Östergötland medan tunnelbanetrafik enbart finns i Stockholm.

Figur 3: Utbudskilometer per invånare och beläggning i regional kollektivtrafik 2015.

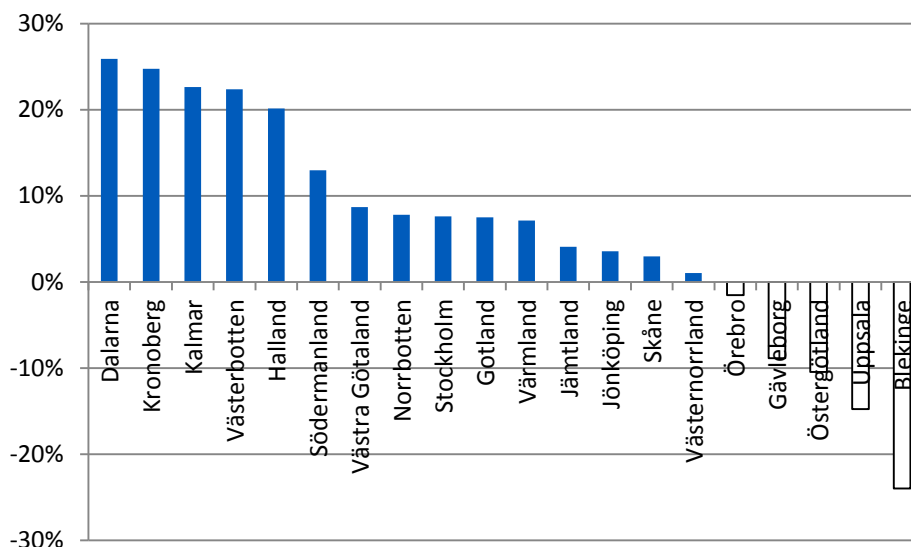


Källa: Trafikanalys, egna bearbetningar.

Det är föga förvånande att utbudet tenderar att vara högre i befolkningstäta län, där en fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för att människor ska kunna röra sig effektivt. Det är som allra störst i Stockholm där det uppgår till 115 utbudskilometer per invånare. Storstadsregionerna har generellt sett också den högsta beläggningen. De geografiska avstånden i Jämtland, Norrbotten och Västerbotten bidrar till att det krävs ett stort utbud för att ens erbjuda en grundläggande nivå av tillgänglighet. Vidare sker det stora satsningar på att öka kollektivtrafiken i vidsträckta län för att främja arbetspendling och bidra till regionförstoring. I motsats till storstadsregionerna är det dessa län som har den lägsta beläggningen. Detta faktum går sannolikt hand i hand med att bilens popularitet ökar med avstånden i länen.

Utbudsökningarnas fördelning mellan länen innebär också stora regionala differenser.

Figur 4: Förändring av utbudskilometer per invånare i procent 2011-2015.



Källa: Trafikanalys, egna bearbetningar.

Den procentuellt största ökningen iaktas i Dalarna, där utbudet per invånare är 25 procent större än fem år tidigare. I Skåne, Örebro, Gävleborg, Östergötland, Uppsala och Blekinge noteras däremot en tillbakagång. Den som är bosatt i Blekinge möter ett utbud som understiger motsvarande för fem år sedan med cirka 25 procent. Det är framförallt mindre orter, där det är svårt att upprätthålla tillräckligt hög beläggning för att motivera regelbunden trafik, som drabbas av nedskärningarna.

Sammantaget har det regionala kollektivtrafikutbudet ökat sedan ett större ansvar placerades på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Varje individ möter idag i genomsnitt ett utbud som är 3,5 utbudskilometer större än under det initiala skedet av perioden. Ett ökat utbud är dock inget självändamål, utan bidrar bara till samhällsnyttan om det möter resenärernas behov och därmed leder till att fler använder kollektivtrafiken. Den genomsnittliga beläggningen har under referensperioden ökat från 17 till 19 personer. Siffror från den senaste femårsperioden vittnar om en långsam förskjutning från den individuella trafiken till kollektivtrafiken. Utvecklingen behöver dock tillta för att bidra till att uppfylla av de transportpolitiska målen.

2.1.2 Långväga trafik

Den långväga trafiken avser resor över en eller flera länsgränser. Den sker mer sällan än den regionala trafiken och karaktäriseras i hög grad av tjänste- och fritidsresor. Därtill anses den långväga trafiken besitta kommersiell potential och bedrivs därför främst av privata aktörer.

I takt med att reslängden ökar förändrar resenären sin inställning till resandet. Ett längre avstånd innebär dels högre monetära utgifter, dels att resan tar mer tid i anspråk. Resenären väljer i regel att transportera sig på det sätt som minimerar uppoffringen med avseende på dennes res- och tidsbudget, även om turtäthet, komfort och service har viss inverkan. Valet av färdmedel blir således en funktion av endera biljett- eller bränsleutgift samt den upplevda restiden, och skiftar därmed när avståndet växer och mer vikt placeras på den senare parametern. Exempelvis får bilen successivt en allt mer framträdande roll på resor upp till 30 mil. Tåget når toppen av sin popularitet när avståndet sträcker sig mellan 40 och 60 mil. Flyget står sedan för merparten av trafiken när avståndet överstiger 90 mil. Det här bidrar bland annat till att resenärer väljer ett dyrt och snabbt alternativ framför ett billigt och långsamt så länge den totala uppoffringen är lägre. Följaktligen karaktäriseras den långväga trafiken inte bara av konkurrens inom transportslag utan även mellan transportslag.

Den långväga kollektivtrafikmarknaden har varit föremål för en etappvis avreglering. Den långväga bussmarknaden öppnades upp för konkurrens 1997, medan motsvarande åtgärder för persontrafikmarknaden på järnväg dröjde till 2012.⁸ Den interregionala resenären möter en splittrad marknad som innehåller trafik knuten till tidtabeller såväl som trafik som chartras till särskilda evenemang. De mindre aktörerna inriktar sig i regel på att trafikera särskilda sträckor medan de större aktörerna ofta har ett nät av linjer som omfattar stora delar av landet.

Nedan följer en beskrivning av hur utbud och efterfrågan inom den tidtabellsbundna interregionala busstrafiken utvecklats de senaste tre åren. Tidsintervallet begränsas av att definitionerna i statistiken inte är konsistenta med de som användes innan den nya lagen om kollektivtrafik trädde i kraft. Utbudet mäts i termer av sittplatskilometer per invånare medan efterfrågan mäts i termer av personkilometer per invånare.

Tabell 2: Utveckling av utbud och resande i interregional busstrafik 2013-2015.

Nyckeltal	2013	2014	2015
Sittplatskilometer/inv	149	126	111
Personkilometer/inv	83	73	70
Belägningsgrad (%)	58	58	63

Källa: Trafikanalys, egna bearbetningar.

Som framgår av tabellen minskar utbudet av långväga busstrafik. En bidragande orsak tros vara den bistra ekonomiska verkligheten i branschen, som tvingat många företag att minska antalet linjer eller lägga ner sin verksamhet. Exempelvis har ett antal turer lagts om till ett mer

⁸ Järnvägsmarknaden öppnades upp etappvis och 2012 togs det sista steget.

efterfrågeanpassat utbud, och trafikeras bara under veckosluten.⁹ Det finns tendenser till en strukturell förskjutning, där företagen blir färre men större.

En följd av att den långväga busstrafiken bedrivs på kommersiella grunder är att utbudet koncentras till företagsekonomiskt lönsamma regioner och sträckor vilket bland annat bidrar till en skev fördelning av bussutbudet mellan landsändarna.

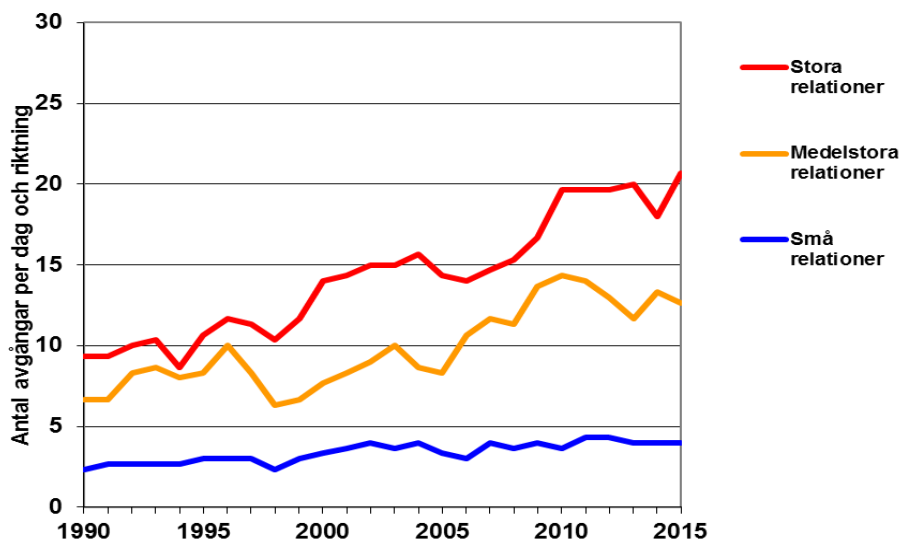
Riktas istället strålkastarljust mot tågtrafiken noteras att utbudet ökar. Sedan millennieskiftet har utbudet, mätt i termer av antalet tågkilometer, ökat med 41 procent. SJ förlorade sin ensamrätt på järnvägsnätet när marknaden avreglerades. Nyetableringar på marknaden har dock begränsats av ett antal etableringsströsklar, som begränsad kapacitet på järnvägsnätet, höga initiala kostnader och svårigheten med att konkurrera mot en tidigare monopolist. Den trafik som etablerats hittills har i första hand fungerat som komplement till den befintliga. 2015 började däremot MTR Express att trafikera sträckan mellan Stockholm och Göteborg, och därmed direkt konkurrera med SJ inom snabbtågssegmentet. Sett ur ett resenärsperspektiv har det här inte bara lett till ett mer varierat utbud, utan även till billigare biljetter och kortare restid.¹⁰

Vidare ökar efterfrågan på interregionala persontransporter med tåg. Mellan 2001 och 2015 ökade antalet personkilometer med 19 procent. Ett ökat utbud följs alltså av ett ökat resande. Det här följer av att ett större, mer kvalitativt och relevant utbud bidrar till att minska bilens främsta konkurrensfördel, nämligen bekvämligheten att själv kontrollera resandet. Samtidigt stärks tågets konkurrensfördelar i hög hastighet, hög komfort och god miljöanpassning. I takt med att tillgängligheten förbättras ökar tåget sin attraktionskraft och det blir svårare för resenären att motivera ett alltför slentrianmässigt bilanvändande.

⁹ Transportstyrelsen 2017 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2016.

¹⁰ Transportstyrelsen 2017 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2016.

Figur 5: Turtäthet antal avgångar per vardag 1990-2015.



Källa: Transportstyrelsen/Järnvägsgruppen Kungliga Tekniska Högskolan.

Figuren ovan presenterar turtätheten för sammanlagt nio järnvägslinjer, uppdelade i tre kategorier med tre relationer i varje. Den visar att turtätheten, och därmed resmöjligheterna, har förbättrats både på stora och medelstora relationer. För de stora relationerna innebär turtätheten avgångar mer än en gång i timmen under ordinarie trafikdygn.¹¹ De medelstora relationerna ligger något lägre med knappt en avgång per timme. Även de små relationernas utbud har ökat något. Här handlar det dock fortfarande om någon eller några få turer per dag, vilket ställer större krav på resenärernas möjligheter att anpassa sig till avgångarna. Totalt sett har turtätheten ökat med 114 procent. Reshastigheten har varit föremål för en generell förbättring. Den största delen av utvecklingen ligger dock ett antal år tillbaka i tiden och kan tillskrivas introduktionen av höghastighetståg i början av 1990-talet.

2.1.3 Taxi

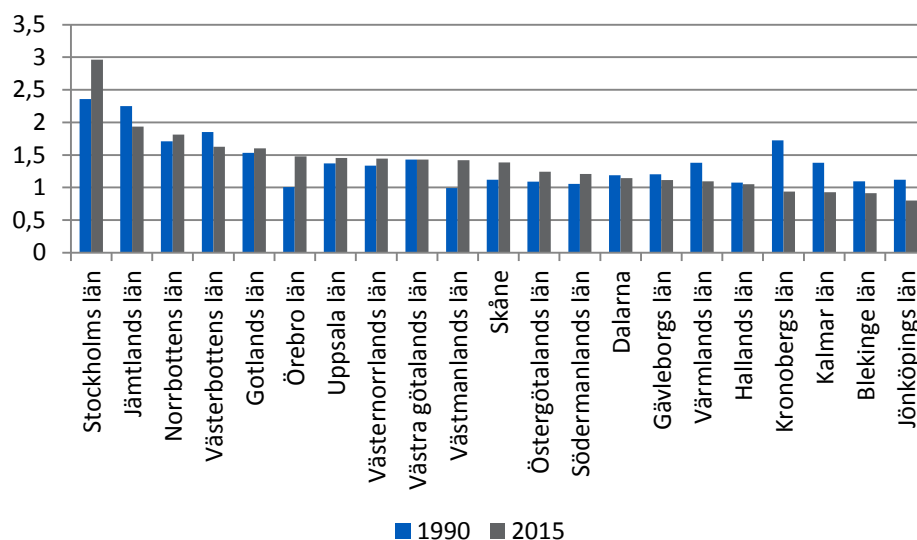
Vid sidan om bilen är taxi det mest flexibla färdmedlet. Taximarknaden öppnades upp för konkurrens 1990. Målet var att via fri konkurrens och prisbildning skapa ett bättre utbud och sänka priserna.¹² Taxi används i hög utsträckning av särskilda kundgrupper såsom tjänsteresenärer och turister, samt under tider när övrig kollektivtrafik är begränsad. Vidare brukas taxi också av äldre och funktionsnedsatta, och då i hög grad som upphandlad färdtjänsttrafik. Taxin används ofta i anslutning till andra färdmedel, där den utgör en länk i en längre transportkedja, såsom till en tågstation eller

¹¹ Avser tidsperioden mellan första och sista avgång, vanligtvis 16 timmar.

¹² Prop. 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken.

flygplats. Den stora skillnaden mellan taximarknaden och tidigare nämnda delmarknader är att den inte lyder under tidtabeller. Det här bidrar till ett flexibelt resande. Det är samtidigt en omständighet som försvårar kvantifiering av utbudet. Snarare än att mäta i termer av utbuds-, sittplats- eller personkilometer skattas taxitätheten. Taxitätheten visar hur många taxibilar som är i drift per invånare inom ett geografiskt avgränsat område. Figuren nedan visar utveckling av taxitäthet i respektive län sedan avregleringen.

Figur 6: Taxitäthet per län 1990 och 2015.



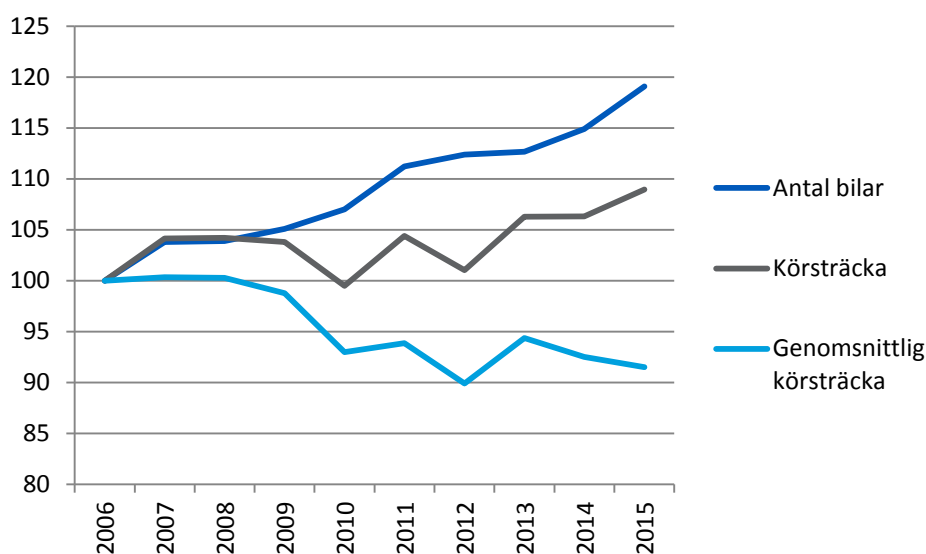
Källa: Svenska Taxiförbundet.

Taxitätheten har i allmänhet reagerat positivt på liberaliseringen av marknaden. De senaste 25 åren har det genomsnittliga utbudet per tusen invånare ökat från 1,49 till 1,69 taxibilar. Det förekommer stora regionala variationer. Taxitätheten är högst i länen som endera har hög befolkningstäthet eller långa geografiska avstånd. Stockholm toppar sammanställningen, där 43 procent av de aktiva tillståndsinnehavarna opererar. Stockholm är ett populärt affärs- och turistresmål och i länet finns både Arlanda och Bromma flygplats. Det är även ett län där en relativt hög andel av invånarna saknar tillgång till bil och således är beroende av en fungerande kollektivtrafik. Det faktum att Jämtland, Norrbotten och Västerbotten följer närmast därefter förklaras delvis av att begränsade förbindelser inom andra kollektiva färdmedel i kombination med en åldrande befolkning som skapar ett beroende av taxi för att exempelvis ta sig till och från vårdcentraler.

Den tilltagande taxitätheten till trots vittnar statistiken om att utvecklingen av antalet taxiföretag stagnerat.¹³ Den hårda konkurrensen har länge pressat vinstmarginalerna och drivit på konsolideringar där stora företag växer på bekostnad av mindre företag. Mellan 2011 och 2015 minskade antalet företag med en taxibil från 4 485 till 4 471. Samtidigt ökade antalet företag med 20 taxibilar eller fler från 50 till 73.

Figuren nedan presenterar utvecklingen av antalet taxifordon, deras körsträcka och den genomsnittliga körsträckan.

Figur 7: Index taxifordon, körsträckor och genomsnittlig körsträcka 2005-2015.



Källa: Statistiska Centralbyrån, egna bearbetningar.

Det är tydligt att utbudet växer snabbare än efterfrågan. Diskrepansen blir dessutom mer markerad över tid. De senaste tio åren har den genomsnittliga körsträckan minskat med tio procent. Den negativa utvecklingen observeras i stora delar av landet. Det är bara i Kalmar, Värmland och Östergötland som utvecklingen av utbud och efterfrågan varit i fas med varandra. Ett faktum som indikerar att marknaden präglas av en viss överetablering.

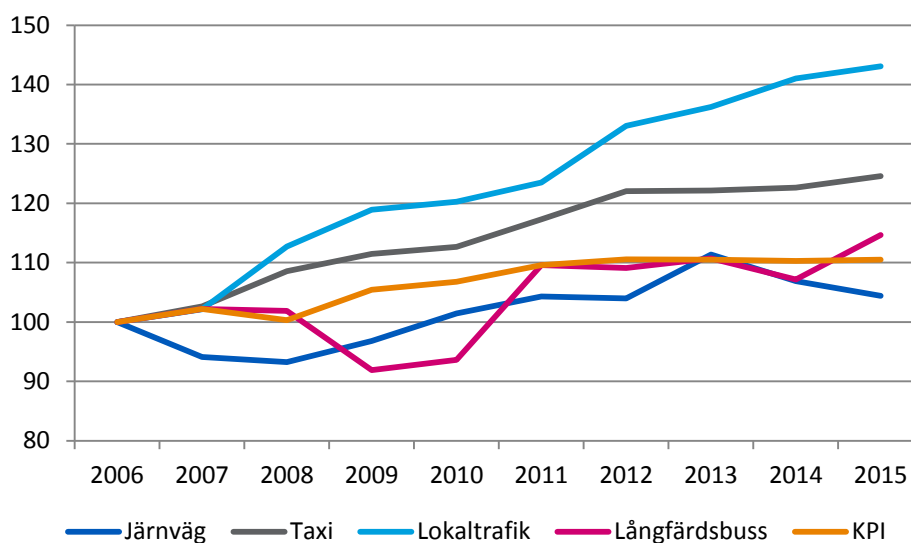
2.2 Priser

Vid sidan om utbud har ansvariga för kollektivtrafiken biljettaxan till sitt förfogande för att öka kollektivtrafikens attraktionskraft. Priset är en viktig faktor i vårt resmönster. Det påverkar hur vi reser, var vi reser och hur ofta vi reser. Generellt sett har resenärer en låg priskänslighet. Priselasticiteten för efterfrågan på resor har skattats till -0,5. En siffra som varierar bland annat beroende på resans syfte, längd samt tillgång till andra färdmedel.

¹³ Svenska Taxiförbundet 2016 Branschläget.

Formulerat med andra ord resulterar ett 10 procent högre pris i fem procent lägre efterfrågan. Det faktum att den minskade efterfrågan inte står i proportion till det ökade priset härrör delvis från att den monetära utgiften inte ensam utgör hela reskostnaden, utan att det därtill tillkommer indirekta utgifter. Detta begränsar möjligheten att stimulera efterfrågan via biljettpriset, något som återspeglas i att kollektivtrafiken i många fall står i skuggan av bilen när den är det mer lönsamma alternativet.

Figur 8: Prisindex olika trafikslag samt KPI 2006-2015.



Källa: Statistiska Centralbyrån, egna bearbetningar.

