Trafikförvaltningen
Strategisk Utveckling
Ange namn

Handläggare
Pernilla Helander
08-123 314 93
pernilla.helander@regionstockholm.se

INFORMATIONSÄRENDE
2026-10-20

Sjötrafikutskottet
2026-11-23

Ärende
TN 2023-0858

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Information om Utvärdering av ny godstaxa inklusive fraktbidrag

Sammanfattning

För att möjliggöra en levande skärgård tillhandahåller Waxholmsbolaget den regionala godstrafiken, vilken erbjuder skärgårdstransporter av gods för både privat- och företagskunder. Godstrafiken är, precis som den övriga skärgårdstrafiken, kraftigt skattesubventionerad och trafikvolymen är starkt säsongsvarierad, där merparten av denna sker under sommarmånaderna. Detta underlag är en uppföljning av den nya godstaxan som lanserades i november 2024 samt en kombinerad analys av dagens fraktbidrag.

- Den nya godsprissättningen har resulterat i en 17-procentig intäktstillväxt under de 12 första månaderna som denna var i bruk. Detta samtidigt som de samlade fraktbidragsutbetalningarna på totalnivån minskade något, drivet av en tillbakagång för Fraktbidraget Företagsfrakt.
  Prisutvecklingen enligt KPI Total årsmedelvärde för 2025 var 0,68 procent jämfört med 2024. En indexering av godsprissättningen baseras på detta index och införs under 2027.

Bakgrund

Denna utvärdering är en analys som bland annat fördjupar sig i vilken inverkan den nya godsprissättningen har haft på godsintäkterna och fraktbidragsutbetalningarna. Förutom uppföljningen ska förslag om eventuell revidering av godsprissättningen och fraktbidragen presenteras, om behov av förändringar föreligger. Trafikförvaltningen ska också återkomma med förslag om huruvida livsmedelsproducenter i skärgården framgent ska bli berättigade fraktbidrag (TN 2025-0003: STU 2025-09-22, § 40).

Utvärdering av ny godstaxa inklusive fraktbidrag

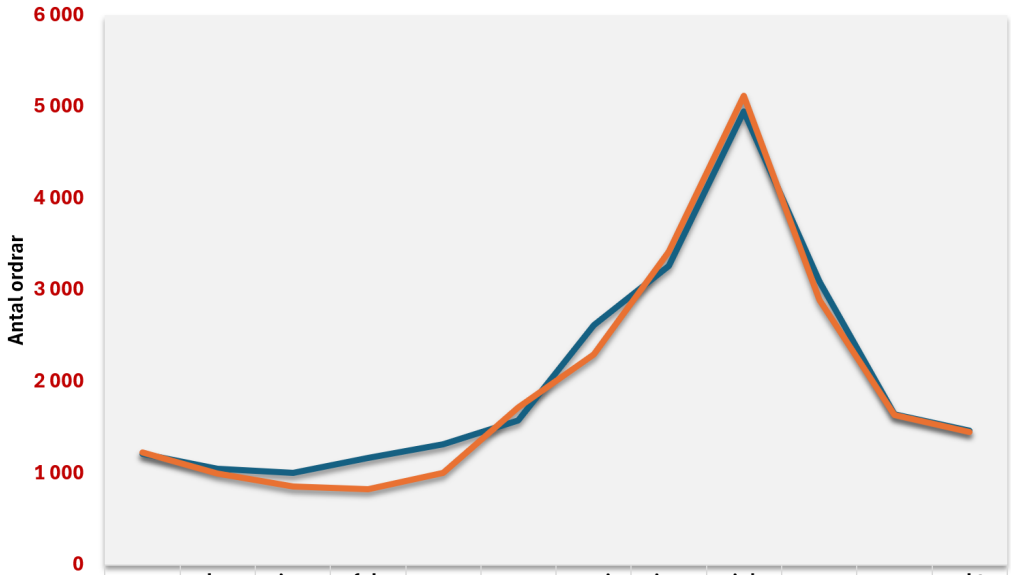
I utvärderingen avhandlas följande frågeställningar / fördjupningsområden:

1.	Hur har orderingången och intäkterna utvecklats efter det att prissättningen infördes?
2.	Har den nya prissättningen uppfyllt målet om reducerad subventionsgrad för godstrafikaffären?
3.	Vilken procentuell intäktshöjning ger en indexering av godstaxan baserat på årsmedelvärdet för 2025 för KPI Total?
4.	Fördjupad analys av dagens fraktbidrag
5.	Hur har fraktbidragsutbetalningarna förändrats efter det att prissättningen infördes?
6.	Fördjupad analys avseende eventuellt nytt fraktbidrag för Livsmedelsproducenter
7.	Process för kommande årliga indexöversyner av godsprissättningen.

