



TSJ
2025-564

Utveckling av utbud och priser

på järnvägslinjer i Sverige 1990-2024

© Transportstyrelsen

Väg och järnväg
Trafikant

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSJ 2025-564

Författare Anna Oja, Jonathan Sundin och Josefin Hallenberg

Månad År April 2025

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Tillsammans med Järnvägsgruppen på Kungliga Tekniska Högskolan följer Transportstyrelsen årligen pris- och utbudsutvecklingen på marknaden för persontransporter på järnväg. Samarbetet med Järnvägsgruppen har pågått en längre tid vilket gör det möjligt att både analysera kortsiktiga trender och den långsiktiga utvecklingen på marknaden.

Järnvägsgruppens arbete har resulterat i den underlagsrapport som återfinns som bilaga 1. I denna inledande del lyfter Transportstyrelsen ett antal observationer i underlagsrapporten som vi ser som särskilt intressanta.

Borlänge, april 2025

Lena Vidin
Sektionschef Strategisk analys

INNEHÅLL

1	BAKGRUND	6
2	IAKTTAGELSER	7
2.1	Steg mot en mer konkurrenskraftig långväga trafik	7
2.2	En mer utbredd regionalångstrafik	8
2.3	Trots färre snabbtåg ökar utbudet	10
2.4	Ändrade resvanor har skapat en ny konkurrenssituation	11
2.5	Dyrare tågresor när utbudet minskar	13
BILAGA 1		15

1 Bakgrund

Tillsammans med Järnvägsgruppen på Kungliga Tekniska Högskolan följer Transportstyrelsen årligen utvecklingen på persontransportmarknaden på järnväg. Transportstyrelsen har i uppdrag att övervaka att marknaden för järnvägstransporter fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv.¹ För att uppfylla detta krav har Järnvägsgruppen anlitats för att samla in, bearbeta och analysera uppgifter kopplade till utbud och priser för ett stort antal järnvägslinjer i Sverige. Insamlingen har pågått under en längre tid och idag har vi tillgång till uppgifter från 1990 till och med 2024. Det gör det möjligt att både belysa kortsiktiga trender och den långsiktiga utvecklingen på järnvägsmarknaden.

I uppdraget riktas främst fokus mot järnvägens utveckling, men med tiden har betydelsen av konkurrerande trafikslag kommit att lyftas allt mer. Det är inte bara järnvägen som är betydelsefull för vilka effekter som uppnås, utan även utvecklingen inom andra trafikslag påverkar eftersom de till stor del konkurrerar om samma resenärer.

Under uppdragets gång har olika aspekter av marknadsutvecklingen analyserats. I årets rapport tar vi ett mer övergripande grepp om pris- och utbudsutvecklingen på järnvägsmarknaden över tid, samt hur denna har påverkats av konkurrensen mellan operatörer och trafikslag.

¹ 7 kap. 1 § andra stycket järnvägsmarknadsförordningen (2022:416)

2 Iakttagelser

2.1 Steg mot en mer konkurrenskraftig långväga trafik

När SJ:s ensamrätt att bedriva långväga tågtrafik avskaffades 2010, togs det sista klivet i den stegvisa avregleringen av järnvägsmarknaden som inleddes i slutet av 1980-talet. Genom att öppna upp den långväga marknaden för konkurrens menade regeringen att järnvägens konkurrenskraft skulle stärkas, dels genom att möjliggöra ny trafik, dels genom att konkurrensutsätta befintlig trafik. Förhoppningen var att detta så småningom skulle komma resenärerna till del genom ett mer tillgängligt, effektivt och attraktivt utbud.²

Transportstyrelsen har tidigare konstaterat att den trafik som etablerades efter avregleringen i första hand kompletterade SJ:s befintliga trafik, snarare än att konkurrera direkt med den. Vissa operatörer erbjöd direktförbindelser mellan orter där resenärerna tidigare behövt byta tåg, medan andra riktade in sig på nya marknadssegment och möjliggjorde resor till lägre priser, under andra tider på dygnet eller med andra koncept än tidigare.

När MTR debuterade på marknaden 2015 skapades för första gången direkt konkurrens inom snabbtågsegmentet och på sträckan Stockholm-Göteborg. I samband med detta ökade antalet avgångar per dag och riktning med 45 procent, samtidigt som snittpriset för en andraklassbiljett sjönk med 40 procent. Prispressen berodde inte enbart på att MTR erbjöd lägre biljettpriser, utan även på att SJ anpassade sina priser för att möta konkurrensen. Konkurrensen ökade ytterligare våren 2021 när Flixbus etablerade trafik på sträckan. Under 2024 har dock både MTR och Flixbus lämnat den svenska järnvägsmarknaden. MTRX förvärvades av VR, vilket gjorde att utbudet ändå kunde bibehållas i hög grad. Därmed trafikeras sträckan nu av två operatörer: SJ och VR.

I propositionen som föregick avregleringen fastslogs att ”avgörande för om reformen ska kunna betraktas som framgångsrik är vad den kommer att betyda för resenärerna”.³ Det har nu gått omkring 15 år sedan beslutet att öppna upp den långväga marknaden för konkurrens. Under denna period har vi sett en övergripande utveckling mot ett större och mer varierat utbud, tillsammans med mer differentierade och i genomsnitt lägre biljettpriser. För resenärerna har detta inneburit en ökad valfrihet och en möjlighet till billigare resor. Det mer attraktiva utbudet reflekteras i resandet, som ökade kontinuerligt fram till pandemin. Detta resulterade i att järnvägen vann marknadsandelar från både buss- och flygtrafik.