Som framgår av figuren överstiger prisutvecklingen inom kollektivtrafiken den allmänna i samhället, mätt som konsumentprisindex. Kostnaderna för att bedriva kollektivtrafik har ökat kraftigt över tid. Den skenande kostnadsbilden följer dels av investeringar för att skapa ett mer omfattande, kvalitativt och miljövänligt utbud, dels av att stigande faktorpriser bidragit till högre utgifter för trafikutföraren.¹⁴ Eftersom kostnadsökningarna inte kompenseras av en motsvarande resandeökning måste den finansieras med hjälp av höjda biljettpriser eller subventioner. Situationen ger upphov till en tydlig avvägning: å ena sidan gör högre kostnader det möjligt att erbjuda ett mer attraktivt utbud, å andra sidan leder det till högre biljettpriser och i slutändan att konkurrenskraften riskerar att undermineras. I takt med att trycket på kollektivtrafiken ökar kommer det krävas fortsatta investeringar för att upprätthålla standarden och möta resenärernas behov.

Prisutvecklingen inom järnvägsresor är nästintill obefintlig från år till år, samtidigt som det förekommer stora variationer från månad till månad.

¹⁴ SKL Öppna jämförelser - Kollektivtrafik 2015.

Utvecklingen är sannolikt ett resultat av den dynamiska prissättningsstrategi som tillämpas inom järnvägstrafiken, där biljettpriset är en funktion av efterfrågan och biljettens egenskaper. Det här bidrar till en prisbild som varierar på kort sikt, men som är relativt stabil på lång sikt. Utbudet delas in i tre olika priskategorier: låg-, normal- och högpris. Differenserna mellan alternativen ökar allteftersom. Dels i samband med införandet av snabbtåg, dels i samband med införande av rörliga priser. Över tid är alltså tendensen att lågprisbiljetterna blir billigare medan högprisbiljetterna blir dyrare.¹⁵

Prisutvecklingen inom den långväga busstrafiken följer ett liknande mönster. Sett till ett kort tidsintervall, från månad till månad, är variationerna stora. Höjer man däremot perspektivet och istället tittar på utvecklingen från år till år neutraliseras fluktuationerna. Det senaste decenniet noteras en årlig ökning med 0,6 procentenheter. Som sagt bedrivs den långväga busstrafiken helt och hållet på kommersiella villkor. Prissättningsstrategin är därför ett resultat av företagets drivkraft att maximera den företagsekonomiska vinsten. Det här bidrar till en prisbild som generellt sett är högre än inom den regionala kollektivtrafiken. I det stora hela bör det dock framhållas att bussen är ett billigt alternativ för långväga resor, i synnerhet i jämförelse med tåg och flyg. Den låga monetära utgiften har bidragit till att etablera den som ett populärt alternativ hos priskänsliga kundgrupper, såsom studenter.

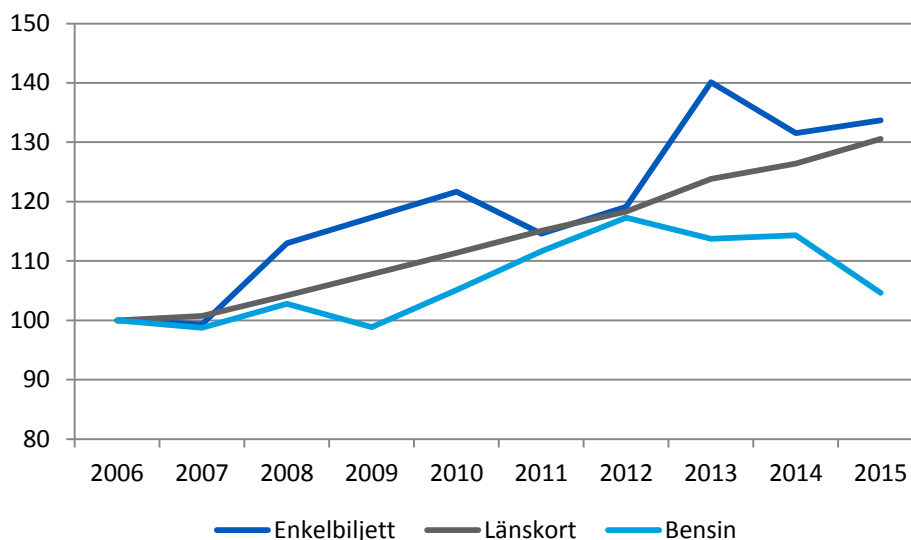
Prisutvecklingen inom taxitrafiken är stabil såväl som kontinuerlig. Den senaste femårsperioden har det genomsnittliga priset ökat med 7,5 procent. Merparten av utvecklingen är koncentrerad till åren mellan 2011 och 2013. Väljer man istället att blunda för tidsintervallets inledande år noteras snarare en stagnerad utveckling. Sett till ett tidsintervall som sträcker sig till början av 1990-talet noteras en dubbling av priset. Taxibranschen har länge lidit av tuffa ekonomiska villkor. År efter år har vinst- och rörelsemarginalerna varit knappa och följaktligen har det funnits stor känslighet för kostnadsökningar. Den stegrande prisbilden har därför till viss mån varit nödvändig för att hålla marginalerna på rätt sida. Det faktum att prisutvecklingen avtagit på sistone förklaras av den låga inflationen, som bidrar till att öka den reella kostnaden, och fallande bränslepriser.

2.2.1 Priser inom regional kollektivtrafik

Den mest markanta prisutvecklingen noteras inom den regionala kollektivtrafiken. Figuren nedan visar prisutvecklingen för enkelbiljetter, länskort och bensin. Uppgifterna har bearbetats för att beakta inflationen och länens relativa befolkningsandel.

¹⁵ Transportstyrelsen 2017 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2016.

Figur 9: Index priser i regional kollektivtrafik och bensin 2006-2015.

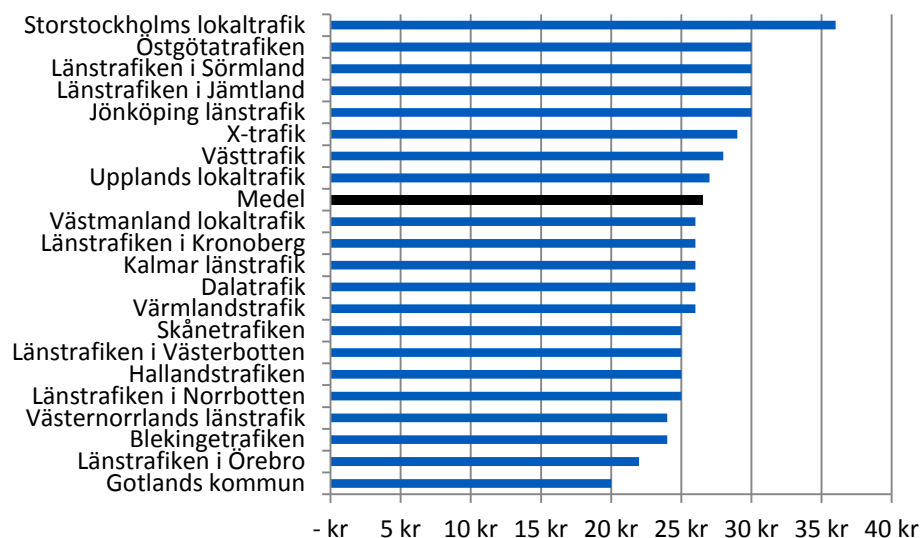


Källa: Trafikanalys, egna bearbetningar.

Det är framförallt två tendenser som utkristalliserar sig: dels stiger priset på enkelbiljetter snabbare än priset på månadskort, dels överstiger utvecklingen av biljettpriset utvecklingen av bensinpriset. Följaktligen har det blivit mer lönsamt med ett regelbundet nyttjande av kollektivtrafiken. Prisutvecklingen har avtagit på sistone. Samtidigt har det relativt sett blivit billigare att ta bilen några extra mil än att ta bussen, delvis till följd av den låga inflationstakten.

Som tidigare påtalat beslutar respektive regional kollektivtrafikmyndighet om priset inom den regionala kollektivtrafiken. Biljettaxorna reflekterar regionala prissättningsstrategier och därmed förekommer variationer mellan länen. Inledningsvis presenteras priser för enkelbiljetter köpta i samband med resan. Uppgifterna avser vuxenbiljetter inom en zon eller motsvarande om zonindelning inte tillämpas.

Figur 10: Pris för enkelbiljett i regional kollektivtrafik november 2016.

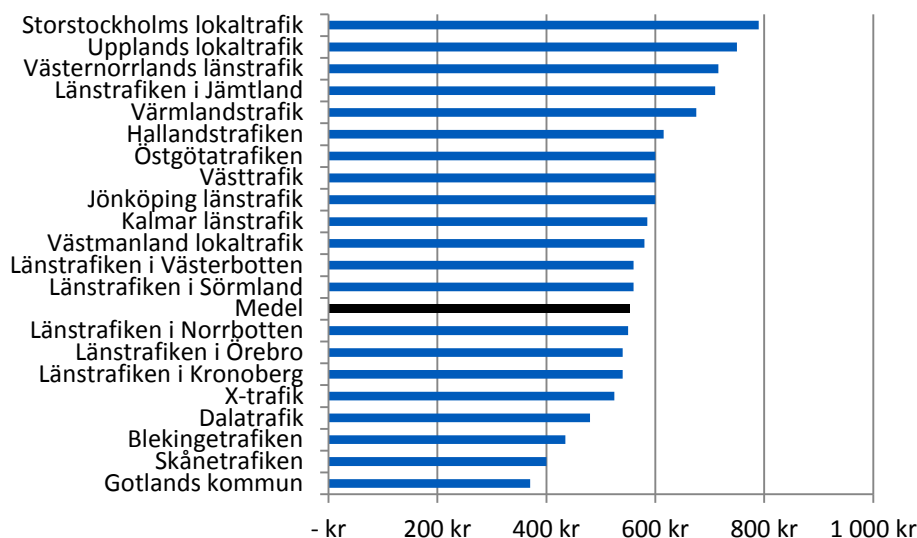


Källa: Respektive operatörs hemsida.

En enkelbiljett är dyrast i Stockholm, där den kostar 36 kronor, och billigast på Gotland, där den kostar 20 kronor. Resenärer betalar således 80 procent mer för en enkelbiljett i Stockholm än på Gotland. Vid sidan om Stockholm, som kan betraktas som en avvikelse, är variationerna små. Medianpriset för en enkelbiljett är 25 kronor och medelpriset 27 kronor. Utöver vad som framgår av figuren är biljetter som handlas med reskassa i snitt 4,50 kronor billigare än traditionella enkelbiljetter.

För resenärer som nyttjar kollektivtrafiken frekvent är det ofta både lönsamt och praktiskt att köpa ett periodkort. I figuren nedan presenteras priset för ett månadskort som gäller inom en zon eller motsvarande.

Figur 11: Pris för månadskort i regional kollektivtrafik november 2016.



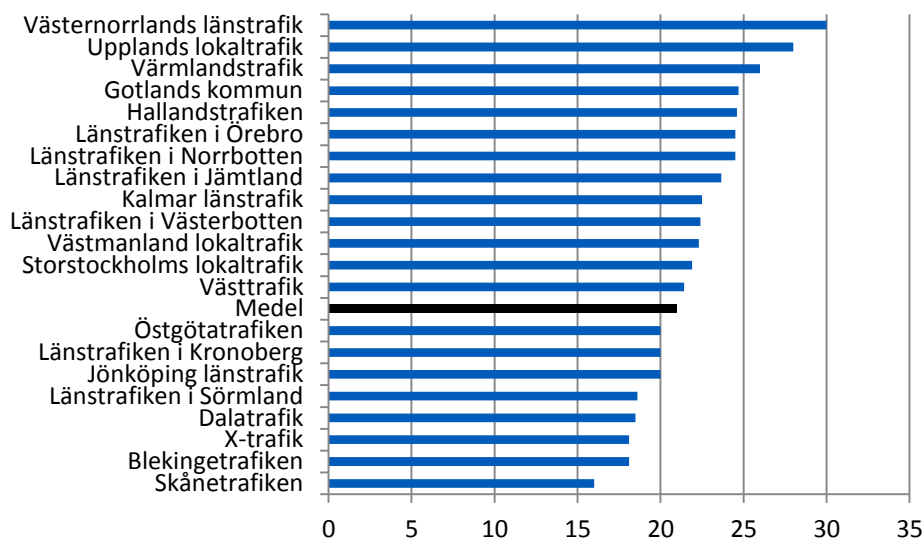
Källa: Respektive operatörs hemsida.

Månadskort är dyrast i Stockholm, där det kostar 790 kronor, och billigast på Gotland, där det kostar 370 kronor. Medianpriset är 570 kronor och medelpriset 553 kronor. Bortsett från att det är mer än dubbelt så dyrt att resa fritt inom en zon i Stockholm än på Gotland är spridning mellan länen liten.¹⁶ Priserna är centrerade mellan 502 kronor och 607 kronor, där hälften av länen återfinns. Generellt tenderar län med ett högt pris på enkelbiljetter också ha ett högt pris på månadskort.

Genom att ställa priserna på biljettalternativen i relation till varandra erhålls en kvot som visar antalet resor som behövs innan det lönar sig med ett månadskort.

¹⁶ I Stockholms län gäller månadskortet för obegränsat resande i hela länet.

Figur 12: Kvot antal enkelbiljetter per månadskort i regional kollektivtrafik november 2016.



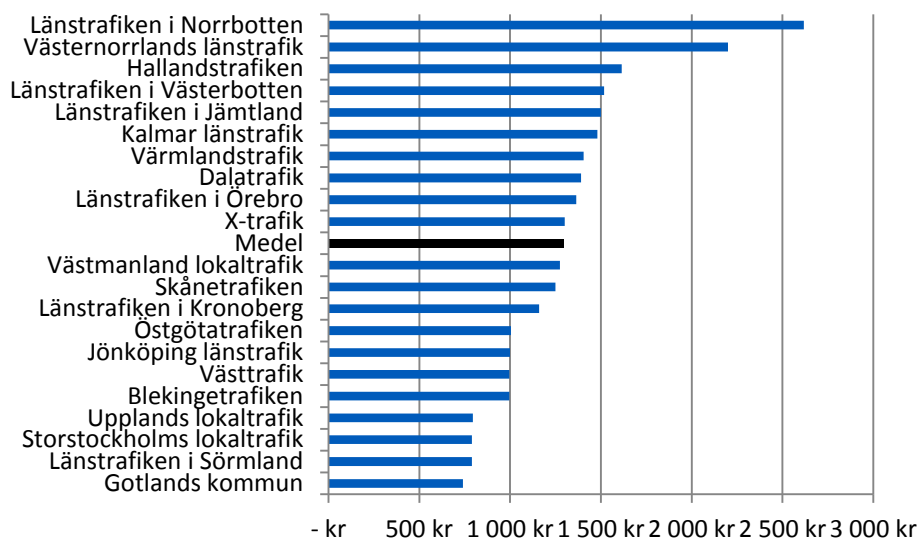
Källa: Respektive operatörs hemsida.

Av figuren framgår att Västernorrland har den högsta kvoten. En resenär i exempelvis Sundsvall behöver fler än 30 enkelresor i månaden för att motivera ett inköp av månadskort. Skåne, Blekinge och Gävleborg placerar sig på andra sidan av spektrumet. Som ett resultat av såväl dyra enkelbiljetter som billiga månadskort krävs det bara 16 respektive 18 resor i månaden för att det ska vara lönsamt med ett månadskort. Ett antal regionala kollektivtrafikmyndigheter har som uttalad strategi i sina trafikförsörjningsprogram att tillämpa priser som premierar ett regelbundet kollektivtrafikresande. Exempelvis arbetar Västra Götaland-regionen med en prissättningsmodell som belönar ett reguljärt användande av kollektivtrafiken.¹⁷

Vidare tillhandahåller kollektivtrafikmyndigheterna ett länskort som gör det möjligt att resa fritt i hela länet.

¹⁷ Västra Götalandsregionen Trafikförsörjningsprogram 2012.

Figur 13: Pris för länskort i regional kollektivtrafik november 2016.



Källa: Respektive operatörs hemsida.

Det är tydligt att priserna korrelerar med den arealmässiga storleken på länen. De till ytan största länen har de dyraste länskorten och de till ytan minsta länen har de billigaste länskorten. Allra dyrast är länskortet i Norrbotten, där det kostar 2 618 kronor. I kontrast är länskortet som billigast på Gotland, där det kostar 740 kronor. Vidare förekommer en tydlig differens mellan ändarna av prisspektrumet. Länskortet kostar mer än 2 000 kronor i två län och mindre än 1 000 kronor i sex län. Balanspunkten finns i intervallet mellan 1 045 och 1 565 kronor där hälften av länen återfinns. Därtill förekommer en tydlig splittring mellan landsändarna. Grupperas den norra respektive södra delen av landet noteras en genomsnittlig differens på 756 kronor. Sammantaget är spridning mellan länen större än för enkelbiljetter men samtidigt mindre än för månadskortet.

Tillsammans med turtäthet och linjesträckning är den upplevda enkelheten att resa med kollektivtrafiken den främsta drivkraften bakom hur användbart resenären upplever utbudet. En stor del av detta beror på betalssystemets utformning. Det är en förutsättning att biljettsystemet svarar på frågeställningarna var, när och hur man köper biljett till resan för att vinna mark mot biltrafiken.

De smarta telefonernas utbredning har bidragit till en snabb utveckling inom området och idag använder sig alla trafikutförare av försäljningskanaler som gör det möjligt att endera köpa biljett i förväg eller i anslutning till resan. En majoritet säljer biljetter via ombud, hemsida, mobilapp såväl som ombord på bussen. Det är bara ett län som inte tillhandahåller biljettförsäljning ombord. Dalatrafik, X-trafik och länstrafiken i Kronoberg har flest

försäljningskanaler. Vid sidan om hemsida, mobilapp, ombud och biljettautomat accepterar de dessutom kontantbetalning ombord.

2.3 Kvalitet

Ytterligare en faktor att beakta är resenärernas upplevelse av kvaliteten på resorna. Den upplevda kvaliteten formar i stor utsträckning attityden mot kollektivtrafiken och är därmed en viktig komponent i arbetet med att stärka kollektivtrafikens position i transportsystemet. Vad som utgör en resa med hög kvalitet skiftar och beror bland annat på individuella preferenser, det aktuella färdmedlet och syftet med resan. För vissa innebär det punktlighet, för andra innebär det säkerhet, medan det för en tredje innebär bekvämlighet och möjlighet att arbeta under resans gång. Ett exempel på hur den upplevda kvaliteten beror på sammanhanget är förseningar som sker i samband med anslutande trafik. En försening som leder till missad anslutning kan vara en smärre katastrof medan en försening som leder till minskad väntetid till och med kan betraktas som positivt.

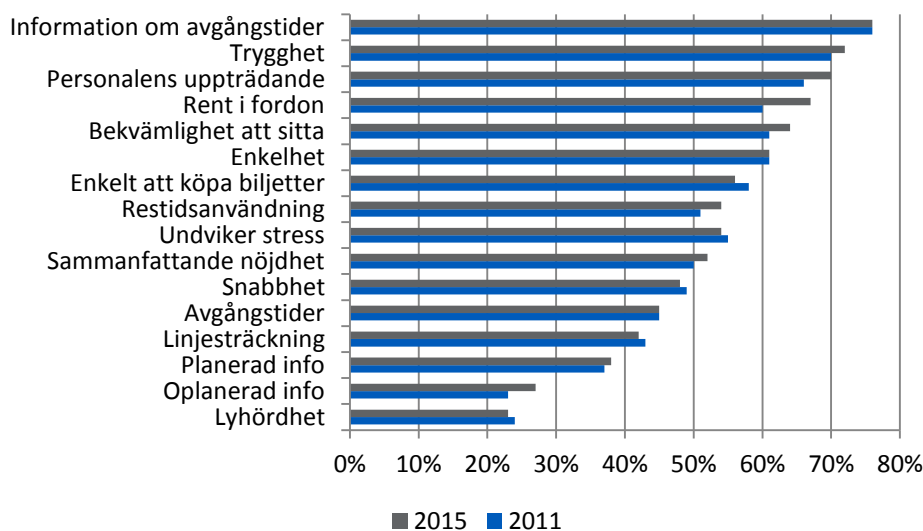
Kollektivtrafikbarometern visar att den kvalitetsfaktor som i huvudsak driver resandet är hur relevant resenärerna upplever utbudet.¹⁸ Ett relevant utbud speglar resenärernas behov och är därmed ofta ett användbart alternativ till bilen. Vägen till ett mer omfattande användande av kollektivtrafiken går således via användbara avgångstider och linjesträckningar. En slutsats som stärks av att kollektivtrafikanvändandet är mest utbrett i regioner där relevansen skattas högt.

Vidare visar Kollektivtrafikbarometern att 81 procent av resenärerna är nöjda med sin senaste resa. En nöjd resenär indikerar inte bara att kollektivtrafiken motsvarar förväntningarna som finns på den, utan är också en förutsättning för att locka till sig fler resenärer. Allra nöjdast är resenärerna i Norrbotten, där 88 procent av uppgav att de var nöjda med sin senaste resa.

Figuren nedan visar hur stor andel av allmänheten som har en positiv uppfattning om olika aspekter av kollektivtrafiken. Figuren pekar ut områden som behöver förbättras för att kollektivtrafiken ska uppfattas som ett mer attraktivt alternativt i allmänhetens ögon.

¹⁸ Svensk Kollektivtrafik 2016 Kollektivtrafikbarometern 2015.

Figur 14: Nöjdhetsfaktorer i regional kollektivtrafik 2011 och 2015, andel positiva svar.