Hur har orderingången och intäkterna utvecklats efter det att prissättningen infördes?

För godstrafikaffären är orderingången per år förhållandevis stabil och brukar vanligtvis summeras till cirka 24 000 beställningar per år.

Under de första 12 månaderna med den nya prissättningen skedde en viss nedgång av ordervolymen under lågsäsongmånaderna. Allt som allt minskade orderingången med 4 procent, vilket också den aggregerade godsmängden (kg) gjorde under tidsperioden.



	nov	dec	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt
Före	1 213	1 047	1 001	1 170	1 317	1 572	2 612	3 258	4 948	3 087	1 643	1 461
Efter	1 224	996	852	825	1 001	1 716	2 296	3 419	5 118	2 892	1 637	1 447

Bild 1: Orderingång före och efter ny godstaxa

I denna uppföljning jämförs de 12 första månaderna med den nya prislistan (2024-11-01 till 2025-10-31) med motsvarande period före det att den infördes (2023-11-01 till 2024-10-31). Detta för att se hur den nya prislistan föll ut i förhållande till den tidigare prislistan.

Intäktsmässigt har införandet av den nya prislistan resulterat i att de samlade godsintäkterna på årsbasis ökat med 17 procent, under de 12 första månaderna med prissättningen, trots den något längre orderingången.

Den nya prissättningen består av en mix av prishöjningar och prissänkningar, vilket innebär att det faktiska intäktsutfallet påverkas av hur kunderna anpassar sig till denna. Om godsbeställningarna görs större finns det, inom vissa ramar, pengar att spara för kunden. Med denna prislista har välpackade burar och pallar blivit billigare jämfört med tidigare, samtidigt som snittförsändelserna har erhållit uppjusterade prispunkter, precis som den styckesprissatta specialprislistan.

Om man sätter intäktsökningen som den nya prislistan genererat i relation till den allmänna inflationsutvecklingen, är den faktiska intäktsuppgången långt

under den summerad inflationsutveckling sedan år 2000, då den föregående prislistan infördes.

Den tidigare godsprislistan varken prisjusterades eller indexuppräknades under tiden den var i bruk. Sedan den infördes har den samlade inflationsutvecklingen, baserat på KPI Total, varit 61 procent, vilket ska sättas i relation till intäktstillväxten som den nya prislistan resulterat i, dvs +17 procent i ökade kundintäkter, under de första 12 månaderna då denna var i bruk.

Har den nya prissättningen uppfyllt målet om reducerad subventionsgrad för godstrafikaffären?
Ett av målen med den nya prissättningen var att minska subventionsgraden, vilken löpande har ökat under de senaste åren.

Subventionsgraden för godstrafikaffären har varit betydligt högre än vad den är för kollektivtrafiken i stort, där målet är att varannan krona finansieras av intäkter och varannan via skattefinansiering. Den nya prissättningen har resulterat i att subventionsgraden minskat från 68% till 64% för kalenderåret 2025 i jämförelse med 2024.

Vilken procentuell intäktshöjning ger en indexering av godstaxan baserat på årsmedelvärdet för 2025 för KPI Total?
När den nya prissättningen beslutades, fastställdes det att denna kan komma att indexeras en gång per år baserat på KPI Total (årsmedelvärde).

Nedan listas de historiska årsmedelvärdena för KPI Total (årsmedelvärde) samt den årliga inflationen som dessa ger:

År	KPI Årsmedel	Årlig inflation
2005	280,41	0,45%
2006	284,22	1,36%
2007	290,51	2,21%
2008	300,5	3,44%
2009	299,01	-0,50%
2010	302,47	1,16%
2011	311,43	2,96%
2012	314,2	0,89%
2013	314,06	-0,04%
2014	313,49	-0,18%
2015	313,35	-0,04%
2016	316,43	0,98%
2017	322,11	1,80%
2018	328,4	1,95%
2019	334,26	1,78%
2020	335,92	0,50%
2021	343,19	2,16%
2022	371,91	8,37%
2023	403,7	8,55%
2024	415,15	2,84%
2025	417,98	0,68%

Tabell 1: Årsmedelvärde KPI Total 2005 – 2025 (källa: SCB)

För KPI Total blev årsmedelvärdet för 2025 417,98 (1980=100). Baserat på detta utfall i relation till föregående år (Index 2025-Index 2024/Index 2024) ska godsprissättningen höjas med 0,68 procent per prissatt fraktprodukt om indexet tillämpas på den gällande prislistan.