² Prop. 2008/09:176 Konkurrens på spåret

³ Prop. 2008/09:176 Konkurrens på spåret

Samtidigt har utbudsutvecklingen i stor utsträckning varit koncentrerad till ett fåtal sträckor med större resandeunderlag, särskilt Stockholm-Göteborg, medan den har varit begränsad på många andra sträckor. Dessutom har flera av de nya operatörerna haft svårt att bedriva en lönsam trafik, särskilt i konkurrens med SJ. Exempelvis gick MTRX med förlust på sin trafik under flera år, och Flixbus valde att lämna marknaden för att prioritera sin verksamhet i Tyskland. Även Skandinaviska Jernbanor och Saga Rail har lagt ner sin trafik av ekonomiska skäl. Samtidigt finns det exempel på nyetablerad kommersiell trafik som har bedrivits med lönsamhet, såsom Snälltåget och TÅGAB. Dessutom gick MTRX med vinst under sitt sista år i trafik. Detta visar att det går att bedriva kommersiell persontrafik med lönsamhet, även i konkurrens med SJ.

Även om det är svårt att avgöra hur stor del av utvecklingen som framkommer i denna undersökning som direkt kan kopplas till avregleringen, kan det i alla fall konstateras att det har tagits steg mot en mer konkurrenskraftig järnväg när det gäller utbud och priser sedan den genomfördes. Det är dock viktigt att komma ihåg att järnvägens konkurrenskraft beror på fler faktorer än de vi har tittat på, såsom punktlighet, tillförlitlighet och kvalitet. Att enbart studera utbud och priser räcker därför inte för att få en komplett bild av hur resenärerna ser på järnvägsresors utveckling över tid.

2.2 En mer utbredd regionalstågstrafik

Den långväga trafiken avreglerades således fullt ut 2010. Avregleringen av den regionala tågtrafiken påbörjades dock långt tidigare. Redan 1990 anlätades den första privata aktören för utförandet av sådan trafik, och sedan dess har det skett en betydande utveckling av trafiken, både vad gäller utbud och resande. Förändringarna har skett stegvis över en längre tid, och för att få en tydligare bild av hur det nuvarande systemet har vuxit fram är det nödvändigt att blicka tillbaka i tiden.

Under en lång tid var den regionala tågtrafiken i huvudsak ett statligt ansvar och utfördes av SJ. Utvecklingen mot dagens system kan sägas ha inletts i slutet av 1970-talet med beslutet om trafikhuvudmannareformen. Denna reform innebar att ansvaret för den lokala och regionala trafiken övergick från staten till regionala trafikhuvudmän. Målet var att skapa bättre förutsättningar för en mer effektiv och samordnad kollektivtrafik.⁴ Nästa avgörande steg togs i och med det trafikpolitiska beslutet 1988. Beslutet innebar en övergång till en mer marknadsanpassad trafikpolitik, där trafikhuvudmännen bland annat gavs möjlighet att upphandla trafik från andra aktörer än SJ.⁵ 1990 upphandlades regional tågtrafik för första gången

⁴ Prop. 1977/78:92 Om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik

⁵ Prop. 1987/88:50 Om trafikpolitiken inför 1990-talet

av en privat aktör, när BK Tåg anlätades att köra Krösatågen. SJ var därmed inte längre ensam operatör på den svenska järnvägsmarknaden.

Ytterligare ett viktigt steg togs i mitten av 1990-talet, när trafikhuvudmännen fick rätt att etablera trafik på stomjärnvägar inom sitt eget län och efter regeringens godkännande även över länsgränserna.⁶ Detta underlättade för trafikhuvudmännen att vidga trafiken geografiskt och främjade därmed regionförstoring. Ett konkret exempel är Tåg i Bergslagen, som grundades 2000 för att underlätta arbets- och fritidsresor i hela Bergslagen.

Den senaste stora förändringen skedde 2012, när kollektivtrafiklagen trädde i kraft. I och med införandet av denna ersattes de tidigare trafikhuvudmännen av regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM). Dessa fick ett tydligare och mer sammanhållet ansvar för kollektivtrafiken i varje län. De nya myndigheterna gavs också rätten att etablera trafik över länsgränserna utan statens inblandning.⁷

Den regionala tågtrafiken har således genomgått betydande förändringar över tid. Från att ha organiserats av staten upphandlas nu regional och storregional trafik av RKM i konkurrens. Denna konkurrensutsättning bedöms ha lett till sänkta kostnader för trafiken, åtminstone inledningsvis, vilket i sin tur var en bidragande orsak till att utbudet kunde utökas. Resultaten från denna insamling visar att turtätheten har ökat med närmare 150 procent sedan 1990, och det därtill har skett en betydande ökning av tågens genomsnittshastighet. Detta har skapat förutsättningar för regionförstoring, med förbättrade pendlingsmöjligheter i hela landet. Utvecklingen mot ett mer attraktivt utbud speglas i resandets omfattning, som under samma period har mer än trefaldigats.⁸

Samtidigt har den geografiska utvidgningen gjort att gränsen mellan den upphandlade och kommersiella trafiken alltmer har suddats ut. Idag bedrivs upphandlad trafik på sträckor som även kan anses vara kommersiellt attraktiva. Detta gäller exempelvis den långväga trafik som bedrivs av Öresundståg och Norrtåg. Eftersom den upphandlade trafiken erbjuder lägre priser och fler avgångar än vad som är möjligt på rent affärsmässiga grunder riskerar detta att delvis urholka resandeunderlaget för den kommersiella trafiken. Det kan minska incitamenten att starta kommersiell trafik, men även leda till nedskärningar i befintlig trafik, eller till att den läggs ner helt. Ett exempel på detta är SJ, som lade ner sin kommersiella trafik på Väst kustbanan 2012. Denna trafik återupptogs dock drygt ett år senare. Ett

⁶ Prop. 1995/96:92 Nya förutsättningar för järnvägstrafiken

⁷ Prop. 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag

⁸ Trafikanalys (2024). Statistik 2024:21 Bantrafik 2023

annat exempel är SJ:s beslut att upphöra med Uppsalapendeln 2024, efter att de bedömt att den upphandlade trafiken på sträckan gjorde det omöjligt att bedriva den med lönsamhet.⁹

Utvecklingen av den regionala tågtrafiken har således på flera sätt varit positiv för resenärerna. Men den har också fört med sig en del utmaningar när det gäller samspelet mellan upphandlad och kommersiell trafik. Om den innebär att skattefinansierad trafik slår ut kommersiell trafik kan det på sikt leda till färre marknadsdrivna alternativ och ett minskat långväga utbud.