Källa: Svensk Kollektivtrafik.

51 procent svarar att de sammanfattningsvis är nöjda eller mycket nöjda med kollektivtrafiken. Respondenterna är mest tillfreds med området information om avgångstider, där 76 procent uppger att de är nöjda. Svaren signalerar också att resenärerna är nöjda med tryggheten ombord och personalens uppförande. Den enskilt största förbättringen står området renlighet i fordonen för. Sedan 2011 har andelen nöjda ökat med sju procentenheter. I kontrast lyfter undersökningen fram lyhördheten som ett problemområde. Enbart 23 procent anger att de är nöjda. Det finns inte heller några tendenser till bättring från utförarnas sida. Mellan 2011 och 2015 har andelen nöjda minskat med sex procentenheter. Vidare finns det utrymme till förbättring inom områden kopplade till information och utbud. Exempelvis är det bara 27 respektive 42 procent som uppger sig vara nöjda med oplanerad information och linjesträckning. I ljuset av att relevansen konstaterades vara den främsta drivkraften bakom ett ökat kollektivtrafikresande framstår det senare som illavarslande. Det bör tilläggas att det förekommer stora differenser i svaren mellan regelbundna och icke regelbundna resenärer där regelbundna resenärer tenderar att vara nöjdare än sporadiska resenärer.

Resupplevelsen formas till stor del av punktligheten. En extra väntan på perrongen utgör i många fall hela skillnaden mellan en bra och en dålig resupplevelse. Punktligheten inom tågtrafiken har varit föremål för många livliga diskussioner. Decenniets inledande vintrar var svåra och infrastruktur såväl som tåg tog skada av den stränga kylan och det ymniga snöfallet. Ett stort antal tåg försenades och tvingades i vissa fall att ställas in helt. Förtroendet för tågtrafiken sjönk och stark kritik riktades bland annat mot

bristen på samordning mellan järnvägens aktörer. I svallvågorna av förtroendekrisen initierades det branschgemensamma arbetet Tillsammans för tåg i tid (TTT) i syfte att förbättra punktligheten och sedermera vinna tillbaka den förlorade tilliten. Det uttalade målet är att 95 procent av tågen ska vara i tid till 2020. Tåget anses försenat om det inte har anlänt till perrongen inom fem minuter efter utsatt tid. Tabellen nedan visar hur punktligheten utvecklats sedan arbetet påbörjades.

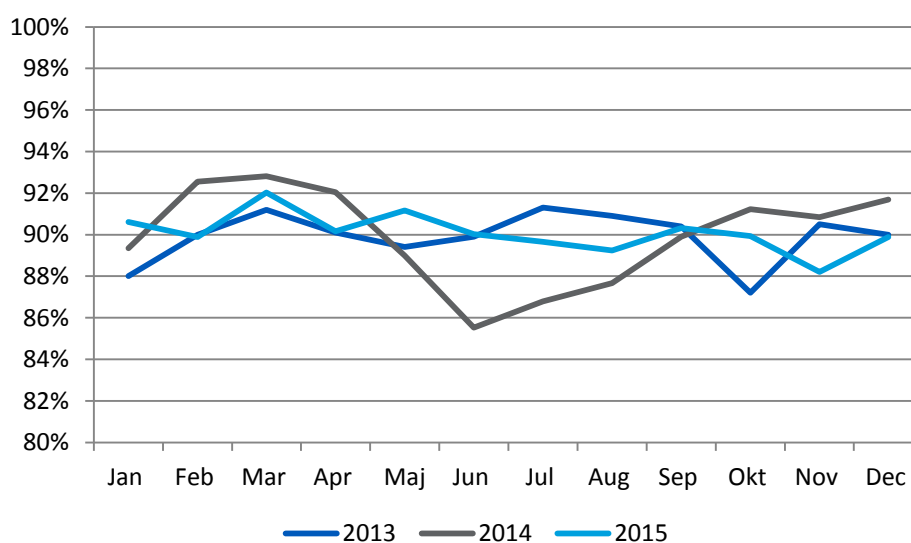
Tabell 3: Punktlighet inom persontrafik på järnväg 2013-2016.

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

Källa: Trafikverket.

Det har inte skett någon avsevärd förbättring av punktligheten. Jämfört med 2013 har punktligheten enbart stigit med 0,1 procentenhet. Som framgår av figuren nedan tenderar punktligheten att vara säsongsbunden.

Figur 15: Punktlighet inom persontrafik på järnväg per månad 2013-2015.



Källa: Trafikanalys. Notera att y-axeln är beskuren.

De senaste åren har punktligheten generellt varit högre under våren och lägre under sommaren. Det här är framförallt tydligt 2014, men går även att skönja 2015. Variationerna förklaras dels av förekomsten av skogsbränder, dels av koncentrationen av banarbeten under sommarhalvåret. Punktligheten varierar också med längden på linjesträckan. Sannolikheten att drabbas av

störningar ökar med tiden som tågen befinner sig på linjen. Punktligheten är följaktligen högst på korta distanser och lägst på långa distanser.

Sammantaget har alltså punktligheten blivit bättre sedan TTT inrättades. Förbättringen är dock på sin höjd marginell. Transportstyrelsen och Trafikanalys har också riktat kritik mot att arbetet med att förbättra tågans punktlighet går för långsamt.¹⁹ Halvvägs mot 2020 framstår det allt svårare att fullfölja målet enligt tidsplan. Det bör framhållas att dagens siffror är höga ur ett historiskt perspektiv. Istället är dagens bild av en järnväg i kris delvis ett resultat av att vintrarna 2010 och 2011 fortfarande ligger färskt i minnet hos många och antalet förseningar ökar så länge resandeutvecklingen är snabbare än andelen tåg i tid. Det får till effekt att fler resenärer drabbas av förseningar oftare.

¹⁹ Trafikverket Resultatrapport 2015 Tillsammans för tåg i tid.

3 Marknadsstruktur och regelförändringar

3.1 Regional kollektivtrafik

3.1.1 Händelser under året

I november 2015 beslutade riksdagens trafikutskott att genomföra en uppföljning av den nya kollektivtrafiklagen²⁰ som trädde ikraft den 1 januari 2012. Detta för att se om lagen lett till de effekter som det fanns förhoppningar om i samband med lagens tillkomst. Uppföljningen gjordes av en särskild grupp inom trafikutskottet med representanter från samtliga riksdagspartier. Den resulterade i en sammanställning av ett stort antal av de uppföljningar och utvärderingar som tidigare genomförts av olika aktörer.²¹ Uppföljningsgruppens övergripande bedömning blev att det bör göras en allmän översyn av kollektivtrafiklagen, då ett flertal av de effekter som nämnts i lagens förarbeten inte uppnåtts. I rapporten preciseras även ett antal områden där uppföljningsgruppen vill se en fördjupad översyn. Bland annat nämner man att förutsättningarna för kommersiell persontrafik på järnväg störs av att RKM byggt ut sina nät av upphandlad trafik. Ytterligare en fråga som aktualiseras av uppföljningen är att det kan finnas ett behov av en nationell trafikförsörjningsplan för järnvägen. Syftet med en sådan skulle vara att tydligare peka ut vilken trafik som ska prioriteras på järnvägen och dess olika delsträckor.

Under de senaste åren har ett intensivt förberedelsearbete pågått med syfte att stärka den storregionala tågtrafiken i Mälardalsregionen. Detta har gjorts av MÅLAB, ett samarbetsbolag som ägs av Stockholms läns landsting, Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, Landstinget i Uppsala län, Landstinget Västmanland, Region Örebro län och Region Östergötland. Under 2016 togs ytterligare steg mot att etablera en mer omfattande trafik som i högre grad samordnas med den regionala trafiken. Besked kom om att MÅLAB träffat ett övergångsavtal med SJ om att bedriva trafiken fram till dess att de tåg som MÅLAB beställt levereras, vilket väntas ske med start 2019. Avtalet innebär att SJ bedriver trafiken med egna fordon, att trafiken utökas jämfört med dagens situation och att ett nytt biljettsystem införs. Kostnaderna för trafiken beräknas fördubblas under avtalsperioden, från 180 miljoner till 360 miljoner kronor. Dessa kostnadsökningar förklaras huvudsakligen av ett utökat trafikutbud, under det första året motsvarande ungefär 15 %.²²

²⁰ Lag 2010:1065 om kollektivtrafik.

²¹ Rapport från riksdagen 2015/16:RFR14 Kollektivtrafiklagen – en uppföljning.

²² <http://www.malab.se/klart-med-trafikoperator-mer-trafik-och-nya-pendlarbiljetter-for-regionaltagtrafiken-i-malardalen>, publ. 2016-04-28.

I mars meddelade kammarrätten två domar kopplade till kollektivtrafik och mer precist frågan om undanträngning.²³ Båda domarna rörde beslut om allmän trafikplikt som fattats av Stockholms läns landsting. Dels hade SJ yrkat att ett beslut om allmän trafikplikt skulle upphävas avseende ett antal tågsträckor, dels hade Strömma Turism och Sjöfart yrkat motsvarande avseende sjötrafik i Stockholms skärgård. SJ menade att beslutet innebar att den trafik som bedrevs kommersiellt skulle trängas undan. Strömma menade att beslutet avseende sjötrafik var alltför vagt och därmed stod i strid med principen om förutsägbarhet. Båda företagen menade dessutom att besluten om allmän trafikplikt var alltför omfattande och därför stod i strid med proportionalitetsprincipen. Landstinget har i båda fallen framfört att det inte finns något som hindrar att allmän trafikplikt fastställs för kollektivtrafik som utförs eller kan utföras på kommersiell grund. Man åberopar även fördelar med ett sammanhållet linjenät. I fallet mot Strömma anför landstinget även att ett beslut om allmän trafikplikt inte nödvändigtvis leder till att trafiken upphandlas, utan enbart är en nödvändig åtgärd för att den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska kunna upphandla trafik. I båda fallen valde kammarrätten att avslå SJ respektive Strömmas överklaganden. Kammarrätten ansåg att landstinget hållit sig inom sin befogenhet, att det funnits fog för besluten och att de inte stridit mot proportionalitetsprincipen.

I slutet av 2015 meddelade Stockholms läns landsting att MTR Gamma²⁴, ett dotterbolag till MTR Nordic, tilldelats avtalet för pendeltågstrafiken i Stockholms län från december 2016.²⁵ Avtalet gäller i tio år, med option om ytterligare fyra år. Trafiken är den mest omfattande pendeltågstrafiken i Sverige med 87 miljoner årliga påstigningar och avtalet uppges vara värt drygt två miljarder kronor per år. Efter att totalt fem aktörer lämnat anbud valde landstinget att gå vidare och förhandla med de två parter som angett lägst pris, vilka var SJ och MTR. Inför förhandlingarna var SJ:s anbud det lägsta, men efter att förhandlingarna avslutats hade MTR det lägsta priset. Såväl innan som efter förhandlingarna var skillnaden mellan det högre och det lägre anbudet mindre än 20 miljoner kronor. SJ begärde överprövning av tilldelningsbeslutet då de ville få klarlagt att förfarandet i samband med förhandlingarna gått rätt till.²⁶ Främst ville de ha svar på om förhandlingarna skett i enlighet med likabehandlingsprincipen. Förvaltningsrätten meddelade i maj att de avslår SJ:s ansökan om överprövning av tilldelningen då de inte ansett att SJ bevisat att upphandlingen skett i strid med likabehandlingsprincipen.²⁷

²³ Kammarrätten i Stockholm Mål nr 354-15 och 5951-15. Domar meddelade 2016-03-19.

²⁴ MTR Gamma har under 2016 bytt namn till MTR Pendeltågen AB.

²⁵ <http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/nyheter-kollektivtrafik/2015/12/Tilldelningsbeslut-upphandling-pendeltag-2015/>. Publ. 2015-12-08.

²⁶ <http://nyhetsrum.sj.se/pressmeddelanden/2015/12/sj-ansoeker-om-oeverproevning---vill-veta-att-allt-gatt-raett-ti.html>. Publ. 2015-12-18.

²⁷ Dom i Förvaltningsrätten, mål 27463-15. Dom meddelad 2016-05-12.

3.1.2 Sentida och framtida regelförändringar

I april trädde nya regler för resenärers rättigheter i regional kollektivtrafik ikraft.²⁸ Bestämmelserna har inneburit att resenärer fått utökad rätt till ersättning vid förseningar och inställda resor. En utvärdering gjord av Svensk Kollektivtrafik visar att de samtidigt har inneburit vissa problem, både för resenärer och trafikföretagen.²⁹ Vad gäller resenärerna så innebär den nya lagstiftningen att det blivit svårare att hålla reda på vilka regler och tillhörande villkor som gäller för resan. Detta exemplifieras tydligast i att det är linjens sträckning, och inte resenärens resa, som är avgörande för vilket regelverk som tillämpas. Det gör att resenären måste ha koll på hur lång linjens sträckning är, istället för att utgå från den egna resan. I vissa fall har de nya reglerna även inneburit att resenärerna fått lägre ersättning, då trafikföretagens tidigare policyer ibland var mer generösa än lagens krav. För trafikföretagen har den nya regleringen inneburit ökade kostnader genom att fler resenärer begär ersättning och att administrationen ökat. Man upplever även att risken för missbruk har ökat då det är resenärens bedömning av om denne riskerar att bli försenad som blir avgörande. En viktig slutsats i utvärderingen var även att de nya reglerna inte har ökat kundernas nöjdhet med kollektivtrafiken. Ekonomiska faktorer har inte högst prioritet bland resenärerna, som istället efterfrågar att resorna ska gå i tid och passa deras behov.

I kollektivtrafikförordningen finns ett krav på att varje regional kollektivtrafikmyndighet årligen ska redovisa ett antal uppgifter om den trafik som bedrivs under allmän trafikplikt inom länet.³⁰ Bland annat ska den innehålla uppgifter om de företag som kör trafik och om ersättningar till dessa företag. Detta är något som gjorts i ytterst få fall och de rapporter som presenterats har hållit varierad kvalitet. Att detta är ett problem har uppmärksamats tidigare, bland annat av Trafikanalys.³¹ Utifrån denna bakgrund föreslog regeringen i en proposition som beslutades i december att ett tillsynsmandat över den aktuella artikeln ska införas.³² Tillsynen får befogenhet att meddela förelägganden som vid behov får kombineras med vite. Förändringen införs genom en ändring i kollektivtrafiklagen, vilket innebär att det blir Transportstyrelsen som blir tillsynsmyndighet.

I samma proposition fanns även ett förslag om att ge RKM rätt att direkttilldela vissa avtal. Järnvägstrafik får direkttilldelas om det årliga

²⁸ Lag (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

²⁹ Svensk Kollektivtrafik 2016 "Nya lagen om resenärsrättigheter – Vad har den inneburit för resenärer och kollektivtrafikbranschen?".

³⁰ Artikel 7 punkt 1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

³¹ Trafikanalys, Rapport 2014:13 En förbättrad kollektivtrafik – utvärdering av två reformer.

³² Prop. 2016/17:28 Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster.

genomsnittsvärdet för avtalet understiger 7,5 miljoner euro.³³ För övrig kollektivtrafik, undantaget kollektivtrafik på vatten, får avtal direkttilldelas om det årliga genomsnittsvärdet är maximalt 500 000 euro.³⁴ Dessa tröskelvärden är lägre än gränserna som anges i EU:s kollektivtrafikförordning.³⁵ Önskemål om att få direkttilldela vissa avtal har efterfrågats av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som menar att de får ökad flexibilitet och minskad administrativ börda. Då det i dagsläget i stor utsträckning saknas samlad kunskap kring omfattningen och värdet på avtal om allmän trafikplikt är det svårt att veta vilka effekter de nya bestämmelserna får på marknaden. Farhågor har lyfts, bland annat från Transportstyrelsen, om att direkttilldelning kan leda till att resurser för kollektivtrafiken inte nyttjas på bästa möjliga sätt. Regeringen anger i propositionen att det inte är tillåtet att dela upp upphandlingar för att kringgå bestämmelserna, men hur detta säkras är oklart. Reglerna trädde i kraft den 1 januari 2017.

Under våren presenterade näringsdepartementet en promemoria som behandlar tilläggsavgifter i kollektivtrafik.³⁶ Promemorian innehåller förslag om en ny lag som är tänkt att ersätta den existerande lagstiftningen på området, som inte är anpassad till dagens förhållanden.³⁷ En förändring som föreslås är att dagens ordning, där transportörer ansöker till Transportstyrelsen om tillstånd att ta ut tilläggsavgifter, ersätts med ett anmälningsförfarande som kompletteras med tillsyn. Ytterligare ett förslag är att låta transportörerna själva sätta avgifter, baserade på biljettpris och kostnader för kontroller. Det föreslås även en maxgräns för tilläggsavgiften som baseras på prisbasbeloppet. I promemorian föreslås den nya lagen träda ikraft den 1 juli 2017 och en proposition förväntas läggas fram under våren 2017.

I augusti beslutade trafiknämnden i Stockholms läns landsting att ansöka om höjt maxbelopp för uttag av tilläggsavgift när resenärer färdas utan giltig biljett.³⁸ Gällande maxbelopp var 1 200 kronor och ansökan gällde en höjning till 1 500 kronor. Argumentet för höjningen var att landstingets kostnader för kontroller är höga och i alltför låg grad täcks upp av intäkterna från dagens avgifter. Transportstyrelsen beslutade i december att bevilja landstingets ansökan.³⁹ Detta motiverades med att ansökan ansågs rimlig

³³ Motsvarande ungefär 71 miljoner kronor. Kurs: 1 EUR=9,4704 SEK, Riksbanken.

³⁴ Motsvarande ungefär 4,7 miljoner kronor. Kurs: 1 EUR=9,4704 SEK, Riksbanken.

³⁵ Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av Rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

³⁶ DS 2016:9 Ny lag om tilläggsavgifter i kollektivtrafik.

³⁷ Lag (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik.

³⁸ Stockholms läns landsting, protokoll från Trafiknämndens sammanträde 2016-08-23.

<http://www.sll.se/Global/Politik/Politiska-organ/Trafiknämnden/2016/23%20augusti%202016/Protokoll-5-TN-2016-08-23.pdf>.

³⁹ Transportstyrelsen, Beslut (2016-12-20) i ärende Ansökan om fastställelse av tilläggsavgift enligt lagen (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik, TSV 2016-3741.

och att de argument som lagts fram visade på att det fanns skäl att höja den maximala avgiften. Beslutet villkoras dock med att det upphör att gälla om en ny lagstiftning skulle ersätta den nuvarande.

3.2 Långväga trafik

3.2.1 Händelser under året

I början av juli 2016 återkallades säkerhetstillstånden för Skandinaviska Jernbanor av Transportstyrelsen, något som ledde till att företaget förbjöds att bedriva trafik. Företagets avgångar, under namnet Blå Tåget och Gröna Tåget, på sträckan Göteborg-Stockholm-Uppsala ställdes in. Återkallelsen gjordes på grund av att det vid tillsyn upptäckts allvarliga och återkommande brister i företagets säkerhetsstyrningssystem. Bristerna bestod bland annat i att företaget inte hade koll på sina anställdas utbildning, kompetens och hälsotillstånd samt att det fanns brister i uppföljningen av den egna verksamheten. Skandinaviska Jernbanor valde att överklaga återkallelsen och begärde även inhibition av beslutet, vilket betyder att de skulle tillåtas att bedriva trafik i väntan på att Förvaltningsrätten avgjort frågan om de indragna säkerhetstillstånden. Begäran godtogs av Förvaltningsrätten, men efter att Transportstyrelsen överklagat inhibitionsbeslutet och fått rätt i Kammarrätten förbjöds företaget åter att bedriva trafik. I slutet av september meddelades även att Skandinaviska Jernbanor nekades prövningstillstånd i Högsta Förvaltningsdomstolen avseende inhibition. Sakfrågan, alltså återkallelsen av företagets säkerhetstillstånd, avgjordes i december av Förvaltningsrätten.⁴⁰ Domen ger Transportstyrelsen rätt då Förvaltningsrätten anser att det var korrekt att återkalla företagets säkerhetstillstånd. Beslutet motiveras med att avvikelserna varit många och återkommande, vilket sammantaget gör att beslutet att återkalla säkerhetstillstånden var riktigt.

I maj 2016 presenterades resultaten från den senaste mätningen av regelefterlevnad, som är en uppföljning av hur väl företag inom yrkestrafik på väg följer regler rörande bland annat kör- och vilotider, fordons tekniska beskaffenhet och hastighet.⁴¹ Undersökningen görs av Transportstyrelsen tillsammans med Polismyndigheten och med hjälp från Trafikverket och Skatteverket. För buss gäller att de flesta områden som undersökts har förbättrats jämfört med den första mätningen som gjordes 2012. Många av förändringarna är dock inte statistiskt säkerställda, vilket gör att de måste tolkas med försiktighet. Ett område som visar på stor förbättring är området hastighetsefterlevnad, där andelen utan anmärkning gått från 74 procent 2012 till 97 procent 2015. Även här finns dock en osäkerhet, då

⁴⁰ Förvaltningsrätten Mål nr 2862-16. Dom meddelad 2016-12-22.

⁴¹ Transportstyrelsen, 2016, Regelefterlevnad inom yrkestrafik på väg – Tillståndsmätning 2015. Resultaten från undersökningen kommer att presenteras på ett flertal ställen i denna rapport.

instruktionerna till de som genomför undersökningen förändrats och kan vara en orsak till förändringen. Ett problemområde är efterlevnaden av kör- och vilotider, där endast 59 procent av de kontrollerade förarna klarade sig utan anmärkning. Även om detta är en förbättring jämfört med den förra mätningen, om än inte statistiskt säkerställd, är det fortsatt en låg andel.