Om indexeringen tillämpas ger årsmedelvärdets procentuella förändring för 2025 endast marginellt högre intäkter än i dag, eftersom inflationsutvecklingen mattades av betydligt under detta år jämfört med de föregående åren.

För godstrafikprissättningen kommer indexeringsbeslut att tillämpas från år 2027. Den första indexeringen sker under 2027och därefter löpande med ett års fördröjning.

För indexet KPI Total kommer år 2020 bli nytt basår från och med 2026 i stället för nuvarande basår 1980. KPI med basår 1980 kommer att fortsätta publiceras till och med år 2030, dock enbart på totalnivå (årsmedelvärden). Efter 2030 kommer enbart KPI med basår 2020 att publiceras.

Fördjupad analys av dagens fraktbidrag

Fraktbidraget infördes 1977 av Stockholms läns landsting, numera Region Stockholm. Det administrerades initialt av SIKO, Skärgårdarnas

Intresseföreningars Kontaktorganisation, detta för att säkerställa att bidraget gick till bofasta på öar.

Bidraget var ursprungligen på 33 procent av fraktkostnaden. Från 1982 höjdes bidraget till 66 procent för bofasta och gällde fram till år 2000, då administrationen överfördes till Waxholmsbolaget (WÅAB). I samband med denna förändring riktades fraktbidraget om till att uteslutande gälla för företagskunder i bidragstyperna: Livsmedelsfrakt (80 procent bidragsandel) och Företagsfrakt (66 procent bidragsandel), vilka är de bidragstyper som också tillämpas idag.

Syftet med fraktbidraget var att sänka de höga transportkostnaderna för gods till öar utan bro, tunnel eller statlig färjeförbindelse för att göra kostnaden mer jämförbar med glesbygden på fastlandet.

Villkoren för dagens fraktbidrag är utformat enligt följande:

FRAKTBIDRAG	LIVSMEDELSBUTIKER	FÖRETAG
Berättigade fraktbidrag för godstransporter med Waxholmsbolaget reguljära trafik	JA (Godstrafik hanterad av WÅAB)	NEJ
Berättigande fraktbidrag för inhyrning av transporter: a) till och från öar dit Waxholmsbolaget ej bedriver reguljär trafik b) för skrymmande gods som ej kan fraktas med den reguljära trafiken	JA (Godstrafik hanterad av PRIVATA LEVERANTÖRER AV BÅTLEVERANSER)	JA
Näringsverksamhetsvillkor	• Ska vara ett företag/näringsidkare som har näringsverksamhet och har bokföringsplikt enligt bokföringslagen. • Ska ha näringsverksamhet som bedrivs mer än sex månader om året. • Ska ha sin verksamhet på ö utan bro, tunnel eller statlig färja.	

Tabell 2: Villkor dagens fraktbidrag

Riktlinjerna för fraktbidrag stipulerar att den som nås av WÅAB:s reguljära godstrafik inte är berättigad till fraktbidrag, undantaget livsmedelshandlare.

På WÅAB:s godstransporter erhåller idag endast livsmedelshandlare fraktbidrag, detta pga att denna kundgrupp är mycket viktig för skärgårdsekonomin och har stor påverkan på kringetableringar på öarna samt är en möjliggörare för året runt boende i skärgården.

Fraktbidrag för företag utgår i de fall godset inte kan transporteras med WÅAB:s godsfartyg, tex när godset är för skrymmande, då det tex avser transport av boskap eller när godset har som destination en ö som WÅAB:s reguljära trafik inte täcker in. I dessa fall nyttjas externa transporter tillhandahållna av privata aktörer. För att dämpa fraktkostnaderna när så sker utgår fraktbidrag för företag, för att göra denna kostnad mer jämförbar med den som gäller på WÅAB:s godstransporter.

Omvärld: Fraktstöd i svenska skärgårdar
Idag erbjuder Region Stockholm, Region Östergötland och Region Kalmar Län fraktbidrag/godsstöd för godstransporter i svenska skärgårdsområden.