2.3 Trots färre snabbtåg ökar utbudet

Den långväga persontrafiken har de senaste åren i stor utsträckning påverkats av covid-19-pandemin och dess efterverkningar. Inledningsvis genom ett kraftigt minskat resande och omfattande neddragningar i trafiken när pandemin bröt ut. Därefter genom en stegvis återhämtning i takt med att smittspridningen avtog och restriktionerna lättades.

Under 2023 stabiliserades trafikutvecklingen, när det samlade utbudet på de undersökta sträckorna ökade med 1 procent. Även under 2024 har det enbart skett mindre förändringar. Totalt ökade antalet avgångar per dag och riktning med 4 procent, vilket innebär att utbudet nu uppgår till 96 procent av 2019 års nivå. Samtidigt finns det stora variationer mellan olika sträckor. Medan utbudet på sträckorna Stockholm-Sundsvall och Stockholm-Umeå ligger på knappt 90 procent av nivåerna före pandemin, har andra sträckor, såsom Stockholm-Göteborg, ett utbud som överstiger nivåerna för 2019.

Trafikutvecklingen har således stabiliserats under de senaste två åren. Även om pandemin inte längre tycks begränsa genomförandet av trafiken har dock andra faktorer påverkat utvecklingen under det senaste året. Vid en närmare granskning av resultaten framgår en märkbar nedgång i snabbtågstrafiken. Jämfört med 2023 har denna trafik minskat med närmare 15 procent, vilket innebär att den är tillbaka på motsvarande nivåer som under pandemiåren. Totalt sett har utbudet ändå kunnat upprätthållas genom en utökad trafik med intercity- och regionaltåg.

Den minskade snabbtågstrafiken kan bland annat förklaras av att SJ under inledningen av året drabbades av omfattande fordonsskador. Detta ledde till en fordonsbrist, vilket i sin tur tvingade SJ att dra ner på sin snabbtågstrafik på flera sträckor i landet. Utvecklingen under 2024 har således medfört att det långväga utbudet i lägre grad består av snabbtåg och i högre grad av intercity- och regionaltåg. På en övergripande nivå har detta inneburit att restiderna i genomsnitt har förlängts något och att resenärerna i större utsträckning behövt byta tåg för att kunna resa hela sträckan. I SJ:s

⁹ Järnvägar.nu 2024-08-28 Artikel Slutkört för Uppsalapendeln

årsredovisning för 2024 framgår att situationen förbättrades under året och att en större andel av trafiken successivt kunde återupptas.¹⁰ Detta väcker förhoppningar om att den nedgång som har noterats i mätningen är tillfällig.

Som redan konstaterats har det skett stora förbättringar i utbudet över tid. Men för att dessa förbättringar ska komma resenärerna till del behöver det också finnas ett förtroende för järnvägen. Under 2023 präglades trafiken av omfattande problem med såväl förseningar som inställda tåg. Även om en ökad andel av den långväga trafiken har kunnat genomföras som planerat under 2024, har punktligheten försämrats ytterligare. Enbart 45 procent av de framförda långdistanstågen nådde sin slutstation helt enligt tidtabellen och 70 procent högst fem minuter efter tidtabellen, vilket är de lägsta nivåerna som hittills har uppmätts.¹¹ Även om resenärerna över tid har gynnats av fler avgångar, kortare restider och lägre biljettpreiser, riskerar den låga punktligheten att försämra deras förtroende för järnvägen.

2.4 Ändrade resvanor har skapat en ny konkurrenssituation

Utöver konkurrens mellan operatörer inom ett och samma trafikslag förekommer konkurrens mellan trafikslag på flera långväga sträckor i Sverige. 2019 uppgick det samlade utbudet på de fem största långväga sträckorna i landet till 220 avgångar per dag och riktning.¹² Järnvägen stod för 46 procent av avgångarna, flyget för 42 procent och bussen för 12 procent. Före covid-19-pandemin stod därmed järnvägen och flyget för en ungefär lika stor andel av trafiken, medan bussen stod för en mindre del av den.

När pandemin slog till minskade det totala utbudet på sträckorna med 55 procent. Järnvägen och bussen minskade med 35 procent vardera, medan flyget minskade med hela 85 procent. Återhämtningen inleddes redan året därpå, och vid insamlingen för 2023 hade utbudet ökat till 72 procent av 2019 års nivå. Mätningen för 2024 visar en marginell ökning jämfört med året innan. Totalt ökade utbudet med en avgång per dag, vilket motsvarar en ökning med ytterligare 0,5 procent. Trots att utbudet fortfarande inte är tillbaka på nivåerna före pandemin tyder den övergripande utvecklingen på att trafiken har stabiliserats.

Utvecklingen skiljer sig dock tydligt mellan trafikslagen. Järnvägen har i stort sett återgått till nivåerna före pandemin, även om variationer finns mellan olika sträckor. Även busstrafiken har ökat tydligt och närmar sig de tidigare nivåerna. Jämfört med 2020 har bussutbudet ökat med 30 procent, varav 5 procent under 2024. Detta innebär att det nu når upp till 85 procent

¹⁰ SJ AB (2025). Års- och hållbarhetsredovisning 2024

¹¹ Trafikanalys (2025). Statistik 2025:4 Punktlighet på järnväg 2024

¹² Dessa är Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö, Stockholm-Sundsvall, Stockholm-Umeå och Göteborg-Malmö

av utbudet för 2019. Jämfört med mätningen för 2023 har bland annat veckotrafiken på sträckorna Stockholm-Sundsvall och Stockholm-Umeå återupptagits, vilket har förbättrat tillgången på billiga resalternativ längs norrlandskusten.