I december 2016 meddelade Transportstyrelsen beslut i en tvist mellan MTR Express och Trafikverket avseende tilldelning av kapacitet i tågplanen 2016.⁴² MTR menade bland annat att Trafikverket inte handlat på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt vid tilldelningen av tåglägen och att de inte tagit hänsyn till den ekonomiska effekten på MTR:s verksamhet. MTR hade ansökt om ett tågläge från Göteborg till Stockholm vardagsmorgnar klockan 05:45 och SJ om två tåglägen på samma sträcka klockan 05:55 och 06:00. Då MTR:s tåg, på grund av begränsningar i infrastrukturen, inte tillåts köra lika fort som SJ:s skulle en tilldelning enligt önskemålen innebära att SJ:s tåg hunnit ifatt MTR:s. Trafikverket tilldelade istället MTR ett tågläge klockan 05:25, vilket MTR valde att inte nyttja då de inte ansåg att det var kommersiellt intressant. I Transportstyrelsens beslut konstateras att Trafikverket inte tagit hänsyn till den ekonomiska effekten för MTR:s verksamhet och att de därigenom agerat i strid med järnvägslagen. Trafikverket har inte heller lyckats visa att de uppfyllt kravet på konkurrensneutralitet och icke-diskriminering då de lösningsalternativ som prövades enbart innebar att MTR:s tåg flyttades.

3.2.2 Sentida och framtida regelförändringar

Efter ett antal års arbete godkände Europeiska unionens råd och Europaparlamentet under 2016 det fjärde järnvägspaketet. Paketet, som består av ett antal direktiv och förordningar, är uppdelat i två så kallade pelare, en teknisk och en politisk. Kommissionens ursprungliga förslag presenterades tidigt 2013 och har sedan dess bearbetats och förhandlats och till slut har en överenskommelse mellan medlemsstaterna nåtts. Den tekniska pelaren innehåller bestämmelser om driftskompatibilitet och säkerhet. De nya bestämmelserna innebär bland annat att vissa uppdrag som idag vilar på de nationella myndigheterna flyttas till den Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA). Medlemsstaternas möjligheter att ha egna tekniska och säkerhetsrelaterade regler begränsas också. Den politiska pelaren innehåller regler kring marknadstillträde för järnvägsföretag. Bland annat innebär de nya reglerna att de nationella marknaderna för persontransporter öppnas upp, även om vissa möjligheter att begränsa tillträdet kommer att finnas kvar. Reglerna är tänkta att underlätta för järnvägsföretag och utgör ett steg mot en gemensam europeisk marknad för järnvägstransporter. Framöver kommer ett omfattande arbete att ta vid då

⁴² Transportstyrelsen, Beslut (2016-12-14) i ärende TSJ 2016-1673.

såväl järnvägslagen som föreskrifter behöver skrivas om för att anpassa den svenska lagstiftningen till de nya bestämmelserna. Det fjärde järnvägspaketet ska vara implementerat senast 2019.

Trafikverket har ett uppdrag att upphandla järnvägstrafik på långväga linjer som inte är kommersiellt bärkraftiga men som anses trafikpolitiskt motiverade.⁴³ Från och med 2017 har Trafikverket rätt att direkttilldela avtal rörande sådan trafik, istället för att som idag upphandla trafiken i konkurrens.⁴⁴ Avtal får tilldelas utan någon beloppsgräns. Att denna möjlighet införs motiveras av regeringen med att liknande system finns i ett flertal andra länder och att det finns skäl att ge staten större möjligheter att ingripa på marknaden. Regeringen menar vidare att det finns möjligheter för järnvägsföretag att bevaka sina intressen även framöver, då vissa uppgifter måste offentliggöras minst ett år innan direkttilldelning.

I början av 2016 började den lag som möjliggjort identitetskontroller på bussar, tåg och färjor som passerar gränsen till Sverige att gälla.⁴⁵ Anledningen till att lagen ansågs nödvändig var den kraftiga ström av asylsökande som anlände till Sverige under hösten 2015. Syftet var att skapa ordning i asylmottagandet och att begränsa antalet människor som söker asyl i Sverige. Lagen, som i sig är tidsbegränsad till den 21 december 2018, innehåller en bestämmelse som gör att förordningar inom ramen för lagen är giltiga i som mest sex månader. I den version av lagen som antogs i slutet av 2015 fanns en paragraf med som innebar att ny förordning i enlighet med lagen inte kunde antas förrän tidigast två veckor efter att tidigare förordning upphört att gälla. Denna bestämmelse har dock upphävts.⁴⁶ Den första förordningen som gällde mellan 4 januari och 4 juli ersattes av en ny förordning som gällde till den 4 november.⁴⁷ I samband med detta beslutades även att effekterna av kontrollerna ska utvärderas, vilket har gjorts av Länsstyrelsen Skåne i samråd med Trafikanalys och Tillväxtanalys (se nästa stycke).⁴⁸ Nya förordningar har sedan dess meddelats som innebär att kontrollerna behålls och den senaste förordningen gäller fram till maj 2017.⁴⁹

ID-kontrollerna har skapat vissa problem, särskilt för resenärer som använder Öresundsbron för att pendla med tåg mellan hem och arbete.

⁴³ Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket § 12a.

⁴⁴ Prop. 2016/17:28 Upphandling av viss kollektivtrafiktjänster.

⁴⁵ Lag 2015:1073 om särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet.

⁴⁶ Lag 2016:724.

⁴⁷ Förordning (2015:1074) resp. (2016:723) om vissa identitetskontroller vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet.

⁴⁸ Länsstyrelsen Skåne, 2016-08-23, Utvärdering av effekter av tillämpningen av förordning om vissa identitetskontroller.

⁴⁹ Förordning (2017:16) om vissa identitetskontroller vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet.

Restiden har förlängts och blivit oförutsägbar och det går numera inte att resa utan tågbyte mellan Malmö och Köpenhamn. Antalet avgångar har också minskat i högtrafik. Även avgångarna med SJ:s fjärrtrafik till Köpenhamn har minskat från fem till tre avgångar om dagen. Resandet med tågtrafiken över bron har sjunkit, vilket lett till lägre intäkter för operatörerna. Ansvar för att genomföra kontrollerna, och tillhörande kostnader för detta, har lagts på trafikutförarna. Olika operatörer vittnar om olika kostnader för detta. DSB anger kostnader på ungefär 5,8 miljoner kronor per månad, medan de insatser SJ tvingats till kostar runt 10 miljoner kronor per år. En del bussföretag har också drabbats av högre kostnader, medan andra inte gjort det då de låtit chaufförerna sköta kontrollerna. I Höständringsbudgeten för 2016, som antogs i november, föreslog regeringen att medel skulle tillföras för att ersätta transportörerna för deras kostnader.⁵⁰ Ansökan om ersättning kommer att göras till Trafikverket, som fått i uppdrag att hantera ersättningarna.⁵¹ Ersättning kommer bara att betalas ut för direkta kostnader kopplade till kontrollerna.

3.3 Taxi

3.3.1 Händelser under året

Under våren fördes en stundtals hätsk debatt kring vad som ska ingå i definitionen för taxitrafik. Framförallt var det företaget Uber och deras tjänst UberPop som rörde upp känslor. Uber själva menade att UberPop var en samåkningstjänst som bilägare kunde nyttja för att minska sina kostnader för att äga en bil samtidigt som resenärer fick en lägre kostnad för att resa. Andra aktörer, däribland Transportstyrelsen och Svenska Taxiförbundet, hävdade istället att det rörde sig om olaga taxitrafik då förarna i regel saknade såväl taxiförarlegitimation som taxitrafiktillstånd. I många fall betalades inte heller skatt på rätt sätt. Efter ett antal domar där UberPop-förare fälldes för olaga taxitrafik valde företaget att i maj lägga ner tjänsten.

Problemen och oklarheterna kring samåkningstjänster var dock inte över i och med att UberPop lades ner. I augusti startade företaget Heetch, med bas i Frankrike, verksamhet i Sverige. Heetch koncept liknar i stora delar UberPops, men är endast tillgängligt på kvällar och nätter under helgerna och istället för en bestämd avgift får den som nyttjar tjänsten lämna en donation. Heetch har även infört en gräns för hur mycket en förare får tjäna via applikationen innan de stängs av. Gränsen är 40 000 kronor per år. Transportstyrelsen har granskat Heetch upplägg och konstaterat att tjänsten ändå utgör olaga taxitrafik. Detta då upplägget faller inom definitionen för

⁵⁰ Prop. 2016:17:2 Höständringsbudget för 2016.

⁵¹ <http://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2016-12/ersattning-for-id-kontroller-hanteras-av-trafikverket/>. Publ. 2016-12-14.

taxitrafik och därför ska följa samma regler som övriga aktörer inom taxibranschen.

Taxi ingår i den mätning av regelefterlevnad som Transportstyrelsen publicerade i maj 2016.⁵² Resultaten 2015 antyder att regelefterlevnaden avseende personlig tidbok, prisinformation till kund och taxameter har försämrats något jämfört med 2012, men skillnaden är inte statistiskt säkerställd. Även om efterlevnaden visat tendenser till att försämrats är den generellt hög.

3.3.2 Sentida och framtida regelförändringar

Under 2016 har den så kallade taxiutredningen arbetat och i slutet av november presenterade utredningen sitt betänkande.⁵³ Uppdraget som utredningen haft bestod i att utreda krav på obligatorisk användning av taxameter, en ny kategori av personbefordran samt förtydligande av regler kring samåkning.⁵⁴ Utredningen föreslår bland annat att möjligheten till dispens från kravet på taxameter ska avskaffas och att en ny slags kontrollutrustning, benämnd särskild utrustning för taxifordon, tillåts som alternativ till taxameter. Fordon med denna typ av utrustning föreslås bli skyldiga att vara anslutna till en tillståndspliktig beställningscentral och inga betalningar får ske i fordonet. Beställningscentralerna ska samla in, lagra och lämna uppgifter till Skatteverket på ett sätt som liknar det redovisningscentraler ska göra gällande taxifordon som har taxameter (se vidare nästa stycke). Vidare föreslås en definition av samåkning som innebär att det är tillåtet att dela på kostnader för resan, men att det inte är tillåtet att göra vinst på samåkningsresor. I samband med att utredningen överlämnades meddelade infrastrukturminister Anna Johansson att den går ut på remiss. Remisstiden pågår till den 13 mars 2017.

Under 2016 pågick ett intensivt arbete med att förbereda införandet av de nya krav som innebär att taxiföretag behöver vara anslutna till och lämna taxameteruppgifter till en redovisningscentral för taxitrafik. Regeringen har fattat beslut om en förordning⁵⁵ och Transportstyrelsen om fyra föreskrifter⁵⁶ kopplade till den nya lagen.⁵⁷ Sedan 1 januari 2017 är det möjligt att ansöka om tillstånd för att bedriva redovisningscentral och taxiföretagens skyldighet att lämna över uppgifter gäller från 1 maj 2017. Dock behöver företagen lämna över uppgifter först efter den besiktning av

⁵² Transportstyrelsen, 2016, Regelefterlevnad inom yrkestrafik på väg – Tillståndsmätning 2015.

⁵³ SOU 2016:86 Taxi och samåkning – idag, i morgon och i övermorgon.

⁵⁴ Dir. 2015:81 Anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning.

⁵⁵ Förordning (2016:623) om redovisningscentraler för taxitrafik.

⁵⁶ Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:46) om redovisningscentraler för taxitrafik, Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:47) om teknisk utrustning hos redovisningscentraler för taxitrafik, Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:48) om rapportering av uppgifter om besiktning av taxameterutrustning samt Föreskrifter (TSFS 2016:49) om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:41) om taxitrafik.

⁵⁷ Lag (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

taxameterutrustningen som sker närmast efter att kravet trätt ikraft. Detta innebär att införandet kommer att pågå under ett års tid. Regleringen har införts för att Skatteverket ska få bättre möjligheter att få tillgång till taxameteruppgifter i sin skattekontroll och förväntas samtidigt leda till att problem med fusk och manipulerade taxametrar minskar.

4 Ekonomisk utveckling i företagen

Det här kapitlet beskriver persontrafik på väg och järnväg ur ett ekonomiskt perspektiv. Tåg-, buss- och taxibranschen studeras utifrån två ekonomiska nyckeltal i syfte att fånga lönsamhet och stabilitet inom respektive delmarknad. Lönsamheten beskrivs via rörelsemarginalen medan stabiliteten skildras via soliditeten. Vidare placeras företagens enskilda omsättning i relation till marknadens totala omsättning för att mäta deras relativa storlek. Måtten beskrivs med avseende på centrering och spridning. Det här tillsammans ger en bild av konkurrensförhållanden och eventuella marknadsförskjutningar inom respektive delbransch.

Rörelsemarginalen ställer företagets vinst, innan avdrag för finansiella poster, i relation till företagets omsättning och anger därmed hur mycket som blir kvar av varje omsatt krona för att finansiera räntor, skatt och eventuell vinst. Måttet är oberoende av hur företaget finansierat sin verksamhet och lämpar sig därför särskilt vid jämförelser inom en och samma bransch. Sett över alla aktörer indikerar måttet huruvida marknaden är ekonomiskt lönsam eller inte. En hög rörelsemarginal kan ibland signalera att en aktör har marknadsmakt, och ensam influerar priserna på marknaden. Som referenspunkt kan det nämnas att den genomsnittliga rörelsemarginalen i näringslivet uppgick till 6,9 procent under 2014.⁵⁸

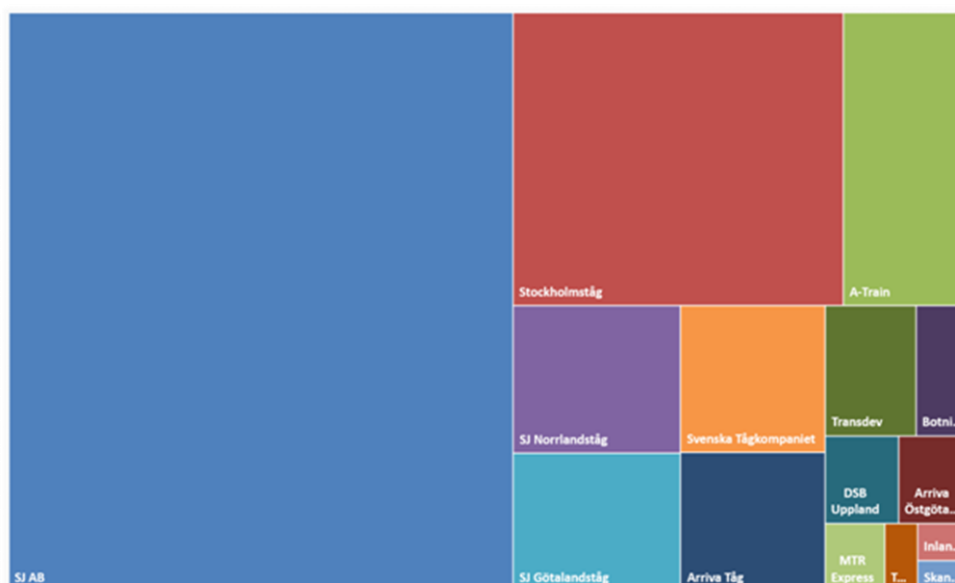
Soliditeten visar hur stor andel av företagets tillgångar som utgörs av eget kapital. Den anger företagets finansiella stabilitet där företag med allt för låg soliditet riskerar konkurs av röda siffror i bokslutet. En vanligt förekommande tumregel är att soliditeten inte bör understiga 30 procent. Den genomsnittliga soliditeten i näringslivet var 42,6 procent under 2014.

4.1 Persontransporter på järnväg

Under 2015 bedrev 15 aktörer persontrafik på järnväg. Av dessa ingår ett antal i samma koncern, exempelvis bildar SJ AB, SJ Norrlandståg, SJ Götalandståg och Stockholmståg KB tillsammans SJ-koncernen, medan Botniatåg samägs av SJ och Arriva.

⁵⁸ Statistiska Centralbyrån, Företagens ekonomi 2014.

Figur 16: Marknadsandelar per järnvägsföretag baserat på omsättning 2015.



Källa: Respektive företags årsredovisning.

SJ är den dominerande aktören. Moderbolaget har hälften av marknadsandelarna och koncernen i helhet har 78 procent av marknadsandelarna. SJ-koncernen följs närmast av A-train och Arriva Tåg, som har en marknadsandel på sex respektive tre procent. Väljer man att sätta dessa siffror i relation till tidigare år uppmärksammas en långsam men successiv förskjutning. De senaste fyra åren har SJ minskat sin marknadsandel med 4,5 procentenheter samtidigt som A-train och MTR vuxit med 0,6 respektive 0,7 procentenheter. Även om det inte rör sig om någon slående förändring talar siffrorna sitt tydliga språk: SJ tappar till förmån för andra aktörer på marknaden.

Tabell 4: Utveckling av ekonomiska nyckeltal för järnvägsföretag, persontrafik 2012-2015. Medianvärden.

Nyckeltal	2012	2013	2014	2015
Omsättning (tkr)	191 856	253 164	275 493	284 022
Rörelsemarginal (%)	1,0	0	5,0	3,5
Soliditet (%)	10	13	20	16

Källa: Respektive företags årsredovisning.

Rörelsemarginalerna sträcker sig från -108 till 47 procent. Den senare noteringen förklaras av A-trains monopolställning på Arlandabanan.⁵⁹ Bortser man från ytterligheterna av spektrumet är företagen relativt samlade. Hälften av alla aktörer har en rörelsemarginal mellan 2 och 9 procent.

⁵⁹ Arlandabanan Infrastructure AB Årsredovisning 2015.

Standardavvikelsen för nyckeltalet är lägre än de två föregående åren, vilket pekar på att spridningen mellan företagen minskar. Vidare är merparten av företagen lönsamma. Enbart MTR Express, Inlandståget och SJ Norrlandståg bokfördes för ett negativt rörelseresultat. Medianen uppgår till 3,5 procent, en siffra som är lägre än året dessförinnan och knappt hälften av det nationella snittet.

Samtliga företag har en positiv soliditet, även om ett antal balanserar oroväckande nära gränsen till en negativ soliditet. Spridningen mellan företagen är relativt stor. Den högsta soliditeten är 48 procent medan den lägsta är en procent. Trenden är däremot att spridningen mellan företagen blir allt mindre. Hälften av företagen har en soliditet inom intervallet mellan 13 och 24 procent. Medianen är 16 procent, vilket är fyra procentenheter lägre än förra året.

Nyckeltalen ger indikationer om en bransch i förändring. Fler och fler företag är delaktiga i kommersen på marknaden och det blir svårare att generera vinst som vida överstiger konkurrenternas.

4.2 Bussbranschen

Bussmarknaden är differentierad och består av en rad aktörer, som exempelvis bedriver trafik till specifika kulturevenemang och regelbunden trafik mellan län. I grova drag delas marknaden in i linjetrafik- och fjärtrafikföretag. 2015 fanns det totalt 885 verksamma bussföretag, varav 281 klassades som linjebussföretag och 604 som fjärtrafikföretag. Över tid har antalet bussföretag hållit sig på en relativt konstant nivå, även om linjetrafikföretagen blir fler och fjärtrafikföretagen blir färre.

Tabell 5: Utveckling av ekonomiska nyckeltal för bussföretag, linjetrafik och fjärtrafik 2012-2015. Medianvärden.

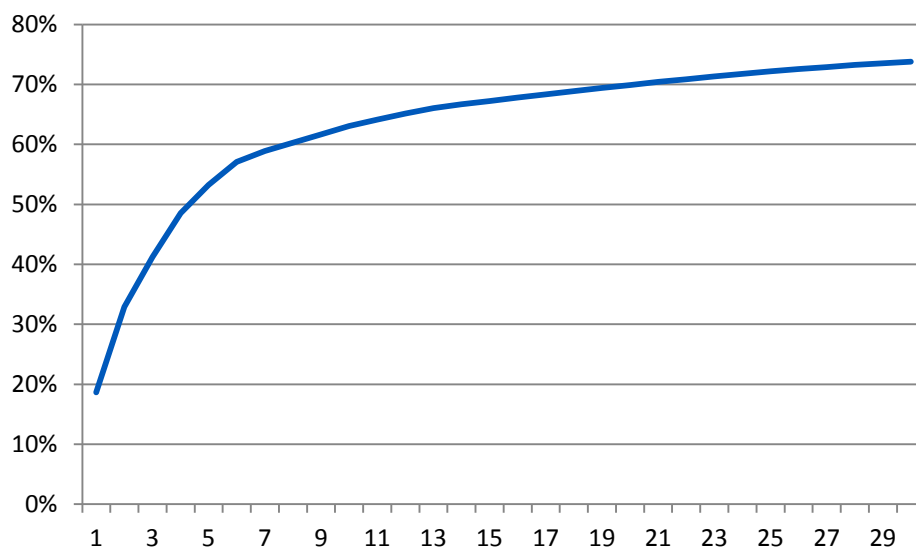
Nyckeltal	Bransch	2012	2013	2014	2015
Omsättning (tkr)	Linjetrafik	6 655	6 993	7 403	7 217
	Fjärtrafik	4 613	4 702	4 239	4 320
	Totalt	4 813	4 933	4 751	4 351
Rörelsemarginal (%)	Linjetrafik	3,0	4,0	4,0	4,0
	Fjärtrafik	3,2	3,9	4,1	5,0
	Totalt	1,8	2,8	2,8	3,8
Soliditet (%)	Linjetrafik	30	33	33	34
	Fjärtrafik	32	31	32	38
	Totalt	33	32	34	38

Källa: Bismode.