Samtliga dessa stöd riktar sig till företag på öar utan fast förbindelse (bro, tunnel eller statlig färja) och finns för att kompensera för höga sjötransportkostnader.

REGION	Typ av stöd	Ersättningsnivå	Årligt tak (max belopp)
Region Stockholm	Fraktbidrag – livsmedel	80 %	Inget generellt tak
	Fraktbidrag – övriga företag	67 %	Inget generellt tak
Region Östergötland	Transportstöd	50 %	20 000 kr
Region Kalmar län	Transportstöd	Upp till 100 %	30 000 kr

Tabell 3: Befintliga fraktstöd för företag i svenska skärgårdar

Av regionerna med fraktstöd är Region Stockholm ensam om att ha ett fraktbidrag som riktar sig till livsmedelshandlare i skärgården. Region Stockholms båda fraktbidrag saknar årliga tak och gäller för hela den fakturerade trafikvolymen, oavsett hur omfattande den är.

Region Östergötland erbjuder transportstöd i Östergötlands skärgård (Valdemarsvik–Söderköping–Norrköping). Detta stöd ger ekonomisk kompensation på upp till 50 procent av transportkostnaden, exklusive moms, på maximalt 20 000 kr/år och företag för vattenburna godstransporter. Ersättning ges för transporter som är ”nödvändiga för den löpande verksamheten eller kopplade till investeringar”.

Region Kalmar län / Västerviks kommun erbjuder stöd till tyngre transporter i skärgården. Västerviks kommun och Region Kalmar län ger tillsammans stöd på upp till 30 000 kr/år till skärgårdsföretagare för tunga sjötransporter.

Övriga regioner erbjuder inte godsbidrag utan arbetar i stället via andra stödformer. Västra Götaland erbjuder godstransporter via trafikavtal upphandlade av Göteborgs stad.

Fördjupning Livsmedelsfrakt
För livsmedelsfrakt fanns det 14 aktiva kunder under kalenderåret 2025. Antalet aktiva kunder har varit förhållandevis konstant över åren, det vill säga i stort är det samma handlare i skärgården som återkommande söker detta stöd. Livsmedelfraktkunderna uppvisar vanligtvis en vinstmarginal på 2-3 procent. Vissa aktörer har mer ansträngd ekonomi och har negativa marginaler.

Varför livsmedelsstöd i Skärgården?
Skärgårdsbutikerna är ofta den mest kritiska infrastrukturen för öarnas näringsliv. Frakten av varor är den enskilt största strukturella nackdelen för skärgårdsbutiker och är en förklaring till att marginalerna är låga och priserna högre än på fastlandet.

När en butik finns på en ö möjliggörs bland annat kringtjänster såsom pakethantering och ombudshantering samt annan företagsverksamhet såsom exempelvis restauranger, hotell, vandrarhem och / eller taxibåtar med mera.

Livsmedelsbutiker får därmed en större betydelse i skärgårdsekonomin jämfört med på fastlandet. Dagens stöd når de kunder som det är avsett för. Då livsmedelsfrakt medger ett frikostigt bidrag, bidar detta stöd till att fristående butiker med varaktig verksamhet i skärgården kan hålla sina butiker öppna året om.

Fördjupning Företagsfrakt
För Företagsfrakt fanns det 29 aktiva bidragskunder under 2025. Kundandelsmässigt innebar detta en tillbakagång med 28 procent, jämfört med året innan. Minskningen av antalet ansökande kunder är huvudförklaringen till att fraktbidragsutbetalningarna i denna kategori har minskat. 29 aktiva företagskunder är det lägsta kundantalet under mätperioden (2020-2025).

Varför företagsfrakt?
Fraktbidraget för företag syftar bland annat till att stödja lantbruk och djurhållning i Stockholms skärgård, vilket är en grupp som nås med detta stöd. Övriga stora bidragsgrupper är frakt till event, frakt av maskiner och frakt till butiker vars last antingen är för skrymmande för att gå med den vanliga godstrafiken eller då dessa företag är hemmahörande utanför WÅAB:s reguljära godstrafik, varigenom extern frakt är en förutsättning.