Flyget har dock inte alls återhämtat sig i samma utsträckning. Tvärtom har utbudet minskat två år i rad: först med 8 procent under 2023 och sedan med ytterligare 10 procent under 2024. Detta innebär att flygtrafiken enbart motsvarar 43 procent av 2019 års nivå. De största procentuella nedgångarna har skett på sträckorna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö, där det finns ett stort utbud av tågtrafik. Samtidigt har flyget lyckats bibehålla en förhållandevis stark position på sträckan Stockholm-Umeå, där restidsfördelen gentemot tåget är betydande.

Den varierande återhämtningen mellan trafikslagen har förändrat konkurrenssituationen på den långväga marknaden. Järnvägen har stärkt sin position och stod 2024 för 61 procent av utbudet, att jämföra med 47 procent 2019. Busstrafiken har visserligen ökat från 12 till 14 procent, men utgör fortfarande en mindre del av utbudet. Flygets andel har samtidigt minskat från 41 till 25 procent. Konkurrenten som järnvägen möter från flyget har således minskat under de senaste åren. Detta är särskilt tydligt på sträckorna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö, där järnvägens andel av trafiken har ökat med 17 respektive 23 procentenheter.

Utvecklingen av utbudet speglar en förändrad efterfrågan. Samtidigt som resandet med tåg och buss har ökat under de senaste åren, har inrikesflyget minskat. Jämfört med 2023 har inrikesflyget minskat med 9 procent och jämfört med 2019 med 40 procent. De största nedgångarna har skett på sträckorna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö, det vill säga där flygutbudet har minskat mest.¹³ Denna utveckling är sannolikt, åtminstone delvis, ett resultat av förändrade resmönster. Tjänsteresandet, som i relativt hög grad utförs med flyg, har minskat i spåren av pandemin, bland annat på grund av ökad acceptans för digitala möten. Samtidigt har privatresandet, som i relativt hög grad sker med tåg och buss, i stort sett återgått till normala nivåer.

Enligt Transportstyrelsens prognoser över flygtrafikens utveckling väntas resor med inrikesflyg att ligga på en lägre nivå än före pandemin under en längre tid framöver.¹⁴ Detta tyder på att järnvägens stärkta position i förhållande till flyget kan komma att bestå även på sikt.

¹³ Transportstyrelsen (2025). Flygtrafikstatistik Utvecklingen under 2024

¹⁴ Transportstyrelsen (2023). Passagerarprognos 2023-2029 – Trafikprognos för svensk luftfart

2.5 Dyrare tågresor när utbudet minskar

Inom den långväga trafiken tillämpas nästan uteslutande så kallad dynamisk prissättning, där biljettpriset bestäms av hur utbud och efterfrågan förhåller sig till varandra vid det specifika bokningstillfället. Detta innebär att till synes samma biljett kan ha olika priser beroende på när den köps. Det är viktigt att notera att prisuppgifterna som presenteras i denna rapport alltid avser biljetter bokade en vecka före avgång.

Transportstyrelsen har tidigare konstaterat att det generellt har blivit billigare att resa med tåg över tid. Sedan 1990 har genomsnittspriset för en andraklassbiljett med snabbtåg minskat med närmare 40 procent. Den största delen av denna prisminskning ligger dock en bit bakåt i tiden, och under de allra senaste åren har snittpriset snarare ökat. Samtidigt har prisdifferentieringen ökat. Sedan 1996 har snittpriset för den billigaste avgången på respektive sträcka minskat med knappt 65 procent, medan motsvarande för den dyraste avgången har ökat med omkring 30 procent. Denna skillnad minskade dock i spåren av pandemin. Den snabba ökningen av privatresandet drev då upp priserna på de billigare biljetterna, medan den långsammare tillväxten av tjänsteresandet pressade priserna på de dyrare biljetterna.

Resultaten från den senaste prisinsamlingen visar att det i genomsnitt har blivit dyrare att resa med långväga tåg under det senaste året. Prisökningen är dock marginell och har dämpats jämfört med förgående år.

Genomsnittspriset för en andraklassbiljett med snabbtåg har ökat med 3 procent, och normalpriset för en resa med intercity-tåg med 2 procent. Som jämförelse uppgick den allmänna prisutvecklingen i landet till drygt 1 procent under samma period, från oktober 2023 till mars 2024.¹⁵ Detta innebär att den senaste tidens trend med stigande snittpriser håller i sig, om än i en avtagande takt.

Samtidigt har priserna för både de billigaste och dyraste avgångarna på respektive sträcka sjunkit. I genomsnitt sjönk priset för de billigaste biljetterna med 3 procent och de dyraste med 8 procent. Trots att snittpriserna har fortsatt att stiga har det således funnits möjlighet för resenärerna att resa till ett lägre pris än året innan. Det är dock oftast enbart ett begränsat antal biljetter som säljs till de lägsta priserna. De allra flesta har sannolikt fått betala mer för sin biljett, särskilt de som har rest när efterfrågan varit stor.

Prisutvecklingen skiljer sig tydligt mellan olika sträckor. Dessa skillnader är intressanta att notera, eftersom de belyser samspelet mellan utbudets omfattning och biljettpriserna. I genomsnitt ökade snittpriserna mest på

¹⁵ Statistiska Centralbyrån 2024-03-14 Statistikdatabasen Konsumentprisindex

sträckorna Stockholm-Göteborg och Göteborg-Malmö. På sträckan Stockholm-Göteborg ökade snittpriset för en andraklassbiljett med snabbtåg med knappt 20 procent, medan motsvarande prisökning på sträckan Göteborg-Malmö var 30 procent. Dessa prisökningar sammanfaller med tydliga nedgångar i utbudet på respektive sträcka. Snabbtågstrafiken minskade med närmare 10 procent på sträckan Stockholm-Göteborg och mer än halverades på sträckan Göteborg-Malmö. Detta innebär att resandet har fördelats på färre avgångar än tidigare, vilket i sin tur drivit upp priserna. På andra sträckor där utbudet har varit mer stabilt, såsom Stockholm-Malmö, Stockholm-Karlstad och Stockholm-Umeå, har snittpriserna enbart ökat marginellt eller till och med minskat. Den varierande utvecklingen mellan sträckorna belyser hur känsliga biljettpriserna kan vara för förändringar i utbudet inom ett system med dynamiska priser.