Utöver vad som framgår av tabellen stiger den totala omsättningen i branschen. Mellan 2011 och 2015 ökade den med mer än 50 procent. Den

finansiella tillväxten riktar sig framförallt till linjetrafikföretag. Sedan 2012 har medianomsättningen vuxit med nio procent. Samtidigt har motsvarande siffror för fjärtrafikföretagen minskat med sex procent.

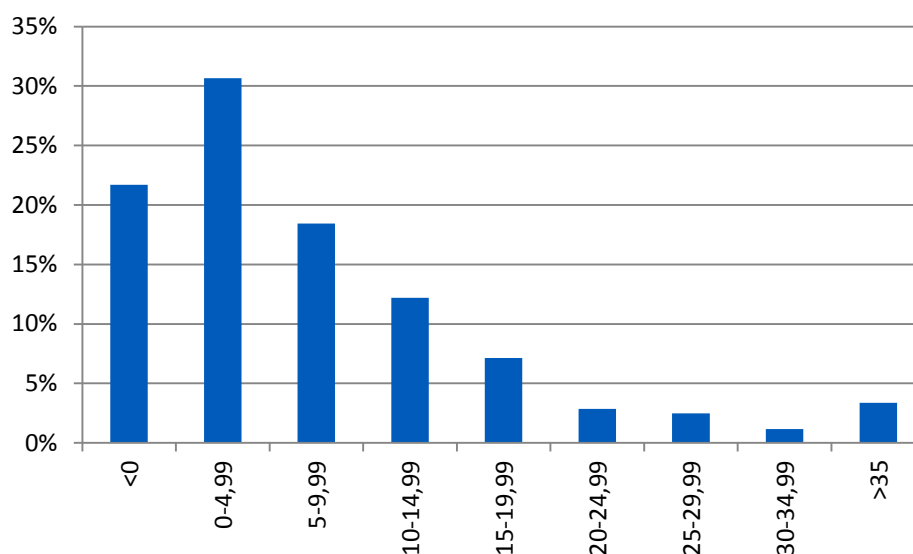
Figur 17: Marknadsandel per företag baserat på omsättning 2015, kumulativ fördelning.



Källa: Sveriges Bussföretag.

Figuren visar att marknaden domineras av ett fåtal stora företag. Det enskilt största företaget står ensamt för 19 procent av den totala omsättningen, medan de fyra största företagen tillsammans står för 50 procent av den totala omsättningen. Följaktligen delar övriga 880 aktörer på återstående 50 procent.

Figur 18: Rörelsemarginal bland bussföretag 2015.

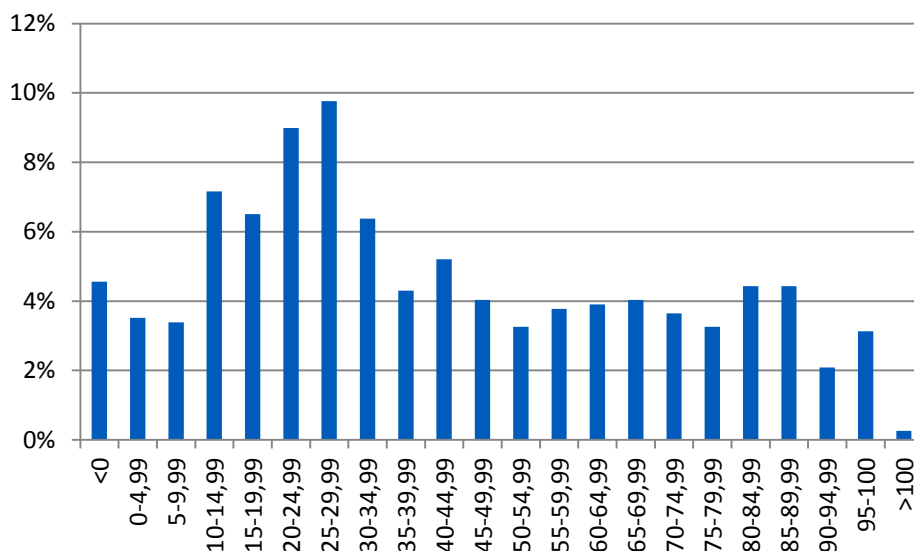


Källa: Bisnode.

Den senaste fyraårsperioden har medianen för rörelsemarginalen mer än dubblats. Inom linjetrafiken har den ökat med en procentenhet och inom fjärtrafiken har den ökat med 1,8 procentenheter. Av figuren framgår att företagen är relativt samlade. Nästan en fjärdedel noteras för en negativ rörelsemarginal, 30 procent återfinns i intervallet mellan 0 och 5 procent och nästan hälften i intervallet mellan 0 och 10 procent. Endast 4 procent har en rörelsemarginal högre än 35 procent. Bryter man isär siffrorna och studerar linje- och fjärtrafikföretagen var för sig observeras en liknande distribution, det vill säga att en majoritet återfinns i intervallet mellan 0 och 10 procent, och därtill finns det betydande andel med negativ rörelsemarginal.

Även soliditeten har varit föremål för förbättring. Medianen för fjärtrafikföretagen har ökat från 32 till 38 procent, motsvarande för linjebussföretag har ökat från 30 till 34 procent. Variationerna mellan företagen är stora, något som inte minst illustreras av figuren nedan.

Figur 19: Soliditet bland bussföretag 2015.



Källa: Bisnode.

Merparten finns inom intervallet mellan 10 och 35 procent. Fem procent noteras för en negativ soliditet, och är således i akut behov av kapital. Om fjärr- och linjetrafikföretagen studeras separat uppmärksammas ett liknande mönster som för branschen som helhet, även om linjetrafikföretagen är aningen mer centrerade.

Generellt har alltså det finansiella tillståndet inom bussbranschen stärkts. Det sker en regelbunden förbättring av total omsättning, rörelsemarginal och soliditet. Det senaste året hade 65 procent en soliditet högre än det vanliga soliditetsmålet på 30 procent. I likhet med marknaden för persontransporter på järnväg blir företagens finansiella förutsättningar allt mer lika varandra. Ett faktum som ger indikationer om att konkurrensen hårdnar.

4.3 Taxibranschen

Taxibranschen liknar bussbranschen i den mån att den är stor och splittrad. Den innehåller företag som endera bedriver samhällsbetald trafik eller kommersiell trafik och i vissa fall en kombination av båda. Vissa bedriver sin verksamhet som aktiebolag, medan andra bedriver den i form av enskild firma. I det här avsnittet avgränsas urvalet till aktiebolag.⁶⁰ Detta faktum riskerar att skapa en missvisande bild av branschen, dels i och med att 65 procent av populationen filtreras bort, en del av populationen som i större grad fångar mindre firmor, dels i och med att firmor med blandad verksamhet inkluderas. Tabellen nedan sammanfattar utvecklingen av branschens lönsamhet och finansiella stabilitet.

⁶⁰ Avgränsningen görs på grund av bristande datatillgång för andra företagsformer än aktiebolag.

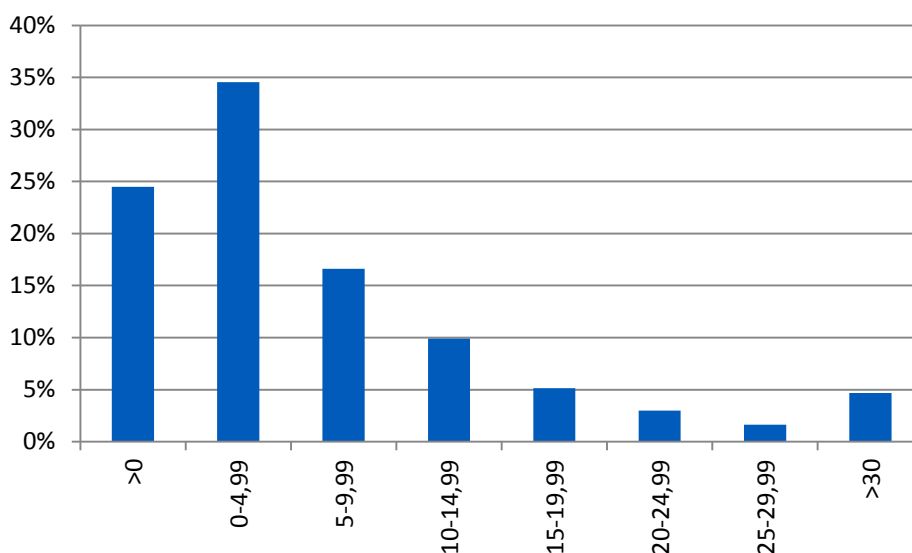
Tabell 6: Utveckling av ekonomiska nyckeltal för taxiföretag 2012-2015. Medianvärden.

Nyckeltal	2012	2013	2014	2015
Omsättning (tkr)	1 930	1 863	1 755	1 683
Rörelsemarginal (%)	2,4	2,5	3,1	3,1
Soliditet (%)	30	31	32	34

Källa: Bisnode.

Trots att den totala omsättningen ökar, minskar medianomsättningen år för år. Mellan 2012 och 2015 minskade den med 13 procent.

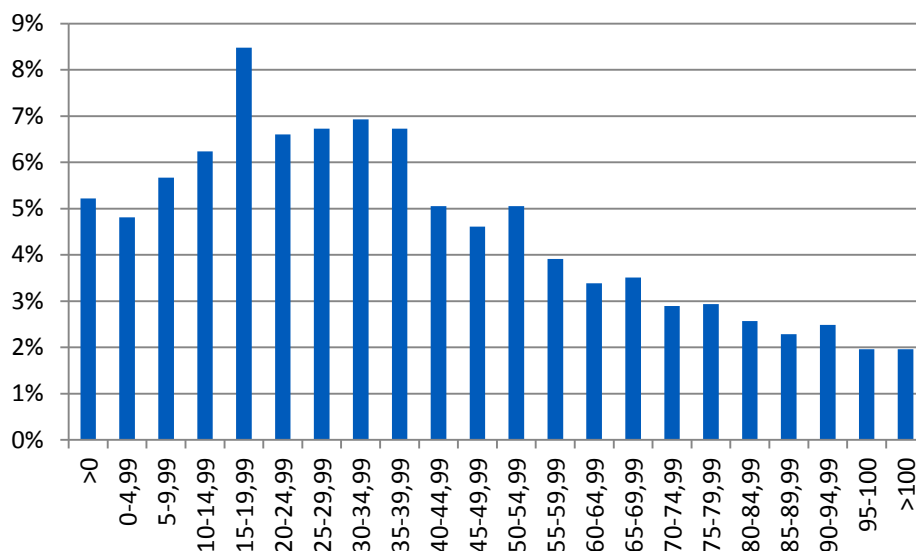
Figur 20: Rörelsemarginal bland taxiföretag 2015.



Källa: Bisnode.

Nästan 25 procent av företagen noteras för en negativ rörelsemarginal. Balanspunkten återfinns mellan 0 och 10 procent, där hälften av företagen figurerar. Det är få företag som redovisar stora plusresultat. Knappt 10 procent har en rörelsemarginal högre än 20 procent. Sammantaget är variationen mellan företagen tämligen liten. Under senare år har rörelsemarginalen förbättrats allteftersom. Något som indikerar att det tuffa ekonomiska klimatet inom branschen kan vara på väg att lätta upp.

Figur 21: Soliditet bland taxiföretag 2015.



Källa: Bisnode.

Det förekommer stor spridning av soliditet mellan företagen. Ett stort antal företag finns inom samtliga definierade intervall. Ställer vi sidorna av spektrumet mot varandra noteras att fem procent har en negativ soliditet och att fem procent har en soliditet högre än 90 procent. Den starkaste koncentrationen finns i intervallet mellan 15 och 40 procent. Det faktum att medianen ökar kontinuerligt pekar på att branschen stärker sin finansiella stabilitet. Sedan en tid tillbaka minskar antalet småföretag samtidigt som de stora företagen blir fler. Det sker därmed en successiv förskjutning av medianen, något som vittnar om att marknaden rör sig mot en situation med bättre harmoni mellan utbud och efterfrågan. Avslutningsvis bör det dock noteras att både rörelsemarginalen och soliditeten är sämre än för näringslivet i stort.

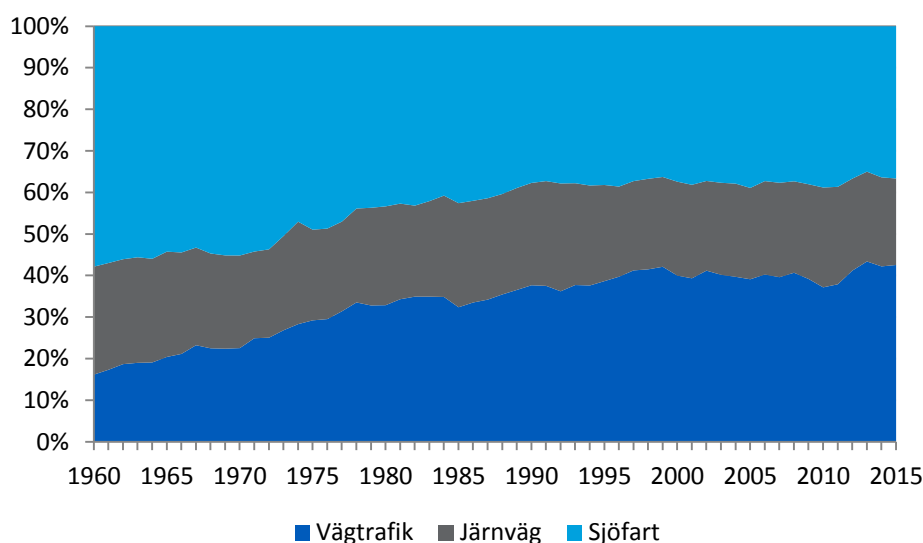
Godstransporter

5 Transporterade godsmängder

De transporterade godsmängderna i Sverige uppgick 2015 till drygt 650 miljoner ton vilket är en ökning med drygt 3 procent jämfört med 2014. Produktionen av gods är i huvudsak koncentrerad till norra Sverige, västra Götaland och Norrlandskusten. Basindustrin genererar en stor del av transportvolymen. Konsumtionen sker framförallt i befolkningsrika områden i södra Sverige. De geografiska avstånden mellan platserna för produktion och konsumtion, mellan basproduktion och vidareförädling, ger upphov till ett behov av godstransporter.

I Sverige transporteras gods på väg, järnväg och till sjöss. En mycket liten andel av godset transporteras med flyg. De landbaserade godstransporterna (transporter på väg och järnväg) står för ungefär två tredjedelar av det totala transportarbetet som utförs varje år. Lastbilstrafiken står för drygt 40 procent och tågtrafiken står för drygt 20 procent av det totala transportarbetet.⁶¹

Figur 22: Godstransportarbetets utveckling 1960-2015, andel av tonkilometer.



Källa: Trafikanalys.

I figuren ovan framgår att den trend, med en ökad andel godstransporter på väg och en minskad andel godstransporter på järnväg, som Transportstyrelsen tidigare presenterat⁶² kvarstår även 2015. Andelen

⁶¹ Trafikanalys, Rapport 2016:7 Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys.

⁶² Transportstyrelsen 2016 Transportmarknaden i siffror 2015.

godstransportarbete utfört på väg nådde sin högsta andel ditintills 2015 då 42,5 procent av godstransportarbetet utfördes av lastbilar.

Inom godstrafiken är det tydligare än inom persontrafiken att de olika trafikslagen kompletterar varandra snarare än att de konkurrerar med varandra. Olika typer av gods kräver olika typer av transporter och de olika trafikslagen har alla sina för- och nackdelar.⁶³ Ofta diskuteras dock möjligheten att flytta över en del av godstransporterna från väg till järnväg med målet att minska godstransporternas miljöpåverkan. En överflyttning från lastbil till järnväg anses dock konkurrenskraftig först då det handlar om transporter som överstiger 300 kilometer. Då endast 8 procent av det gods som fraktas inrikes med lastbil transporteras längre än 300 kilometer anses möjligheterna till överflyttning från väg till järnväg vara begränsade. När det gäller utrikes godstransporter är möjligheterna till överflyttning från väg till järnväg större.⁶⁴

Under de kommande åren förväntas det totala godstransportarbetet öka enligt Trafikverkets prognos. Mellan åren 2006 och 2030 förväntas en ökning på 50 %. Detta till följd av en växande befolkning, en ökad konsumtion och därmed en större efterfrågan på godstransporter. Det är givetvis viktigt att understryka att det handlar om en prognos. Det är en bild av framtiden utifrån vad vi vet idag, och därmed måste prognoser tas emot med viss försiktighet. Utvecklingen av transportefterfrågan skulle givetvis kunna ta andra vägar än den väg Trafikverkets prognos indikerar. Om delningsekonomin växer sig starkare kan utvecklingen bli en annan och med ökad digitalisering och introducering av ny teknik kan framtida behov av godstransporter bli mindre än förväntade.

5.1 Väg

Godstransporterna på väg står för drygt två tredjedelar av det landbaserade godstransportarbetet. En betydande fördel med lastbilstransporter i förhållande till andra transportslag är den höga grad av flexibilitet som lastbilstransporter kan erbjuda. Med lastbil kan godset ofta transporteras hela vägen från önskad startpunkt till önskad slutpunkt och lastbilen kan dessutom oftast nå avlägsna geografiska platser utan större problem. En betydande nackdel som ofta diskuteras rörande godstransporter på väg är den negativa miljöpåverkan som dessa transporter har.

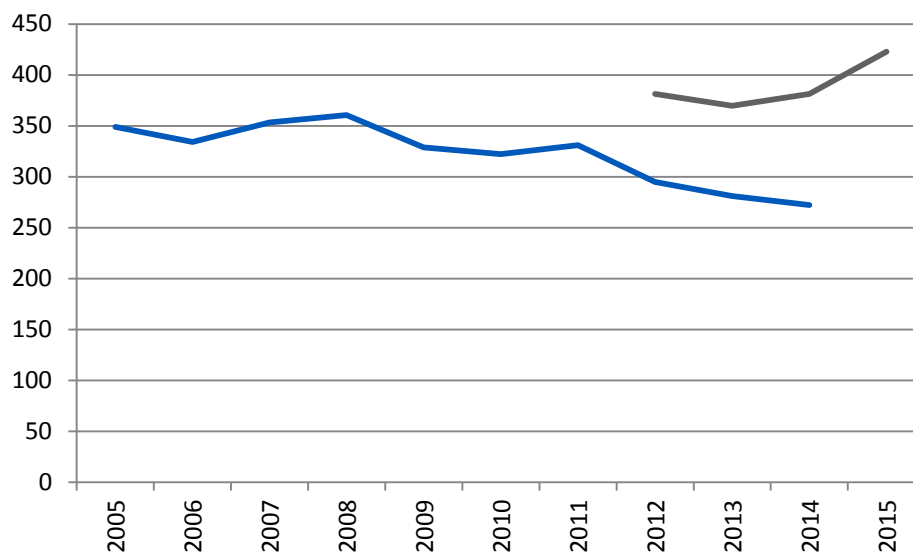
2015 fraktades drygt 420 miljoner ton gods med svenskregistrerade lastbilar varav över 95 % var inrikes transporter (transporter med start och mål i Sverige). I figuren nedan presenteras hur mängden inrikes transporterad godsmängd har varierat under de senaste tio åren. I figuren presenteras två

⁶³ Trafikverket 2012 Godstransporter.

⁶⁴ Trafikanalys, Rapport 2016:7 Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys.

kurvor vilket beror på att en ny metod för att beräkna transporterad godsmängd började användas 2014. I syfte att överbrygga tidsseriebrottet har även värden för 2012 och 2013 tagits fram med den nya metoden.

Figur 23: Inrikes transporterad godsmängd med lastbil 2005-2015, miljoner ton.



Källa: Trafikanalys. Tidsseriebrott på grund av ny beräkningsmetod.

Av figuren framgår att inrikes transporterade godsmängder på väg minskade efter finanskrisen 2007-2008. En liten återhämtning följde fram till 2011, då vände utvecklingen och mängden transporterat gods på väg minskade återigen successivt. Då utvecklingen från 2014 till 2015 studeras syns början till ett möjligt trendbrott. Transporterade godsmängder på väg ökade med drygt 10 procent mellan 2014 till 2015. Det är vanligt att transportmängderna följer den allmänna konjunkturen och uppgången 2014 till 2015 skulle delvis kunna förklaras av att den svenska ekonomin stärktes under 2015. En annan förklaring skulle kunna vara att det har skett en överflyttning från andra transportslag, exempelvis från järnvägen där transporterade godsmängder minskade mellan 2014 och 2015.

Lastbilen som godstransportmedel används med fördel då gods ska transporteras kortare sträckor och den största andelen av det inrikes transporterade godset med lastbil transporteras inom samma kommun eller inom samma län. Hela 43 % av godset transporteras inom samma kommun och 28 % inom samma län. 2014 var den genomsnittliga körsträckan per körning 84 kilometer för svenskregistrerade lastbilar vid inrikes transporter.

2014 var den genomsnittliga godsmängden per transport inom en kommun med svensk registrerade tunga lastbilar 10 ton. Transporterad godsmängd per transport inom en kommun varierar dock med kommunens storlek.

Figur 24: Genomsnittlig lastvikt per godstransport i ton 2015.



Källa: Trafikanalys.