Hur har fraktbidragsutbetalningarna förändrats efter det att prissättningen infördes?
För den regionala godstrafikaffären har regionen under ett par årtionden betalat ut ett fraktbidrag till vissa kategorier av näringsidkare i skärgården. Detta för att ytterligare stödja delar av näringslivet i denna del av länet. Idag finns det två typer av fraktbidrag:

1. Livsmedelsfrakt
2. Företagsfrakt

Den nya godsprissättningen påverkar bara livsmedelsfrakt. Företagsfrakt baseras på extern prissättning och externa transporter vilka inte sker i Waxholmsbolagets regi, även om bidraget hanteras och finansieras av trafikförvaltningen. Nedan summeras skillnaderna mellan fraktbidragen:

	Sker med WÅAB:s Godstransporter	Fraktbidraget utgår ifrån WÅAB:s gods prissättning	Genererar intäkter till WÅAB
Livsmedelsfrakt	JA	JA	JA
Företagsfrakt	NEJ Externa godstransporter, utanför WÅAB:s regi	NEJ Baseras på extern parts prissättning	NEJ Rena kostnadsposter

Tabell 4: Skillnaden, i utformning, mellan de två fraktbidragen

Under perioden har det totala antalet fraktbidragsansökningar minskat något, drivet av en kraftig nedgång av ansökningarna inom företagsfrakt:

- **Företagsfrakt:** Under perioden skedde en ansökningsminskning med 36 procent. Detta samtidigt som ordrarna blev färre men mer omfattande än tidigare.

- **Livsmedelsfrakt:** Under perioden skedde en ansökningsökning med 25 procent. Ordermässigt blev livsmedelshandlarnas ordrar fler till antalet men mindre i jämfört med referensperioden.

Kostnadsmässigt förändrades de bägge fraktbidragen enligt följande:
- **Företagsfrakt:** -17 procent i minskade fraktbidragsutbetalningar
- **Livsmedelsfrakt:** +12 procent i ökade fraktbidragsutbetalningar.

På totalen minskade de samlade fraktbidragsutbetalningarna något under perioden, drivet av nedgången för företagsfrakt. Minskningen av antalet ansökande företagsfraktskunder är huvudförklaringen till att de samlade fraktbidragsutbetalningarna minskade. Denna minskning är inte driven av konkurser utan beror på andra samverkande faktorer, såsom bland annat fraktvariationer mellan åren inom denna bidragskategori samt uteblivna ansökningar från vissa berättigade företagskunder.

Dagens fraktbidrag adresserar de mest prioriterade målgrupperna och nivåerna på stödet föreslås vara oförändrade. Den mest prioriterade målgruppen för detta stöd är livsmedelshandlare, vilka också är den enda kundkategorin som idag erhåller fraktbidrag på WÅAB:s godstransporter. Livsmedelshandlare är mycket viktiga för skärgårdsekonomin samt är en möjliggörare för året runt boende i skärgården. En annan viktig målgrupp för fraktbidragen är lantbruk och djurhållning i skärgården. För de senare kunderna möjliggör fraktbidraget att djurhållning och bete är möjligt på en rad olika öar, till vilka det krävs djurtransporter.

Process för kommande årliga indexöversyner av godsprissättningen

Nedan sammanfattas den årliga processen för indexering av den gällande godsprislistan:

1. Under kvartal 1, publicerar SCB årsmedelvärdet för KPI Total.
2. Indexutfallet tillämpas, av ansvariga på trafikförvaltningen, på godsprissättningen i kombination med avrundning till närmaste heltal.
3. Utfallet bereds och ev. indexering arbetas in i kommande års budgetunderlag.

Fördjupad analys avseende eventuellt nytt fraktbidrag för Livsmedelsproducenter

I utredningen om dagens fraktbidrag ingick också ett fördjupat uppdrag avseende målgruppen Livsmedelsproducenter, med varaktig verksamhet i skärgården.

Ett fraktbidrag för en ny målgrupp innebär för dessa kunder en sänkt fraktkostnad. Om livsmedelsproducenter i skärgården också omfattas av fraktbidrag kommer detta förbättra deras konkurrenskraft samt öka dess möjlighet att konkurrera med liknande aktörer på fastlandet. Vissa livsmedelsproducenter säljer redan idag exempelvis matlådor och matkassar till kunder på fastlandet och i Stockholm. En del av dessa aktörer har svårt att samla sina leveranser och packa sina burar fulla och därigenom dra full nytta av den gällande prismodellen för gods. Ett fraktbidrag skulle i dessa fall verka gynnsamt för denna kundkategori.