Trots de senaste årens prishöjningar ska det tilläggas att snittpriserna fortfarande är låga ur ett historiskt perspektiv. Det är även viktigt att beakta att utvecklingen av biljettpriserna inte ger hela bilden av hur prisvärdheten har förändrats. Den påverkas även av faktorer kopplade till utbudets kvalitet, såsom restider, punktlighet och möjligheten att resa hela sträckan utan att behöva göra byten.

Bilaga 1



Utbud och priser i persontrafik på järnväg 2024

Utveckling i Sverige 1990-2024

Oskar Fröidh
Josef Andersson
Maria Thulin

Rapport
TRITA-ABE-RPT-2422

KTH Arkitektur och samhällsbyggnad
Avdelningen för transportplanering
100 44 Stockholm

Versionshistorik av slutrapport

Datum	Version	Åtgärd
2025-01-31	0.1	Första rapportkoncept (för synpunkter)
2025-02-11	1.0	Slutrapport. Kvalitetskontroll, synpunkter åtgärdade
2025-02-21	1.1	Korrigerat fel i figur 17 och figur 18 samt text
2025-03-05	1.2	Korrigerat flygpriser 2019 i figur 17 samt text

Rättelser av tidigare rapporter

Fröidh, O., Andersson, J., och Thulin, M. 2023. *Utbud och priser i persontrafik på järnväg 2023. Utveckling i Sverige 1990-2023*. Rapport TRITA-ABE-RPT-2330. Stockholm

Den första utgåvan av rapporten (version 1.0) ersattes 2024-03-06 med version 1.1, som rättats avseende tabell 4 och figur 17 om priser på medelnivå.

Lägsta pris för snabbtågsbiljetter (kr/mil i figur 23 respektive indexserie i figur 24, samt tabell 5) stämde inte för 2022 och 2023. Dessa år angavs värdet för lägsta annonserade pris. Det korrekta priset med lägsta insamlade pris på någon avgång sju dagar innan resdagen är konsekvent infört även dessa år i 2024 års rapport.

Transportstyrelsen TSA 2023-183

KTH RPROJ-0276102

Innehållsförteckning

Förord	4
Sammanfattning	5
1. Inledning	7
1.1 Öppen och konkurrensutsatt marknad	7
1.2 Efterfrågan på tågresor	9
1.3 Syfte	10
2. Metod	11
2.1 Insamling av utbudsdata	11
2.2 Databasen	12
2.3 Kvalitetsarbete	12
3. Effekter av avreglering av persontrafik på järnväg	13
3.1 Interregionalt trafikutbud 2024 i kartor	13
3.2 Regionala trafiksystem 2024 i kartor	15
3.3 Upphandlad trafik som konkurrerar med kommersiell trafik	18
3.4 Andra operatörers interregionala trafik som upphört	20
3.5 Större händelser som påverkat utbudet under året	22
4. Kommersiell trafik med tåg, flyg och buss	26
4.1 Utbud i fem stora långväga relationer	26
4.2 Antal turer per operatör 2018-2024	27
4.3 Utbudet av tåg och flyg i de fyra stora 2019 och 2024	30
4.4 Utvecklingen av långväga kommersiell tågtrafik 2024	35
5. Utvecklingen av utbud och priser i tågtrafik 1990-2024	38
5.1 Trafiksystem i det svenska järnvägsnätet	38
5.2 Utveckling av turtäthet	39
5.3 Utveckling av restid	39
5.4 Utveckling av priser	41
6. Utvecklingen 1990-2024: Diskussion och slutsatser	43
7. Referenser	44
Bilaga 1: Lista över undersökta relationer	45
Bilaga 2: Databaser och tabeller	47
Bilaga 3: Metoder för insamling och bearbetning av data	49
Metod för insamling av data	49
Metod för bearbetning av utbudsdata från Samtrafikens databas	50

Förord

Transportstyrelsen har även 2024 gett KTH Järnvägsgruppen ett årligt uppdrag att beskriva utvecklingen av tågutbudet inklusive priser på järnvägslinjer i Sverige. I detta ingår också att beskriva effekterna av avregleringen och konkurrensen mellan olika transportmedel i långväga trafik och en allmän beskrivning av utvecklingen på transportmarknaden.

Uppdragsgivare är Jonathan Sundin vid Transportstyrelsen. Projektet har sedan 2015 finansierats helt av Transportstyrelsen som en del av myndighetens marknadsövervakning. Tidigare har Banverket gett KTH detta uppdrag successivt för åren 1990-2009 och under perioden 2010-2014 finansierades det av Trafikanalys, 2014 i samarbete med Transportstyrelsen.

I projekten har en databas byggts upp vid KTH som innehåller ett stort antal uppgifter om utbud och priser på järnvägslinjer över hela Sverige. Sedan 2010 ingår också att beskriva utbudet av flyg och långväga busstrafik i konkurrens med järnväg. En analys av utvecklingen under hela perioden 1990-2024 redovisas i denna rapport. En sammanställning av data redovisas i en särskild tabellbilaga och i en databas. Fokus ligger på den årliga datainsamlingen och 2024 års utbudsförändringar.

Arbetet har genomförts av Oskar Fröidh, Josef Andersson, Maria Thulin och Marcus Ramberg vid avdelningen för transportplanering. Oskar Fröidh är projektledare och rapportens huvudförfattare. Josef Andersson har svarat för programutveckling och insamling av tidtabellsdata och priser från Samtrafiken och har bearbetat databasen och tagit fram underlag till tabeller. Maria Thulin har svarat för kompletterande manuell inkodning. Marcus Ramberg har genomfört en kompletterande kvalitetskontroll. Jag vill också särskilt nämna Bo-Lennart Nelldal som även han har bidragit med kvalitetskontroll av data vilket är ett värdefullt stöd.

Författarna svarar själva för slutsatserna i rapporten.