Av figuren framgår bland annat att för lastbilstransporter som startade och slutade inom samma mycket avlägset belägna landsbygdskommun var den genomsnittliga transportmängden mer än dubbelt så stor som den genomsnittliga transportmängden vid transport inom en storstadskommun.

Även när det rör transporter till andra kommuner inom samma län urskiljer sig de avlägset belägna landsbygdskommunerna där den genomsnittliga lastvikten är 41 ton per transport. Detta kan jämföras med den genomsnittliga lastvikten vid transporter till en kommun inom samma län från storstadskommuner som är 13 ton och landsbygdskommuner nära en större stad som är 18 ton. Att det förhåller sig på detta vis kan troligen förklaras av de ibland långa avstånden mellan olika kommuner, framförallt i de norra delarna av Sverige. För att en transport ska bli lönsam då sträckan mellan start- och slutmål är längre krävs att den lastade godsmängden är större.⁶⁵

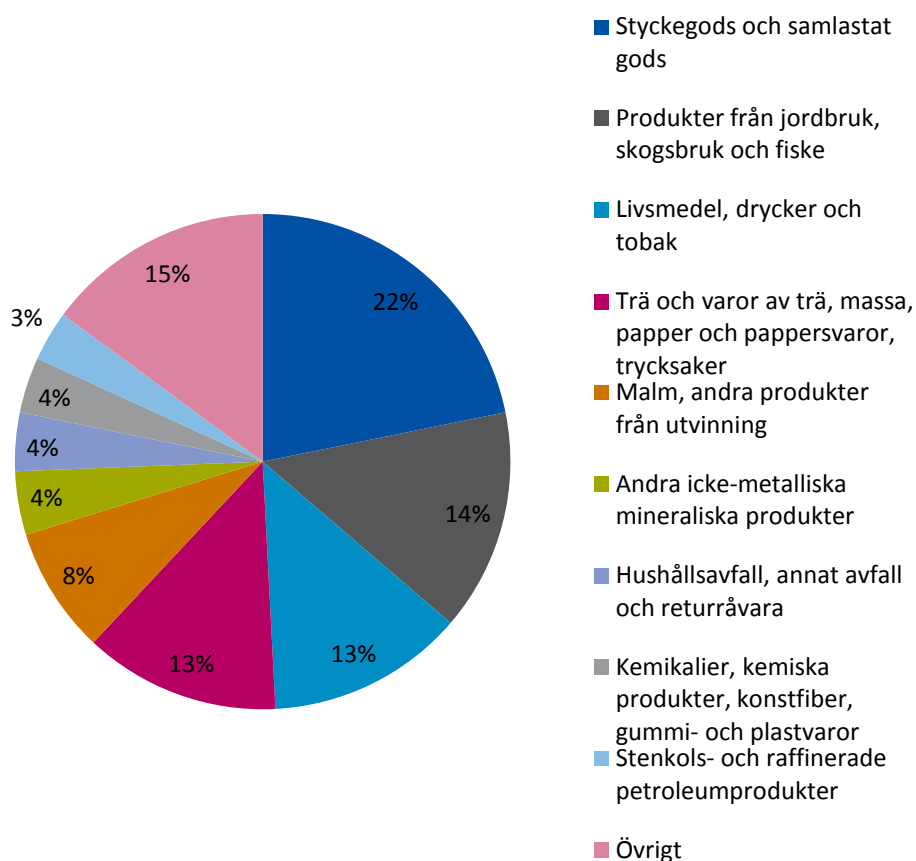
5.1.1 Varugrupper

Det kan även vara av intresse att studera vilka olika typer av varugrupper som transporteras med lastbil. I figur 25 framgår att varugruppen styckegods och samlastat gods var den största varugruppen på svenska vägar år 2015 med en andel på 22 % av det totala transportarbetet. Tätt följt av varugrupperna produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske (14 %), samt livsmedel, drycker samt tobak (13 %). För varugruppen livsmedel, drycker

⁶⁵ Trafikanalys, Rapport 2016:7 Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys.

och tobak har transportarbetet minskat under det senaste året. Varugruppens andel av det totala transportarbetet minskade från 18 % till 13 % från 2014 till 2015.

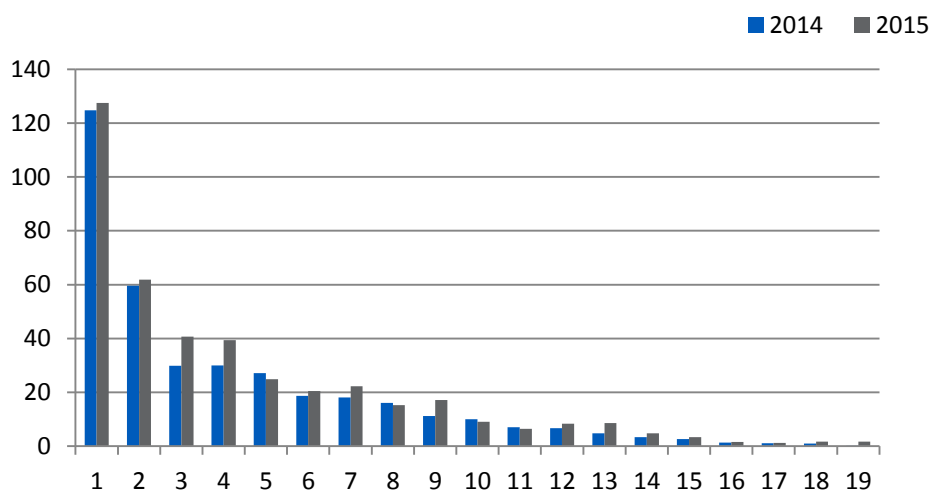
Figur 25: Varugrupsindelning för inrikes lastbilstransporter 2015, transportarbete.



Källa: Trafikanalys.

Om de olika varugruppernas andel av lastbilstransporterna istället studeras med utgångspunkten transporterad godsmängd blir resultatet ett annat.

Figur 26: Varugrupsindelning för inrikes lastbilstransporter 2015, miljoner ton.



1. Malm, andra produkter från utvinning
2. Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske
3. Trä och varor av trä och kork (exkl.möbler), massa, papper och pappersvaror, trycksaker
4. Styckegods och samlastat gods
5. Livsmedel, drycker och tobak
6. Utrustning för transport av gods
7. Hushållsavfall, annat avfall och returråvara
8. Andra icke-metalliska mineraliska produkter
9. Stenkols- och raffinerade petroleumprodukter
10. Kemikalier, kemiska produkter, konstfiber, gummi- och plastvaror samt kärnbränsle
11. Maskiner och instrument
12. Metallvaror exkl. maskiner och utrustning
13. Post och paket
14. Transportutrustning
15. Andra varor, ej tidigare specificerade
16. Möbler och andra tillverkade varor
17. Flyttgods, fordon för reparation
18. Textil, beklädnadsvaror, läder och lädervaror
19. Kol, råolja och naturgas

Källa: Trafikanalys.

De största varugrupperna, mätt i godsmängd (ton) var 2015 Malm och andra produkter från utvinning som stod för drygt 30 %, samt Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske som stod för ungefär 15 %. Vid en jämförelse med 2014 framgår att flertalet av varugrupperna har ökat avseende transporterad godsmängd. Några varugrupper uppvisar mer utmärkande

skillnader. För varugruppen Post och paket ökade transporterad godsmängd med 80 % från 2014 till 2015. Denna ökning kan troligen förklaras av en växande e-handelsmarknad. Varugruppen Stenkols- och raffinerade petroleumprodukter ökade med 50 %.

Avslutningsvis kan det vara intressant att nämna något om cabotage, det vill säga inrikestrafik med en lastbil i ett annat land än där lastbilen ifråga är registrerad. Cabotage kan följaktligen, sett ur ett svenskt perspektiv, handla om svenskregistrerade lastbilar som kör inom andra länder än Sverige eller utlandsregistrerade lastbilar som kör inrikestrafik i Sverige.

Cabotage förekommer sparsamt med svenska lastbilar som kör i andra länder. 2015 utgjorde drygt 2 % av godsmängden i utrikestrafik av cabotage (med svenska lastbilar) vilket är en minskning jämfört med föregående år.⁶⁶

Cabotage med utlandsregistrerade lastbilar som kör inrikestransporter i Sverige är vanligare. Trafikanalys rapporterar att de utlandsregistrerade lastbilarna stod för omkring 17 procent av det totala transportarbetet som utfördes av de svenska och utländska lastbilarna i Sverige år 2014.⁶⁷ De utländska lastbilarna genomförde 639 000 körningar i Sverige under 2014 och av dessa innehöll 47 % last. Lastbilar registrerade i Polen, Tyskland, Bulgarien och Danmark körde flest kilometer cabotage i Sverige under 2014. De största varugrupperna, sett till transporterad godsmängd, som transporterades med utlandsregistrerade lastbilar i Sverige var Trä och trävaror, Samlastat gods samt Jordbruks- och skogsprodukter.

Uppgifterna om de utländska lastbilarnas godstransporter baseras på respektive lands lastbilsundersökning. Dessa uppgifter kännetecknas av viss osäkerhet och uppgifterna bör beaktas därefter.

5.2 Järnväg

Godstransporterna på järnväg står för ungefär en tredjedel av det landbaserade godstransportarbetet. En betydande fördel med järnvägstransporter i förhållande till andra transportslag är möjligheten att transportera stora och tunga godsmängder på ett och samma tåg. Järnvägstransporter nyttjas således med fördel då tyngre gods som malm, metaller och produkter från jordbruk och skogsbruk ska transporteras. En annan fördel med järnvägstransporter, som ofta lyfts fram, är de låga mängderna utsläpp som de bidrar med och således är järnvägstransporter att föredra framför lastbilstransporter sett ur ett klimatperspektiv.

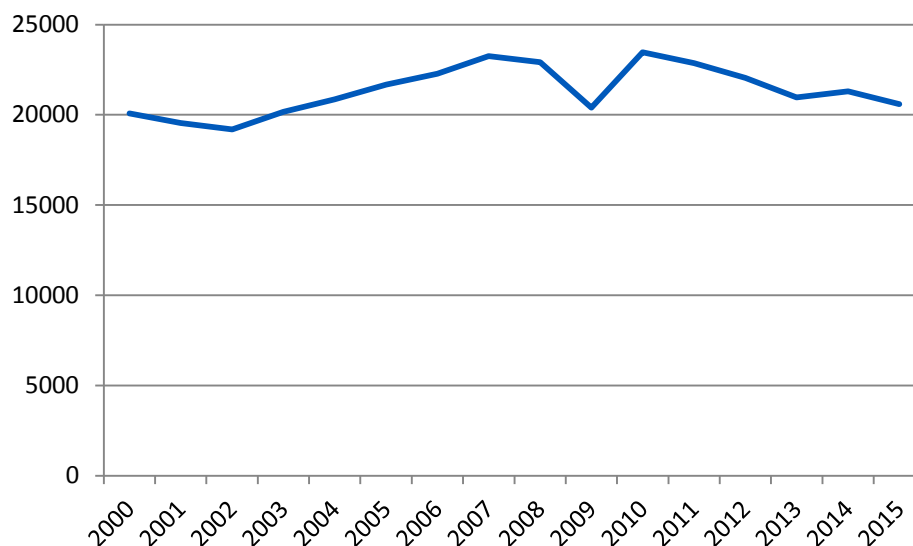
Ibland väljer godstransportköparna lastbilstransporter framför järnvägstransporter. Ett skäl till detta kan vara att lastbilstransporter i viss

⁶⁶ Trafikanalys Rapport 2016:7 Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys.

⁶⁷ Trafikanalys Statistik 2016:35 Utländska lastbilstransporter i Sverige 2013-2014.

mån är mer flexibla än järnvägstransporter. Med järnvägstransporter kan godset sällan köras hela vägen från leverantören till kunden, godset måste ofta lastas om till ett annat trafikslag för att nå hela vägen fram och detta kan innebära merkostnader och ibland längre transporttider. Det kan även vara svårt att få tillstånd en järnvägstransport med kort varsel.

Figur 27: Transportarbete järnväg 2000-2015, miljoner tonkilometer.



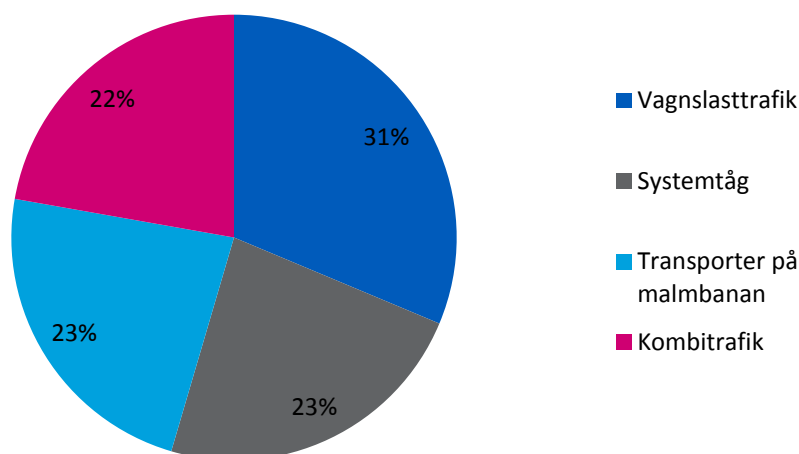
Källa: Trafikanalys.

I figuren framgår att transporterna på järnvägen ökade från början av 2000-talet fram till 2007-2008. Till följd av finanskrisen 2008-2009 skedde sedan en kraftig minskning av järnvägstransporterna. Redan 2010 ökade dock efterfrågan på järnvägstransporter till samma nivå som innan finanskrisen. Från 2010 fram tills idag har transportarbetet på järnvägen successivt minskat. En förklaring till de senaste årens minskning kan vara att godstrafiken fått stå tillbaka till förmån för persontrafiken som har tagit allt mer kapacitet på spåret i anspråk. En annan förklaring kan vara att fler godstransporter köpare väljer lastbilstransporter framför järnvägstransporter. Den senare förklaringen stärks av vetenskapen om att transportarbetet på lastbilsidan har ökat under samma period som järnvägstrafiken har minskat.

I föregående avsnitt konstateras att lastbilstransporter ofta är korta, de görs inom mindre geografiska områden. När det gäller järnvägstransporter är fallet det omvända. Järnvägstransporter är till stor del interregionala, till viss del internationella men sällan regionala. I Norrbottens och Värmlands län är andelen internationell godstågtrafik något högre än i övriga län. Omfattande regional godstågtrafik förekommer endast i Norrbottens län, till följd av LKAB:s transporter på malmbanan.

I syfte att beskriva godstrafiken på järnvägen i Sverige kan en indelning göras i fyra olika typer av godstrafik: vagnslast, kombitrafik, systemtåg och malmtåg.

Figur 28: Typer av godstrafik på järnväg, andel av transportarbete.



Källa: Järnväg 2050.

Vagnslasttrafiken, d.v.s. hela vagnar som godstransportkunderna lastar och lossar själva på egna industrispår och terminaler, är ganska jämnt spridd över hela landet och på många enkelspåriga järnvägar är det den enda typen av godstrafik.

Kombitrafiken som omfattar transport av lösa lastbärare, främst containrar, mellan särskilda terminaler för omlastning till och från andra trafikslag, är vanlig på de dubbelspåriga stråken i södra Sverige.

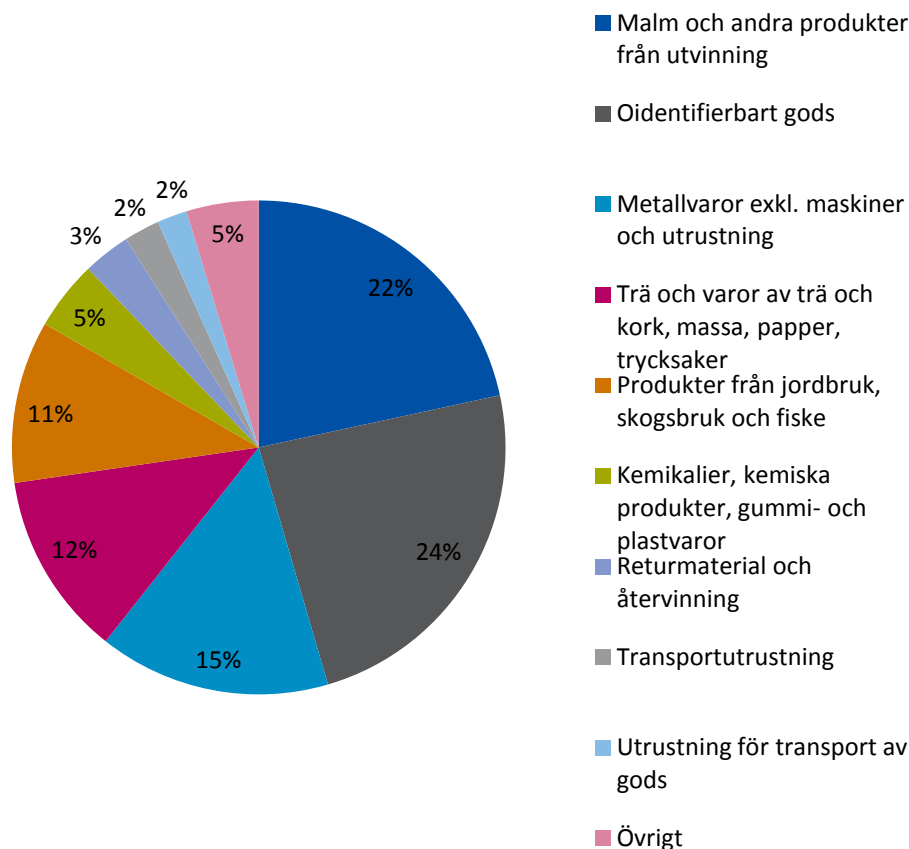
Systemtåg kallas ett godståg där alla vagnar dras från en gemensam utgångspunkt till en gemensam destination. Systemtågen är dominerande i norra Sverige och bergslagen. Exempel på betydande systemtågsupplägg i Sverige är SSAB:s ståltåg mellan Luleå och Borlänge och Stora Ensos transporter mellan pappersbruk och exporthamn.

Malmtransporterna i Norrland är egentligen systemtransporter men utmärker sig då de ingår i ett helt eget system i ett företags logistiska struktur med egna specialanpassade trafikupplägg och vagnar.

5.2.1 Varugrupper

Det kan även vara av intresse att beskriva vilka olika varugrupper som transporteras på järnvägen. I figuren nedan redovisas olika varugrupperns andelar av det totala transportarbetet som utförs på järnvägen i Sverige.

Figur 29: Varugrupsindelning för järnvägstransporter 2015, transportarbete.

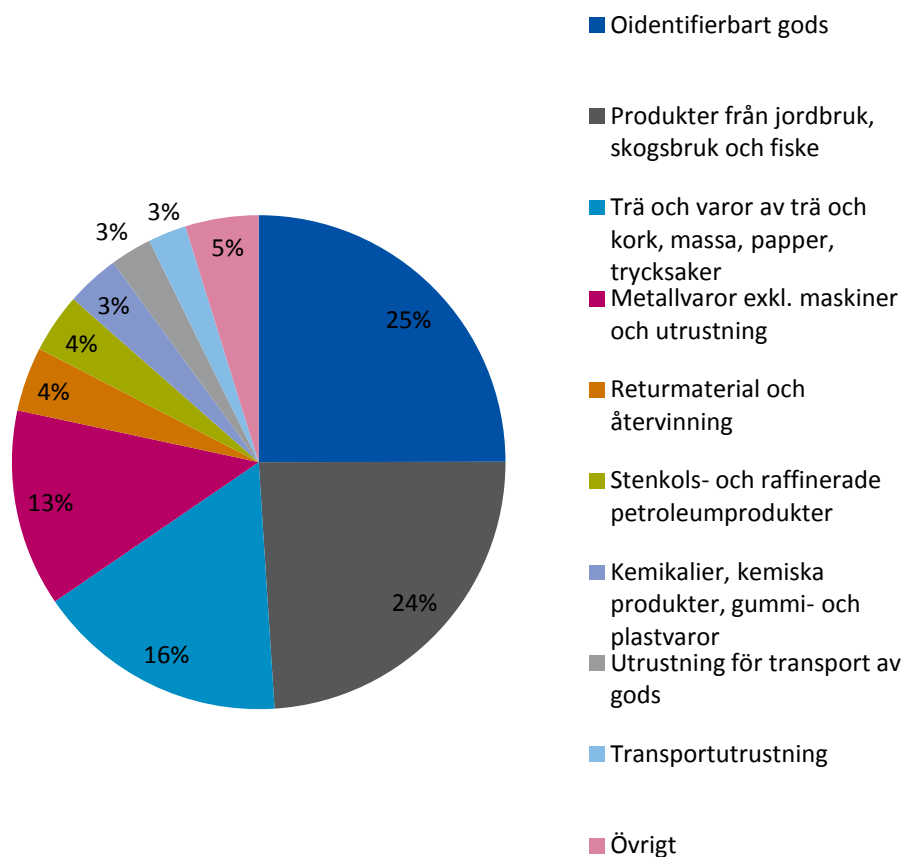


Källa: Trafikanalys.

Det framgår att Oidentifierbart gods är den största varugruppen. Inom denna kategori känner man inte till vilka varor som ingår i transporterna. Den näst största varugruppen är Malm och andra produkter från utvinning som står för mer än 20 % av transportarbetet. En stor del av dessa malmtransporter utförs i de norra delarna av Sverige på Malmbanan. Att varugruppen Malm och andra produkter från utvinning utgör en så pass stor del kan förklaras av att järnvägstransporter lämpar sig väl för den tunga malmen och andra produkter från utvinning.