Addering av ett fraktbidrag för livsmedelsproducenter förutsätter finansiering för att kunna upprätthålla nuvarande kostnadstäckningsgrad. Det kan antingen ske genom att befintliga fraktbidrag sänks i motsvarande grad eller genom att medel tillförs för att täcka de ökade bidragskostnaderna. Vidare går det inte att begränsa antalet berättigade kunder som beviljas att söka ett sådant bidrag inom kundgruppen, då detta strider mot likabehandlingsprincipen. I det fall ett bidrag införs behöver detta således omfatta hela kundgruppen.

Som kundgrupp är Livsmedelsproducenter i skärgården förhållandevis stor och består av minst av 50 företag, vilka kan välja att ansöka om detta bidrag för samtliga sina godstransporter. Om ca hälften av dessa kunder ansöker om bidraget estimeras kostnaden enligt följande, kopplat till nedanstående tre bidragsnivåer:

Fraktbidrag Matproducenter
Samma bidrag som handlare (80%)
Samma bidag som företagskunder (66%)

Tabell 5: Kostnadsestimat av att införa fraktbidrag för livsmedelsproducenter

En möjlig finansiering av fraktbidrag till livsmedelsproducenter vore att sänka dagens Företagsfrakt från 66% till 50% i syfte att åstadkomma kostnadsneutralitet jämfört med nuvarande nivåer.

Slutsatser

- Den nya godsprissättningen har medfört att målet om reducerad subventionsgrad har uppnåtts.
- Den nya godsprissättningen har resulterat i ökade godsintäkter, även om dessa inte når upp till den estimerade intäktsökningen i prisbeslutet.
- Det föreligger idag inget behov att revidera godsprissättningen, denna är prissatt på en rimlig nivå samt har visat sig fungera tillfredställande under tiden den har varit i bruk. Den har resulterat i ökade godsintäkter, reducerad subventionsgrad, minskat antal prispunkter i prislistan samt den driver mot mer full lastade godsförsändelser och godstransporter.
- För att upprätthålla godsintäkterna samt hålla nere subventionsgraden, inom godstrafikaffären, är årlig indexering av godsintäkterna en avgörande faktor. Utan en återkommande indexering kommer subventionsgraden skjuta i höjden inom något år då flera kostnadsparametrar i såväl det nuvarande som kommande godsavtalet indexeras, frikopplat från ytterligare beslutspunkter.
- Dagens fraktbidrag adresserar de mest prioriterade målgrupperna och nivåerna på dagens stöd föreslås vara oförändrade.
- Avstå ifrån att införa fraktbidrag till Livsmedelsproducenter i skärgården. Denna målgrupp är stor[1], varför ett införande av ett sådant bidrag riskerar bli kostsamt. Om kostnadsneutralitet ska uppnås måste ett nytt bidrag finansieras genom att subventionsnivåerna för dagens fraktbidrag reduceras i motsvarande grad, dvs införandet av ett nytt fraktbidrag går ut över dagens prioriterade målgrupper.
- Över tiden bör nivån för dagens två fraktbidrag sänkas och harmoniseras på en enhetlig bidragsnivå.

[1] Det finns ingen officiell statistik över exakt hur många livsmedelsproducenter som finns i Stockholms skärgård. Om urvalet begränsas till yrkesmässiga företag så skattas det ungefärliga antalet till mellan 50 och 90 företag. Det inkluderar kött- och fårgårdar, fiskare och rökerier, mejerier, grönsaksodlare, honungsproducenter, musterier, bryggerier, bagerier och förädlingsföretag.

Trafikförvaltningen
Strategisk Utveckling
Ange titel

INFORMATIONSÄRENDE
2026-10-20

Ärende
TN 2023-0858

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Fortsatt arbete

- **Uppföljning av det nya godsavtalet samt den nya godslinjen i den norra skärgården**. Hur påverkar dessa de samlade intäkterna och kostnaderna samt vilken effekt har de på den samlade kostanden för fraktbidragen? Utvärderingen genomförs under kvartal 4 2027.
- **Inför ”rätt pris direkt” för Fraktbidraget Livsmedelsfrakt**, dvs låt dessa kunder avropa den effektiva godstrafikprissättning där fraktbidraget dragits av direkt, varigenom ytterligare penningflöden mellan trafikförvaltningen och bidragsmottagarna därigenom inte behöver ske. Detta förutsatt att det är möjligt att sätta upp en sådan prislista parallellt med den generella prissättning i det kommande faktureringssystemet för gods, vilken kommer införas från och med januari 2027, dvs när det nya godsavtalet börjar gälla.

Erik Norling
Förvaltningschef

Pernilla Helander
Tf Chef Strategisk utveckling