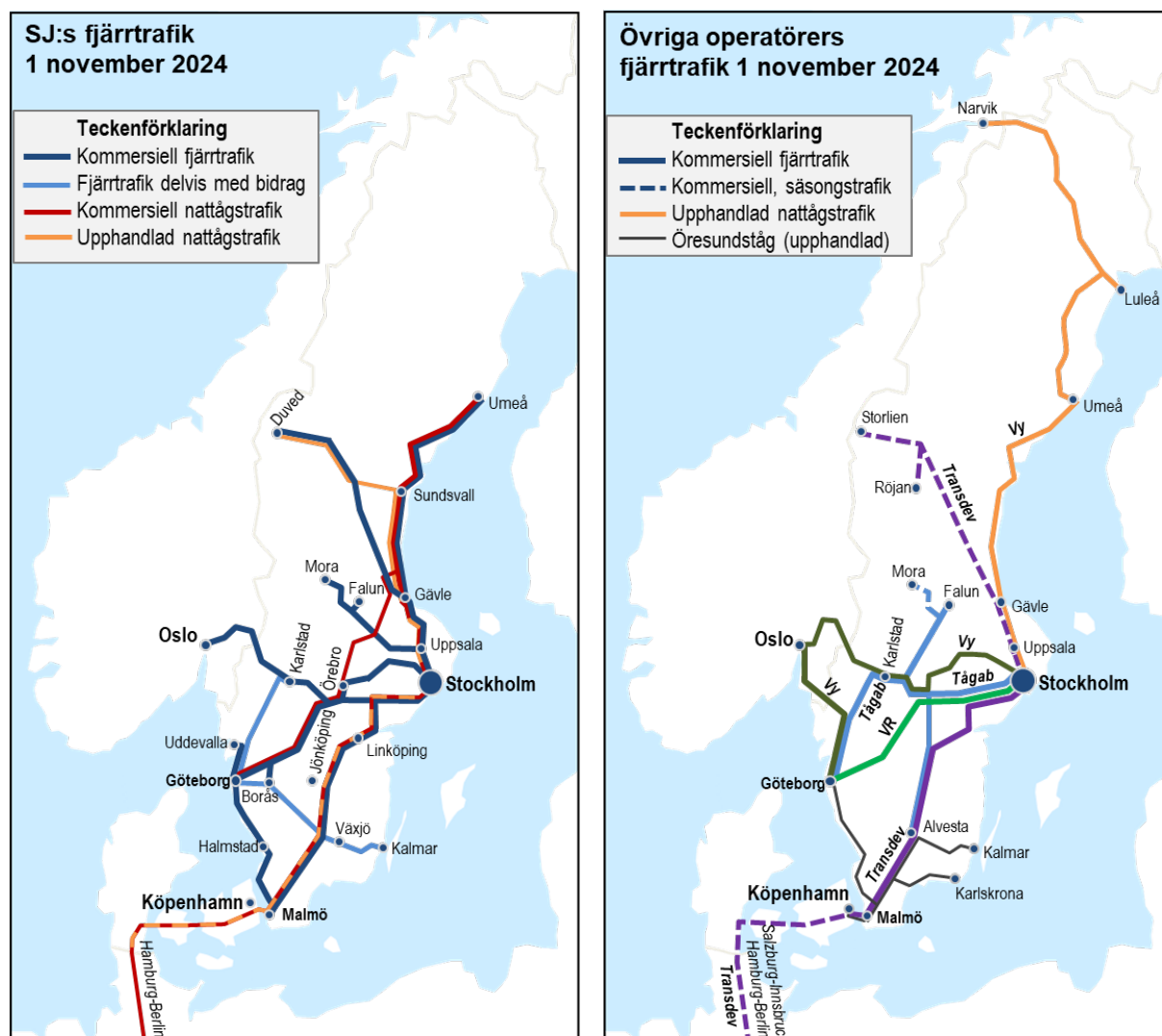
Stockholm i januari 2025

Oskar Fröidh

Sammanfattning

Syftet med föreliggande rapport är att följa upp utvecklingen av utbud och priser inom persontrafik på järnväg med ett urval sträckor i Sverige och till grannländerna som en del av Transportstyrelsens marknadsövervakning.

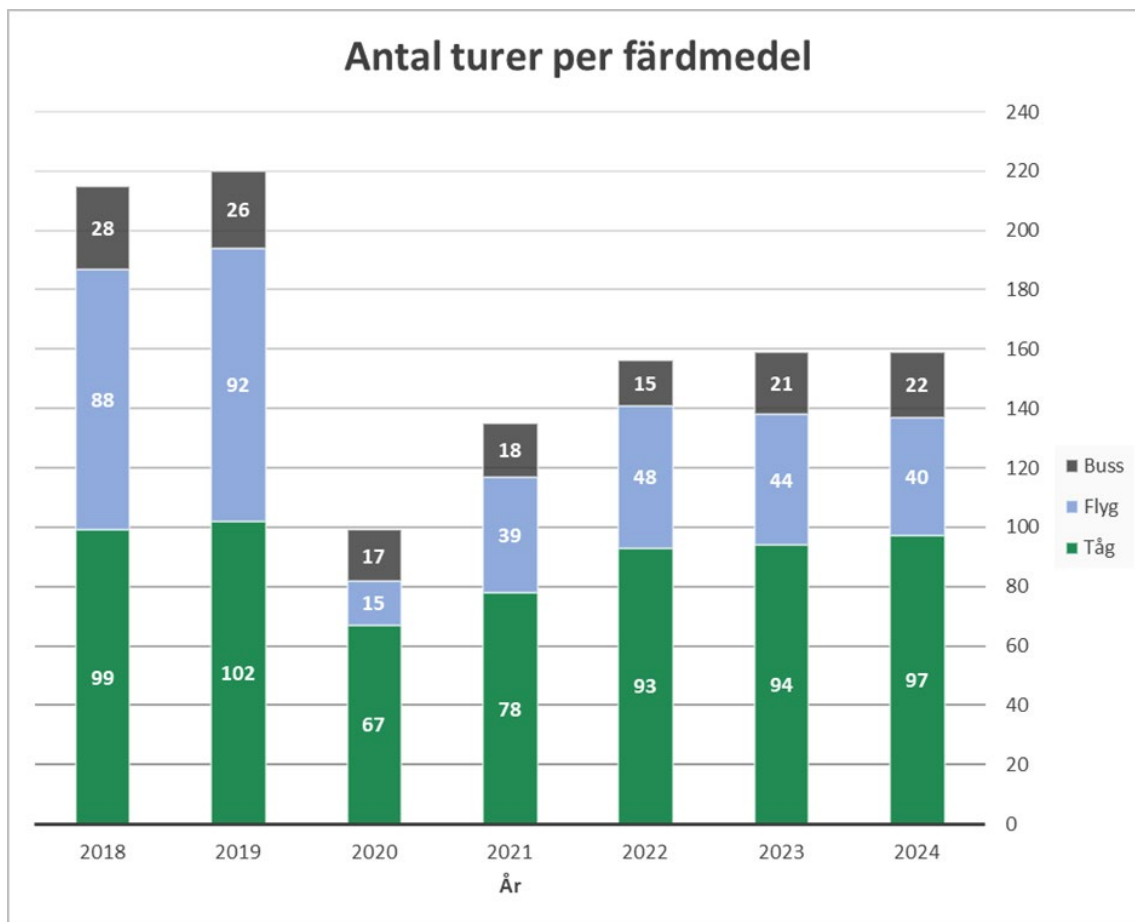
För järnvägslinjerna med persontrafik har utbud inklusive biljettpriser samlats in för relationer mellan två orter. På några viktigare relationer har insamlingen utökats med även kommersiella flyg- och busslinjer som konkurrerar med tåg för att få en helhetsbild av kollektivtrafikutbudet. Data om utbudet har samlats in en typisk vardag, vilket har varit en helgfri onsdag i mars eller oktober beroende på förutsättningarna respektive år. 2024 var den planerade resdagen, eller huvudmät dagen, onsdagen den 20 mars och priserna motsvarar bokning en vecka innan avresa.