Ibland redovisas varuslagsfördelningen med avseende på transporterad godsmängd.

Figur 30: Varugrupsindelning för järnvägstransporter 2015, transporterad godsmängd.



Källa: Trafikanalys.

Varugruppen Malm och andra produkter från utvinning står för en betydligt större andel då varuslagsfördelningen görs utifrån transporterad godsmängd. Att så är fallet beror på att godset i malmtransporterna har en högre densitet än andra godstransporter. Det beror även på att malmen ofta transporteras kortare sträckor än annat gods, huvuddelen av transportererna går mellan Narvik och Luleå eller delar av sträckan däremellan.

6 Marknadsstruktur och regelförändringar

6.1 Väg

6.1.1 Händelser under året

Transportstyrelsen har under året, på uppdrag av regeringen, arbetat med att följa upp genomförda reformer samt att utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken.⁶⁸ Bakgrunden till uppdraget är bland annat svårigheterna för berörda myndigheter att kontrollera regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på vägområdet. Frågan har varit aktuell under flera år. 1 januari 2015 trädde bland annat nya regler ikraft som innebär att sanktionsavgift tas ut istället för böter för överträdelse av cabotagereglerna. En viktig del i uppdraget från regeringen har varit att utvärdera effekter av dessa förändringar. Uppdraget ska slutredovisas 1 maj 2017

Uppdraget har också syftat till att se över och utreda dagens lagstiftning på ett antal områden för att avgöra om ytterligare skärpning kan ge bättre förutsättningar för ordning och reda inom yrkestrafiken. Ett sådant område är det så kallade beställaransvaret. Uppdraget omfattar en bedömning av om dagens regler för beställaransvar är ändamålsenliga eller om det finns anledning att tydliggöra det ansvar som åligger beställarna av godstransporter. En första delrapport gällande den nuvarande tillämpningen av dagens regler om beställaransvar redovisades i oktober 2016.⁶⁹

Slutsatserna pekade på att beställaransvaret inte uppmärksammats i någon högre grad i brottsutredningar eller domar. Orsakerna till detta konstaterades vara flera. Framför allt finns det i förundersökningarna om beställaransvar ofta stora utredningssvårigheter. Exempel på komplicerande faktorer vid utredningarna är att inblandade aktörer ofta finns utanför Sverige, att transportkedjan ofta består av många led av beställare, och att avtalen kan innehålla friskrivningsklausuler. Analysen visade också att det förekommer ett antal ärenden som är mindre komplexa, där det tycks ha funnits förutsättningar för att utreda frågan om beställaransvaret vidare, men att detta inte gjorts.

Inom ramen för uppdraget utreds också möjligheterna att tillåta mindre avvikelser från reglerna rörande kör- och vilotider. Bakgrunden till denna frågeställning är bland annat den tillämpning av regelverket som finns i Danmark där en generell eftergift på kör- och vilotider om 5 procent accepteras innan kontrollerande myndighet utfärdar böter eller sanktionsavgift. Transportstyrelsens bedömning gällande möjligheter till

⁶⁸ Uppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken. Regeringsbeslut 2015-10-01, N2015/06815/MRT.

⁶⁹ Transportstyrelsen 2016 Skapar den nuvarande regleringen av beställaransvar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i yrkestrafikbranschen, delredovisning 2016-10-14.

generella toleranser vid tillämpningen av regelverket för kör- och vilotider redovisades under våren 2016.⁷⁰ Slutsatsen var att generella toleranser inte är förenligt med EU-bestämmelserna och att det heller inte är lämpligt att på nationell nivå skapa nya gränser för hur mycket en förare får köra eller ska vila. En sådan tillämpning i Sverige skulle även innebära en försvåring av harmoniseringen av regeltillämpningen i Europa. Transportstyrelsen avser istället att utreda hur ett mer ändamålsenligt sanktionssystem kan se ut till slutrapporteringen av uppdraget i maj 2017.

Utöver regeringsuppdraget har även mätningar av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken redovisats under 2016.⁷¹ Förbättringar har skett på ett flertal områden jämfört med mätningen 2012. Efterlevnaden av krav kring kör- och vilotider för förare samt företagens koll på färdskrivarna har förbättrats tydligt och är också statistiskt säkerställda. Vad gäller just kör- och vilotider är det dock fortsatt en stor andel, 33 procent, som inte klarar sig utan anmärkning. I likhet med för buss (se avsnitt 3.2.1) har efterlevnaden kring hastighet förbättrats markant. Precis som för buss gäller dock att en stor del av skillnaden mellan mätningarna kan bero på förändringar i instruktionerna till fältpersonalen, varför resultatet ska tolkas med försiktighet.

6.1.2 Sentida och framtida regelförändringar

Den 10 september 2016 började krav på yrkeskompetensbevis (YKB) att gälla för förare av godstransporter i Sverige. Kravet omfattar samtliga förare som haft behörighet sedan innan 10 september 2009. Förarna var därför tvungna att genomgå en fortbildning på 35 timmar samt betala in en avgift till Transportstyrelsen för att få sina YKB. Bevisen gäller i fem år, sedan behöver de uppdateras. Under våren 2016 fanns en oro för att många förare inte skulle hinna klart med sin utbildning i tid. Därför bedrevs ett intensivt arbete från branschen och Transportstyrelsen för att nå ut till förare med information om kraven och vad förarna var tvungna att göra för att få fortsätta köra godstransporter.⁷² Bland annat publicerades nyheter kontinuerligt, en chatt anordnades och ett brev skickades ut till samtliga ägare av tunga lastbilar. Resultatet blev lyckat då de allra flesta hann klart i tid och det uppstod inga köer i tillverkningen av YKB-bevis.

I oktober lämnade regeringen en remiss till lagrådet som innehöll ett förslag om att tillåta lastbilar med en maxvikt på 74 ton på delar av vägnätet.⁷³ Förslaget offentliggjordes även i en debattartikel.⁷⁴ Det förslag som presenterades i remissen är att införa en ny bärighetsklass, BK4, genom en

⁷⁰ Transportstyrelsen 2016 Mindre avvikelser från reglerna om kör- och vilotider, delredovisning 2016-03-15.

⁷¹ Transportstyrelsen 2016 Regelefterlevnad inom yrkestrafik på väg – Tillståndsmätning 2015.

⁷² Bland annat gjordes en utredning i syfte att lämna förslag på åtgärder att vidta för att nå ut till ännu fler förare (Fortbildning för yrkesförarkompetens – Förslag på åtgärder i arbetets slutskede, hittas via [transportstyrelsen.se/sv/publikationer/marknadsövervakning](http://transportstyrelsen.se/sv/publikationer/marknadsovervakning)).

⁷³ Regeringen Lagrådsremiss Godstrafikfrågor 2016-10-03.

⁷⁴ <http://www.svd.se/ministrar-nu-oppnar-vi-for-tyngre-lastbilar>. Publ. 2016-10-03.

ändring i lagen om vägtrafikdefinitioner.⁷⁵ Den skulle dock inte få någon praktiskt verkan förrän Trafikverket och kommuner börjat klassa vägar enligt den nya definitionen. Viss kritik har riktats mot de nya bestämmelserna då det kan finnas en risk att de utökade maxvikterna leder till att gods flyttas från järnväg till väg, något som skulle kunna innebära negativa effekter för klimatet. Regeringen menar istället att tyngre lastbilar innebär effektivare transporter och därför kan vara positiva ur ett miljöperspektiv. I början av 2017 presenterade regeringen en proposition om godstrafikfrågor, där förslaget om att tillåta tyngre fordon ingår.⁷⁶

Under året har utredningen rörande ett införande av en avståndsbaserad vägslitageskatt, som tillsattes under 2015, pågått.⁷⁷ Enligt det ursprungliga direktivet skulle kommittén redovisa uppdraget i december 2016, men genom ett tilläggsdirektiv sköts datumet fram till 28 februari 2017.⁷⁸ Detaljerna kring vad utredningen kommer att föreslå är inte kända i nuläget, men protesterna mot ett eventuellt införande av skatten har stundtals varit högljudda. Vad som genom direktivet är klart är att avstånd ska ligga till grund för skatten och att förhoppningen med den är minskad klimatpåverkan och att den tunga trafiken i högre utsträckning ska bära sina samhällsekonomiska kostnader.

6.2 Järnväg

6.2.1 Händelser under året

I september 2015 återkallades säkerhetstillstånden för järnvägsföretaget TX Logistik. Detta gjordes på grund av att det vid en systemrevision av företaget framkommit omfattande brister inom ett flertal områden kopplade till företagets säkerhetsstyrningssystem. Bristerna rörde rutiner kopplade framförallt till områdena riskhantering, övervakning, systemrevision och kontroll av personal med arbetsuppgifter av betydelse för säkerhetsstyrning. TX Logistik valde att överklaga beslutet. I april 2016 kom Förvaltningsrättens dom som gav Transportstyrelsen rätt.⁷⁹ Förvaltningsrätten menade att företaget brustit på de områden som Transportstyrelsen anmärkt på. Vidare menade de att även om bristerna var för sig inte var skäl för återkallande av tillståndet så innebar de sammantaget att ett återkallande var en proportionell och korrekt åtgärd.

Efter att ha lidit av ekonomiska problem under flera år försattes företaget RushRail på egen begäran i konkurs i december 2016. Företaget hade innan konkursen genomgått ett flertal rekonstruktioner samt en nyemission. En

⁷⁵ Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

⁷⁶ <http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2017/02/74-tons-lastbilar-for-jobb-och-klimat/>. Publ. 2017-02-16.

⁷⁷ Dir. 2015:47 Avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar.

⁷⁸ Dir. 2016:96 Tilläggsdirektiv till vägslitageskattkommittén (Fi 2015:03).

⁷⁹ Förvaltningsrätten Mål nr 3896-15. Dom meddelad 2016-04-07.

bidragande anledning till bolagets ekonomiska svårigheter har varit att man försökt ta sig in på den norska marknaden men vid flera tillfällen misslyckats med att erhålla det tillstånd som krävs. Detta har i sig kostat mycket pengar, men har även inneburit att företaget inte kunnat utföra ett uppdrag som de tilldelats, varvid de varit tvungna att anlita en underentreprenör vilket lett till stora kostnader. Konkursen innebar ett tillfälligt stopp i de transporter RushRail kört. En viktig uppdragsgivare har varit Trätåg AB, som ansvarar för en stor mängd virkestransporter. Just de transportererna övertogs några dagar efter beskedet om RushRails konkurs av Hector Rail.⁸⁰

I december 2016 fattade Transportstyrelsen beslut i en tvist som formellt stod mellan Trafikverket och Green Cargo, men som även påverkade andra järnvägsföretag.⁸¹ Efter att tågplanen för 2017 antagits inkom CargoNet med en ad hoc-ansökan⁸² om kapacitet. Trafikverket tilldelade CargoNet kapaciteten trots att den låg i konflikt med ett antal sedan tidigare fastställda tåglägen. Green Cargo hänsköt tvist hos Transportstyrelsen då bland annat deras trafik riskerade att påverkas negativt av Trafikverkets beslut. Från Trafikverkets sida var man medveten om att det inte såg ut som att kapacitet fanns för tågläget men menade att tidigare kunskap om kapacitetsuttag visade att det skulle gå att lösa operativt. Trafikverket menade också att CargoNet muntligt gått med på ett förbehåll om att deras trafik inte skulle tillåtas störa övrig trafik. Transportstyrelsen konstaterade att Trafikverket handlat i strid med järnvägslagen och förelades därför att upphäva beslutet och på nytt pröva om ad hoc-ansökan kan beviljas utan att störa redan tilldelade tåglägen.

6.2.2 Sentida och framtida regelförändringar

Som nämndes i avsnitt 3.2.2 kommer fjärde järnvägspaketet att påverka stora delar av den svenska järnvägslagstiftningen, något som även kommer att påverka godstrafikmarknaden. Dock berörs godssidan huvudsakligen av förändringar kopplade till den tekniska pelaren av paketet, marknadspelaren medför inga direkta förändringar för godstrafiken.

Lok, vagnar och annan rullande järnvägsmateriel är mycket kostsamma investeringar. Ett vanligt persontåg kostar 80-100 miljoner kronor beroende på storlek och ett snabbtåg cirka 250 miljoner. De höga kostnaderna kan utgöra ett hinder både för nya järnvägsföretag som vill etablera sig på den svenska marknaden för järnvägstrafik eller befintliga företag som vill utveckla sin trafik. Finansiering av rullande järnvägsmateriel sker oftast genom leasing och lån hos banker och andra kreditinstitut. Gemensamt för

⁸⁰ <http://www.hectorrail.com/2016/12/16/hector-rail-begins-with-short-notice-to-transport-2-5-million-cubic-meters-of-round-wood/>. Publ. 2016-12-16.

⁸¹ Beslut (2016-12-16) i ärende TSJ 2016-4922.

⁸² En ansökan om tågläge utanför den ordinarie ansökningsprocessen.

flertalet typer av finansiering av sådan materiel är att finansiären får en säkerhetsrätt i denna. På grund av de höga värden som finns i järnvägsmateriel och dess långa livslängd är den lämplig för sådan egendomsbaserad finansiering. Det faktum att materielen kan röra sig över landgränser försvårar dock för finansiärer med säkerhetsrätter i sådan materiel. Lagar och regler för detta varierar mellan olika länder, vilket kan få en avhållande effekt för utländska finansiärer.

Under 2016 redovisade den s.k. Kapstadsutredningen sitt förslag.⁸³ Utredningens huvudsakliga uppdrag var att ta ställning till om Sverige bör tillträda det så kallade järnvägsprotokollet. Efter en analys föreslog utredningen i betänkandet att Sverige bör tillträda protokollet. Järnvägsprotokollet hör samman med konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom (Kapstadskonventionen). Genom protokollet och konventionen har det införts en ordning för internationella säkerhetsrätter vid överlåtelse och upplåtelse av järnvägsfordon som ska öka förutsägbarheten och minska riskerna för finansiärerna. Det ger förutsättningar för lägre finansieringskostnader vid anskaffandet av sådan egendom. Förbättrade möjligheter till finansiering av investeringar i järnvägsmateriel innebär att fler aktörer kan finna en etablering eller utveckling av trafik i Sverige som attraktiv, vilket i sin tur torde innebära att järnvägsmarknadens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag i Sverige kan förstärkas.

⁸³ SOU 2016:43 Betänkande av Kapstadsutredningen II – Internationella säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel.

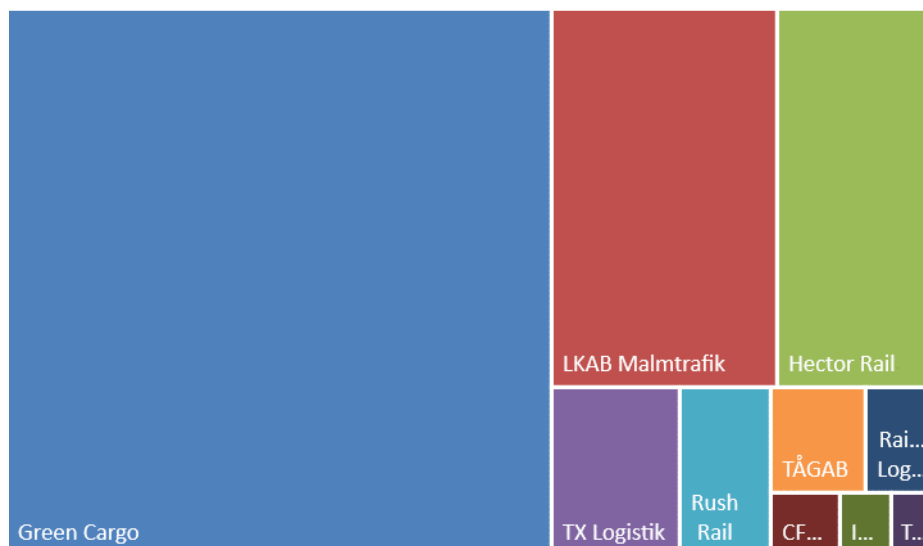
7 Ekonomisk utveckling i företagen

Det här kapitlet beskriver godstrafik på väg och järnväg ur ett ekonomiskt perspektiv. Dispositionen från kapitlet om persontrafikens finansiella förutsättningar är intakt. Alltså följer en kartläggning av branschen utifrån omsättning, rörelsemarginal och soliditet i syfte att måla upp en bild av marknadens lönsamhet och stabilitet.

7.1 Godstransporter på järnväg

Under 2015 bedrev tolv företag, varav två med licens i andra länder än Sverige, godstrafik på järnvägsnätet. Det är ett företag mer än föregående år och två företag mer än för fem år sedan. Under året fick TX Logistik sitt tillstånd för att bedriva verksamhet på järnväg återkallat.⁸⁴

Figur 31: Marknadsandelar per järnvägsföretag baserat på omsättning 2015.



Källa: Respektive företags årsredovisning. Endast företag med licens i Sverige redovisas.

Som framgår av figuren står Green Cargo för mer än hälften av omsättningen på marknaden. Sett från ett konkurrensperspektiv kan det här framstå som alarmerande. Faktum är dock att deras ställning på marknaden försvagats successivt. Den senaste fyraårsperioden har Green Cargo minskat sin marknadsandel med över 10 procentenheter. Samtidigt har LKAB och Hector Rail vuxit med 4,3 respektive 3 procentenheter.⁸⁵ Den enskilt största procentuella tillväxten står Railcare Logistik för, som sedan 2013 ökat sin marknadsandel från 0,1 procent till 1,4 procent. Den totala omsättningen i branschen har vuxit med tre procentenheter sedan 2012.

⁸⁴ Se avsnitt 6.2.1.

⁸⁵ Då LKAB Malmtrafik enbart bedriver trafik på malmbanan är deras påverkan på konkurrensituationen begränsad.

I det stora hela finns således tendenser till en marknadsförskjutning. Dels ökar andelen privata bolag på bekostnad av statliga bolag, dels blir företagen allt mer samlade. Utvecklingen stärks av att såväl standardavvikelsen som det absoluta avståndet mellan den lägsta och högsta observationen minskar över tid. Tabellen nedan visar utvecklingen av medianomsättningen, samt medianen för rörelsemarginalen och soliditeten.

Tabell 7: Utveckling av ekonomiska nyckeltal för järnvägsföretag, godstrafik 2012-2015. Medianvärden.

Nyckeltal	2012	2013	2014	2015
Omsättning (tkr)	105 512	136 502	135 130	157 320
Rörelsemarginal (%)	-0,3	2,0	1,9	1,5
Soliditet (%)	22	22	23	28

Källa: Respektive företags årsredovisning.

Rörelsemarginalerna sträcker sig från -5 till 18 procent. Fördelningen har sin balanspunkt i intervallet mellan 0,2 och 5 procent, där hälften av företagen återfinns. Likt i fallet med omsättningen minskar differensen mellan företagen. Standardavvikelsen har minskat från 13 till 6 procent. Siffrorna pekar på att det sker en konvergens av företagens finansiella förutsättningar. Medianen har ökat med 1,8 procentenheter sedan fyra år tillbaka.

Samtliga företag redovisar en soliditet inom intervallet mellan 2 och 54 procent, där TX Logistik som under året fått sitt tillstånd återkallat, står för bottennoteringen. Medianen är 26 procent, och även om det är lägre än snittet i näringslivet är det en förbättring med fyra procentenheter sedan 2012. Soliditeten är koncentrerad till intervallet mellan 20 och 35 procent. Sett till den senaste fyraårsperioden blir koncentrationen också allt starkare. Något som bland annat exemplifieras av att standardavvikelsen har minskat från 27 till 14 procent.

Den etablerade trenden är att centreringen av omsättning, rörelsemarginal och soliditet ökar samtidigt som spridningen minskar. Trots att siffrorna är sämre än riksnittet vittnar det dels om bättre ekonomiska förutsättningar, dels om att marknaden luckras upp och att fler aktörer på allvar konkurrerar om uppdrag på marknaden.

7.2 Godstransporter på väg

Marknaden för godstransporter på väg är småskalig och fragmenterad. Det förekommer stora variationer av tjänsteutbudet. Vissa företag bedriver skogstransporter medan andra bedriver bygg- och anläggningstransporter. Många företag är dessutom verksamma inom flera delmarknader. Den splittrade marknaden gör det svårt att måla upp en bild av branschens

finansiella förutsättningar som speglar verkligheten fullt ut. Exempelvis beror byggtransporter i hög utsträckning på byggsektorn medan skogstransporter bland annat beror på utsikterna inom pappersindustrin.

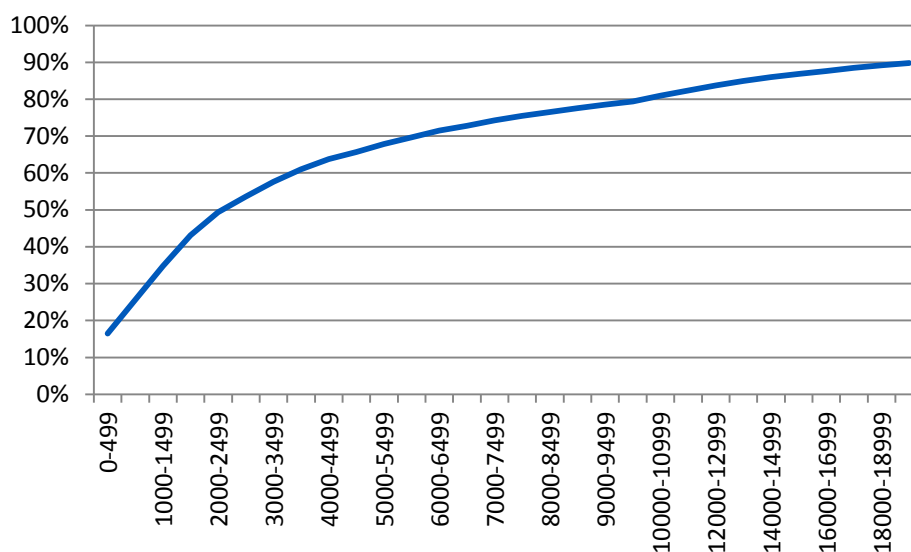
Tabell 8: Utveckling av ekonomiska nyckeltal för åkeriföretag 2012-2015. Medianvärden.

Nyckeltal	2012	2013	2014	2015
Omsättning (tkr)	5 560	5 422	5 630	5 561
Rörelsemarginal (%)	3,3	3,4	3,8	3,8
Soliditet (%)	34	35	36	38

Källa: Bisnode.

Under förra året fanns cirka 14 000 registrerade företag, varav 62 procent var aktiebolag. Resterande 38 procent utgjordes huvudsakligen av enskilda firmor, men även handelsbolag och filialer till utländska företag. Endast aktiebolag ingår i populationen.⁸⁶

Figur 32: Andel åkeriföretag inom omsättningsintervall 2015, kumulativ fördelning.



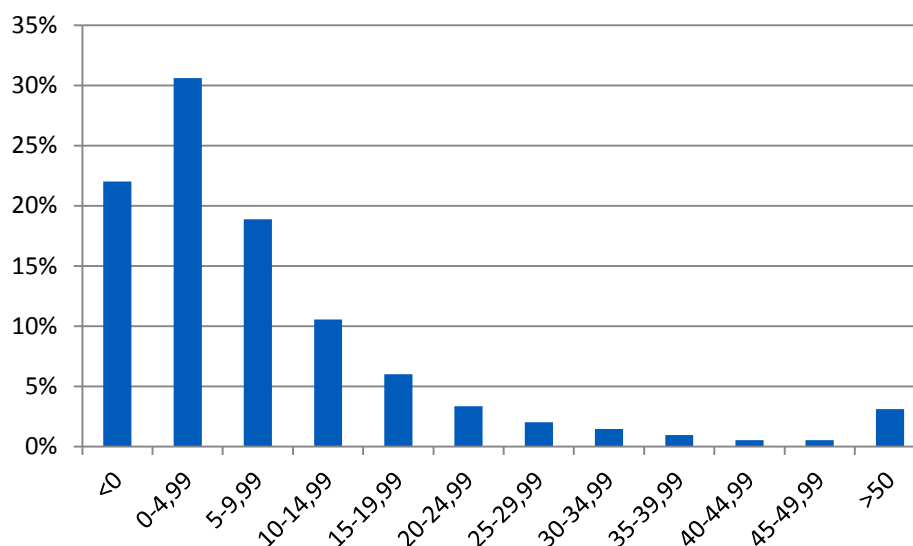
Källa: Bisnode.

Figuren visar den kumulativa fördelningen med avseende på företagens omsättning. Det är tydligt att marknaden domineras av mindre företag. Nästan 20 procent har en omsättning i intervallet mellan 0 och 500 000 kronor. Ytterligare tio procent återfinns inom det efterföljande intervallet. Enbart 1,8 procent har en omsättning högre än 100 miljoner kronor. Godstransportmarknaden är cyklisk och anpassar sig efter konjunkturen. Det här återspeglas också i nyckeltalen, som håller sig på blygsamma nivåer i

⁸⁶ Avgränsningen görs på grund av bristande datatillgång för andra företagsformer än aktiebolag.

svallvågorna av finanskrisen, för att sedan återhämta sig allt mer i takt med att ekonomin tilltar. Den totala omsättningen i branschen har stigit med 2,3 procent de senaste fem åren. Framförallt har tillväxten varit stark inom miljötransporter medan den nästintill stagnerat inom tanktransporter.

Figur 33: Rörelsemarginal bland åkeriföretag 2015.

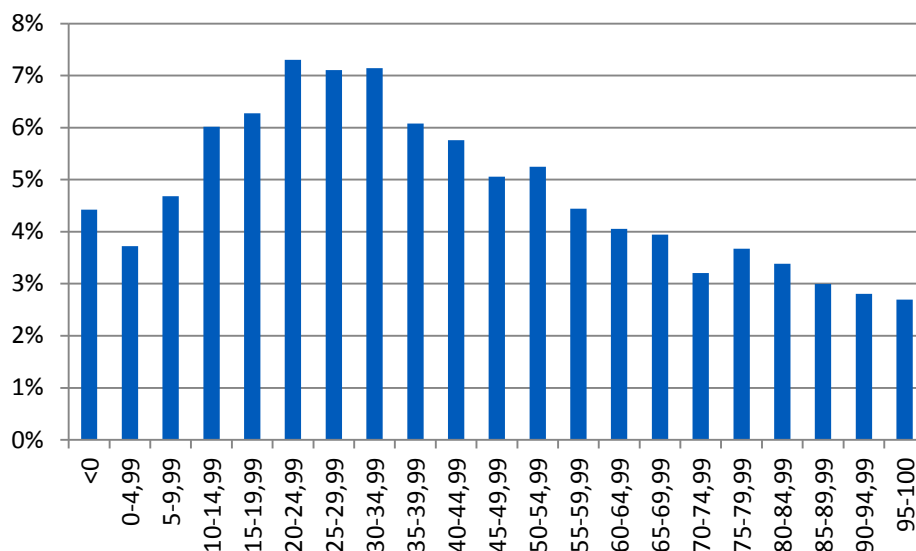


Källa: Bisnode.

En femtedel av företagen redovisar negativt rörelseresultat. En stor andel har en rörelsemarginal inom intervallet 0 och 5 procent, där 31 procent av företagen återfinns. Ytterligare 19 procent fångas om hänsyn även tas till det efterföljande intervallet. Det förekommer inte heller någon uppseendeväckande variation mellan företagen. Medianen är 4,2 procent, en förbättring med 0,4 procentenheter sedan förra året och en procentenhet sedan året dessförinnan.

Studerar vi istället soliditeten noteras att spridningen mellan företagen är stor. Det krävs ett intervall som sträcker sig från 20 till 65 procent för att kapsla in hälften av företagen. Figuren visar att cirka fyra procent av urvalet har en negativ soliditet, en siffra som är i paritet med de två tidigare åren. Det går att skönja viss förtätning mellan 20 och 35 procent, där 28 procent av företagen återfinns. Vidare har 60 procent en soliditet som överstiger den rekommenderade soliditetsnivån på 30 procent. Medianen uppgår till 38 procent. Det här är en förbättring med fem procentenheter sedan 2012, och 1,6 procentenheter sedan förra året.

Figur 34: Soliditet bland åkeriföretag 2015.

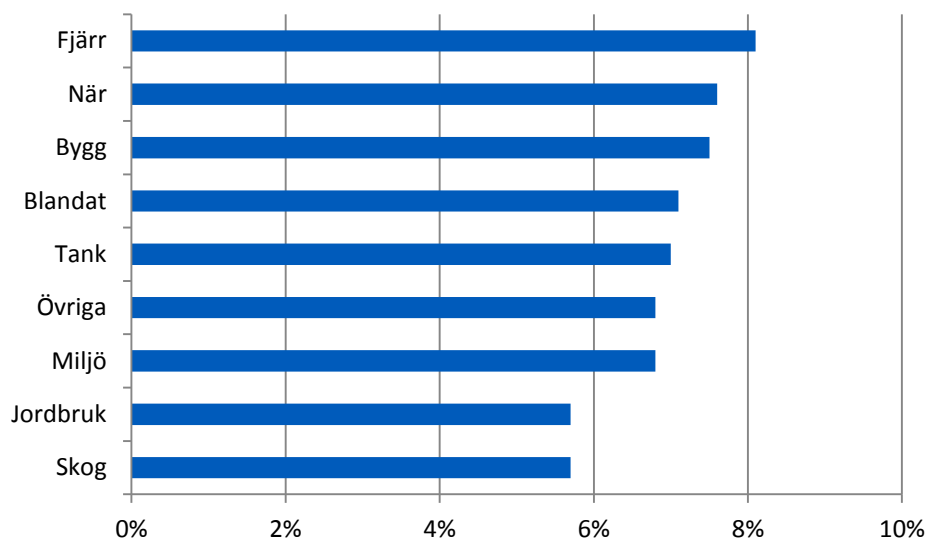


Källa: Bisnode.

Det faktum att den totala omsättningen, rörelsemarginalen såväl som soliditeten har förbättrats tyder på att branschens finansiella hälsa har stärkts. Den positiva utvecklingen härleds dels till att ekonomin befinner sig i en stark tillväxtfas, dels låga drivmedelspriser. Likt transportsektorn i stort är dock de redovisade siffrorna aningen lägre än snittet för näringslivet.

Som vi redan konstaterat förekommer stora differenser inom branschen. Nedan redovisas därför lönsamheten med avseende på olika verksamhetsområden. Lönsamheten fångas av räntabiliteten på totalt kapital.

Figur 35: Lönsamhet för delsegment inom åkerinäringen 2015.



Källa: Sveriges Åkeriföretag.

Fjärrgodstransporter är det mest lönsamma verksamhetsområdet. Räntabiliteten noteras till 8,1 procent. En notering som överträffar det närmast följande verksamhetsområdet, närtransporter, med 0,5 procentenheter. Sett till ett femårsintervall är det enbart fjärrgodstransporter som har en positiv lönsamhetsutveckling. Mellan 2011 och 2015 ökar medianen med 0,5 procentenheter. Utvecklingen bör ses i ljuset av en stark industrikonjunktur, försiktiga investeringar och låga drivmedelspriser. I kontrast är skogstransporter det minst lönsamma verksamhetsområdet. Medianen är 5,7 procent, alltså 2,4 procentenheter lägre än för fjärrtransporter. Lönsamheten har dessutom minskat med 1,1 procentenheter sedan 2011. Den svaga tillväxten tros framförallt vara en funktion av negativ finansiell utveckling inom papperssektorn.⁸⁷

⁸⁷ Sveriges Åkeriföretag, Åkerinäringen med verksamhetsområden, 2016

8 Slutsatser och diskussion

Transportstyrelsens övergripande slutsats utifrån denna rapport är att stora delar av transportmarknaden utvecklas i en positiv riktning. Resenärer kan ta del av ett allt större utbud, företagens ekonomiska situation tycks vara stabil och det utreds eller har presenterats förslag för att komma tillrätta med ett flertal problemområden. Samtidigt finns det fortsatt utmaningar där utvecklingen antingen går i en oönskad riktning eller där den stagnerat.

Inom de flesta marknaderna inom transportområdet finns en fungerande konkurrens, antingen direkt eller i upphandlingsförfaranden. Konkurrensen är dock hård och flera av delmarknaderna visar upp relativt svaga rörelsemarginaler och lönsamheten inom transportområdet är lägre än för näringslivet i stort. Utvecklingen under de senaste åren tyder på en något förbättrad situation med svagt stigande lönsamhet. Efterfrågan på såväl person- som godstransporter tycks också öka, något som förbättrar möjligheterna att framöver bedriva lönsamma verksamheter.

Samtidigt som konkurrensen tilltar eller fungerar väl inom ett flertal segment finns en risk för att den framöver kan försvagas. Detta gäller särskilt inom den upphandlade trafiken, där nya regler som tillåter viss direkttilldelning gör att företag inte kommer att kunna förlita sig på att vinna upphandlingar genom att erbjuda lägst pris eller på annat sätt bäst erbjudande. Detta riskerar att få negativa effekter för såväl konkurrens som förutsebarhet, något som i sin tur kan skapa tveksamhet inför investeringar eller inträden på marknaden. Den offentligt finansierade delen av marknaden tycks dessutom fortsätta breda ut sig, något som gör att de kommersiella delarna av marknaden kan komma att dra sig tillbaka alltmer och fokuseras till några få stråk.

I de följande avsnitten tas några punkter upp som Transportstyrelsen vill trycka på som särskilt värda att uppmärksamma. I dem analyseras vissa delar av utvecklingen och en bild ges av vilka konsekvenser som kan uppstå om nuvarande utveckling håller i sig.

8.1 Mer persontrafik ger ökad känslighet för störningar

Under senare år har utbudet och resandet med tåg ökat. Den regionala trafiken står för den absoluta merparten av tillväxten inom persontrafiken och det finns tecken på att den kan komma att växa ytterligare framöver. En anledning till detta kan vara en ökad efterfrågan på möjligheter att pendla längre sträckor för att ta sig till jobb, skola och aktiviteter.

Punktlighet är en mycket viktig faktor för järnvägen, både på person- och godstrafikområdet. Att veta att man själv eller det man transporterar kommer fram i tid är viktigt för såväl resenärer som företag. Inom

branschsamarbetet Tillsammans för tåg i tid finns en ambition om att uppnå 95 procents punktlighet för såväl person- som godståg. De åtgärder som vidtagits av de inblandade aktörerna tyder dock på att persontågens punktlighet prioriteras högre, och kanske på goda grunder. För en godstransportör är det viktigaste att leveransen når slutkunden i rätt tid, inte att en viss del av transporten är punktlig, även om punktligheten på delsträckor kan påverka valet av trafikslag. För en resenär är det i regel viktigare att komma fram den tid som utlovats. Kollektivtrafikbarometern har visat att förseningar på så lite som några minuter får stor påverkan på resenärernas upplevda nöjdhet.

Även om punktligheten för persontåg förbättrats något är det viktigt att ha i åtanke att det inte nödvändigtvis är så resenärerna uppfattar det. Som nämnts har utbudet av och resandet med regionaltrafik på järnväg ökat. Det är rimligt att anta att detta beror på att fler pendlar i stort sett dagligen. Det innebär att många gör ungefär tio resor med tåg varje arbetsvecka. En genomsnittlig punktlighet på 95 procent innebär med detta resonemang att dessa resenärer får räkna med att bli försenade minst två gånger i månaden och med dagens punktlighet oftare än så.

Människor är i regel mer beroende av att resa specifika tider än vad gods är. Även om det genom olika former av styrmedel är möjligt att sprida ut resandet något vill de flesta resa dagtid och inom stora delar av järnvägsnätet finns tydliga restoppar. Detta kan innebära att belastningen på järnvägssystemet fokuseras ytterligare till vissa tider på dygnet. Trycket på infrastrukturen kommer att öka under de tider som redan idag är högt nyttjade. Denna koncentration kan göra det svårt för systemet att leverera så mycket trafik som behövs för att möta resenärernas efterfrågan. Det kommer hindra ambitionerna som finns hos ett flertal regionala kollektivtrafikmyndigheter om att utöka trafiken och riskerar dessutom att befästa en känslighet i järnvägssystemet då marginalerna vid problem krymper.

8.2 Vart är resenärsperspektivet på väg?

När marknaderna för persontransporter på järnväg och inom kollektivtrafiken avreglerades var en viktig anledning att resenärerna skulle få det bättre. I propositionen går att läsa att ”avgörande för om reformen ska kunna betraktas som framgångsrik är vad den kommer att betyda för resenärerna”.⁸⁸ Att stärka resenärernas roll gentemot transportörerna har betraktats som ett sätt att främja resenärsperspektivet. Dock visar erfarenheter att intentionerna om att stärka resenärernas roll inte alltid resulterar i att resenärerna får det lättare eller bättre. Den nya lagen om

⁸⁸ Prop. 2008/09:176 Konkurrens på spåret.

resenärers rättigheter i kollektivtrafiken var tänkt att ge resenärer bättre rätt till ersättning vid störningar och förseningar inom kollektivtrafiken. Dock har det visat sig att gränsdragningen mot andra bestämmelser om resenärers rättigheter, såsom tågpassagerarförordningen, snarare gjort det svårare för resenärerna att veta vilka regler som gäller i enskilda fall. Detta inte minst på grund av att resenären i första hand relaterar till sin egen resa, medan lagstiftningen utgår ifrån linjers sträckningar. Då de olika regleringarna innehåller olika bestämmelser för hur stor ersättning man kan få, och när den gäller, blir det väldigt svårt för resenären att veta och förstå vad man är berättigad till.

För de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har den nya lagen inneburit ytterligare regleringar att ta hänsyn till och förhålla sig till. De har även fått uppgiften att försöka förklara för resenärerna varför olika regler kan gälla för resor som i resenärens ögon är desamma. Den nya lagen har inneburit en ökad administration och höjda kostnader för ersättning till resenärerna. Att resenärer kan få ersättning när de blir försenade är i sig något positivt. Som konstaterats tidigare i denna rapport är dock resenärernas främsta prioritering att trafiken som erbjuds ska vara relevant, pålitlig och lättbegriplig. Att därför tvingas lägga stora resurser på att reda ut vilken ersättning resenärer är berättigade till vid förseningar kan ses som ett dåligt nyttjande av resurserna, särskilt eftersom det redan innan de nya bestämmelserna infördes fanns frivilliga system för ersättning till resenärer. Kollektivtrafikens kostnader har under ett antal år ökat i snabb takt och branschen är överens om att dessa kostnadsökningar behöver få ett stopp om trafikutbudet ska kunna behållas och priserna undvika att skjuta i höjden. Att i det läget tvingas lägga pengar på administration kopplad till att ersätta resenärer är antagligen inte det bästa sättet att nyttja resurserna och det är inte heller säkert att resenärerna uppskattar det. Med den prioritering som resenärer har ser sannolikt de flesta hellre att pengar satsas på att göra trafiken mer tillförlitlig än att de går till att ersätta resenärerna då trafiken inte går som planerat.

Det kommer vara viktigt att på djupet följa upp effekterna av den nya lagen om resenärers rättigheter, både ur ett företagsperspektiv och ur ett resenärsperspektiv. Vid en sådan uppföljning är det viktigt att beakta att resenärsperspektivet inte avgränsas till ersättningar vid förseningar, utan till vad som verkligen skapar en bättre situation för resenärerna. I detta inbegrips att såväl linjesträckning, betalningsmetoder och övriga regler ska vara enkla att förstå. De första uppföljningar som gjorts tyder på att den nya lagen kan ha skapat fler problem än vad den löst för såväl transportörer som resenärer.

8.3 Attraktiva lösningar kan ge mer gods på järnväg

Trenden som varit gällande under ett antal år med minskade volymer för godstransporter på järnväg håller i sig och det finns inte mycket som pekar på att trenden skulle brytas. Samtidigt finns en politisk vilja om att öka godstransporterna på järnväg, inte minst för att minska klimatbelastningen genom överflytt från vägtransporterna. Under senare år har utvecklingen gått åt motsatt håll med ökade godsvolymer på väg, vilket indikerar att det fortsatt finns ett stigande behov av godstransporter. Utvecklingen tyder på att de åtgärder som hittills vidtagits för att främja godstransporter på järnväg inte varit tillräckliga för att göra godstransporter på järnväg mer attraktiva.

Belastningen på det svenska järnvägsnätet har ökat och det finns begränsat med överbliven kapacitet, särskilt på de stora stråken. För att det ens ska vara möjligt att öka godstransporterna på järnväg måste det finnas kapacitet att köra trafik och en realistisk chans att denna är lönsam för transportörerna. Även transportörerna behöver anpassa sin verksamhet inom de kapacitetsramar som finns och inom dem utveckla affärsmodeller som är attraktiva för godstransportköparna och samtidigt genererar lönsamhet. Transportörerna behöver klara av att se sina kunders behov och så långt som möjligt anpassa sin verksamhet därefter för att utgöra ett bra alternativ för den som vill få sina varor transporterade.

8.4 Ingen kris i åkerinäringen

Ökade transportvolymer, förbättrade rörelsemarginaler och en lönsamhet som överträffar transportbranschen i stort. Det är en beskrivning som sällan tillskrivs åkerinäringen, men utifrån de uppgifter som presenteras i denna rapport är det den övergripande utvecklingen för gods företagen inom vägsektorn. Företagen, som visserligen avgränsats till aktiebolag, visar upp allt bättre ekonomiska resultat och allra bäst går segmentet fjärrtransporter.

Vad gäller cabotage är de tillgängliga uppgifterna begränsade och tämligen osäkra. De officiella siffrorna pekar på att mängden transporter som utförs av utländska åkerier har ökat de senaste åren. Här är det viktigt att komma ihåg att det inte är förbjudet för utländska åkerier att köra trafik i Sverige, förutsatt att de håller sig inom de regelverk kring cabotage transporter som finns. Denna del av konkurrensen är inte i sig osund för de svenska åkerierna.

Inom åkerinäringen förekommer osund konkurrens genom såväl svenska som utländska företag som inte följer gällande lagar och regler. Problemets omfattning är svåra att säga så mycket om men de tycks inte få så stor påverkan. Det förekommer givetvis att företag går i konkurs, men det i sig kan lika gärna bero på en effektivt fungerande marknad där företag som inte lyckas med sina affärer slås ut. Det finns inom branschen en oro för att

ökade kostnader, exempelvis i form av höjda drivmedelspriser och införandet av en vägslitageavgift ska försämra den ekonomiska situationen. Detta är rimliga orosmoment, samtidigt som det även planeras för ändringar som bör möjliggöra effektiviseringar inom branschen, exempelvis genom att tillåta tyngre lastbilar på delar av vägnätet. De ökade godstransportvolymerna tyder på att det finns en efterfrågan och att de företag som kan möta sina kunders behov har goda möjligheter att även fortsättningsvis tjäna pengar på sin verksamhet.