Figur 1. Fjärrtrafik i Sverige i november 2024, SJ AB till vänster och övriga operatörer till höger.

Efterfrågan i persontrafik på järnväg har växt under flera decennier i takt med utbudsförbättringar genom snabbare tåg, tätare turer och attraktiva priser. Covid-19-pandemin från 2020 innebar ett kraftigt avbräck i utvecklingen. Tågtrafiken återhämtade sig dock relativt snabbt tack vare stor efterfrågan på fritidsresor medan tjänsteresorna fortsatt ligger lägre. Det senare har framför allt drabbat den inrikes flygtrafiken som har mindre än hälften så många avgångar 2024 som 2019 på de fem

stora linjerna, se Figur 2, men även till viss del snabbtågstrafiken när det gäller biljettintäkter.



Figur 2. Det totala utbudet av långväga tåg-, flyg- och bussförbindelser perioden 2018-2024 i fem stora inrikes långväga kommersiella relationer: Göteborg–Stockholm, Malmö–Stockholm, Malmö–Göteborg (ej flyg), Sundsvall–Stockholm och Umeå–Stockholm.

Under 2024 har utbudet av tågtrafik varit tämligen stabilt med relativt små förändringar sedan 2023. De förändringar som märks är framför allt i snabbtågs- trafiken där förändringar i antalet avgångar leder till förändrat biljettpris genom den flexibla prissättning som tillämpas. SJ har dragit in några snabbtågsavgångar på flera linjer vilket sannolikt beror på fordonsbrist, orsakade av dels pågående ombyggnads- program av X 2000, dels tekniska problem och eftersläpande underhåll av tågsätten. En sträcka där priserna noterbart gått upp är Göteborg–Stockholm, där utbudet av SJ:s snabbtåg minskade med ett par avgångar jämfört med 2023, lågprisoperatören Flixtrain lämnade marknaden och MTRX snabbtåg togs över av VR 2024. På sträckan Malmö–Göteborg minskade SJ utbudet genom att mer än halvera antalet snabbtågsavgångar och justerade därmed upp biljettpriserna.

Sammanfattningsvis har 2024 inneburit en viss minskning av snabbtågsutbudet av tekniska skäl, och åtföljande högre priser på vissa linjer. Efterfrågan är relativt svag på tjänsteresor men mycket stark på privatresor. Däremot har tågets konkurrenssituation med flyg och buss förändrats radikalt efter covid-19-pandemin och snabbtåg är tydligt marknadsledande i många långväga relationer.

1. Inledning

1.1 Öppen och konkurrensutsatt marknad

EU:s marknadsöppning

Marknadsöppning inom järnvägstransporter förordas av EU som ett led i att utveckla järnvägstrafiken inom unionen. Den första stora lagstiftningen kom 1991 (Rådets direktiv 91/440/EEG). För att gynna tågpassagerare och godskunder och för att integrera det europeiska järnvägsområdet och skapa en inre marknad inom EU för tågtrafik bör nationella järnvägsmonopol brytas upp till förmån för konkurrens och därmed bilda en mer konkurrenskraftig och effektiv järnvägssektor. Denna marknadsöppning, eller avreglering, syftar till att etablera nya tjänster samt att sätta press på de etablerade företagen att bli mer effektiva och kundorienterade.

Öppnandet av marknaden i Sverige har till stor del varit en föregångare i EU: s modell. Sedan 1991 har dock öppnandet av marknaden gått vidare i olika takt inom EU.

Marknadsöppningen i Sverige

Sverige är ett av de länder som var först när det gäller att genomföra en avreglering inom transportmarknaderna inklusive järnvägstrafik. De övergripande målen med en avreglering är att förbättra miljö och säkerhet genom en större andel kollektivtrafik och en dämpad tillväxt för väg- och flygtrafiken. En hörnsten med marknadsöppning är samhällsnyttan: Avsikten är att konsumenterna ska tjäna på ökad konkurrens. I propositionen som föregick den interregionala tågtrafikens avreglering, eller rättare sagt avveckling av SJ:s exklusiva trafikeringsrätt i den interregionala persontrafiken, betonas resenärsperspektivet (Prop. 2008/09:176).

Genom det transportpolitiska beslutet 1988 skiljdes infrastrukturen från tågtrafiken genom att Banverket (sedan 2010 Trafikverket) skiljdes från SJ. Därefter fick länstrafikhuvudmännen (sedan 2012 regionala kollektivtrafikmyndigheter, RKM) 1990 överta trafikeringsrätten för den lokala och regionala tågtrafiken inom regionerna, varvid de kunde upphandla trafik av olika järnvägsföretag. SJ har dock tills 2010 haft trafikeringsrätten för interregional tågtrafik. I godstrafik på järnväg råder konkurrens på spår i Sverige sedan 1996. Marknader för godstransporter på järnväg i EU har varit helt öppna för konkurrens sedan 2007 och för den internationella persontrafiken från 2010.

Separering av infrastruktur och trafik har genomförts i olika grad i flera länder. Den kommersiella inrikestrafiken började avregleras år 2007 då SJ:s monopol på chartertrafik och nattågstrafik togs bort. 2009 öppnades det av staten förvaltade järnvägsnätet för konkurrens i långväga veckosluts- och helgtrafik. Regeringens beslut att avreglera den kommersiella persontrafiken på järnväg fullt ut från oktober 2010 innebar i realiteten trafikeringsåret 2012 genom de långa planeringstiderna för att skaffa rullande materiel, trafiktillstånd och tåglägen. Detta innebär att SJ AB sedan dess har full konkurrens i den nationella persontrafiken. Den ensamrätt som

SJ AB hade att bedriva länsöverskridande (interregional) trafik kom därmed att upphöra. Motsvarande avreglering har genomförts i flera andra EU-länder.

De andra färdmedlen för interregionala resor avreglerades före tågtrafiken: Inrikes flygtrafik 1992 och långväga busstrafik perioden 1997-1999. Omfattande investeringar har gjorts i järnvägsinfrastruktur under de senaste decennierna vilket ökat järnvägsnätets kapacitet och tåghastigheter på många sträckor. Det har skapat affärsmöjligheter för kommersiell tågtrafik och en avreglering av fjärrtågstrafiken var en naturlig fortsättning på transportpolitiken med syfte att skapa en ökad marknad för interregional tågtrafik.

Statlig direktupphandling eller konkurrens

Det finns vissa möjligheter för staten att direktupphandla tågtrafik och det tillämpas storskaligt i till exempel Danmark, även om EU nu infört nya regler som ska öppna upp för konkurrens med upphandling. Direktupphandling innebär att staten väljer en operatör att utföra tågtrafiken och då har andra operatörer inte samma ekonomiska möjligheter att bedriva tågtrafik på sträckan. I Sverige upphandlas tågtrafiken i regel i konkurrens, även om det finns fall med enbart enstaka anbudsgivare.

Under senare år har flera operatörer drabbats av ekonomiska svårigheter i sina trafikavtal när resandet och kostnadsbilden inte har utvecklats enligt antaget i anbudet inför ett avtal. Covid-19-pandemin anges som en vattendelare för trafikavtalen, men det är sannolikt att det var de mest kostnadskritiska trafikavtalen med optimistiska intäktsprognoser som först blev "omöjliga". Vy Tåg har gått med förlust alla år för den upphandlade nattågstrafiken Narvik–Luleå–Stockholm. Avtalet gällde december 2020–december 2024, med möjlighet till förlängning ett plus ett år. Vy Tåg ville dock inte förlänga avtalet med de ekonomiska villkoren som man hade vunnit avtalet på och istället direktupphandlade Trafikverket SJ som operatör (trafikstart 15 december 2024) tills en ny ordinarie avtalsperiod kan inledas.

Nattågstrafiken Jämtland–Stockholm är från 2020 upphandlad i konkurrens, med SJ som operatör (och enda anbudsgivare). SJ körde ett samlat utbud med en kommersiell del Jämtland–Göteborg men denna trafik upphörde i december 2024, och resenärerna får nu byta från nattåg till snabbtåg i Stockholm. Trafikverket har under 2024 fått brist på medel genom att kostnadsökningarna inte har kompenseras av Regeringen och ett tag så det ut som all nattågstrafik på Jämtland var hotad innan omdisponering av medel kunde säkra ett års fortsatt trafik. SJ å sin sida önskar att en förlängning från Duved till Trondheim handlas upp för att få bättre förbindelser i och med att den norska delen Meråkersbanans elektrifiering blir färdig i slutet av 2025.

Staten har också 2021 upphandlat nattågstrafik Stockholm–Hamburg av SJ AB som enda anbudsgivare. Den trafiken startade i september 2022, även om sovvnagar först fanns tillgängliga från december. Upphandlingen gäller delen i Sverige (och motsvarande från danska myndigheter i Danmark), men inte Tyskland där trafiken måste ske på kommersiella villkor. Sträckan Stockholm–Malmö–Hamburg ska komplettera Transdevs kommersiella säsongstrafik Stockholm–Malmö–Hamburg–Berlin så att det blir dagliga avgångar till Hamburg året runt. Transdev har 2022 efter upphandlingen utökat sin egen trafik vilket innebär att man kört Snälltåget

kommersiellt under en stor del av året. SJ:s avsikt är att köra året runt och upphandlingen gäller bidrag för åtta månader, medan fyra månader i högsäsong körs på egen kommersiell risk. SJ har dessutom på egen affärsrisk utökat trafiken från Hamburg till Berlin under 2023.

Förutom upphandlad nattågstrafik kör SJ AB kommersiella nattåg på sträckorna Malmö–Stockholm och Umeå–Stockholm/Göteborg, den senare trafiken upphörde dock i december 2024 i och med att SJ fick köra den upphandlade nattågstrafiken igen när Vy Tåg inte ville förlänga trafikavtalet. Transdev (Snälltåget) kör säsongstrafik Malmö–Stockholm–Jämtland och Malmö–Österrike för skidturister där även danska resenärer är ett betydelsefullt resenärsunderlag.

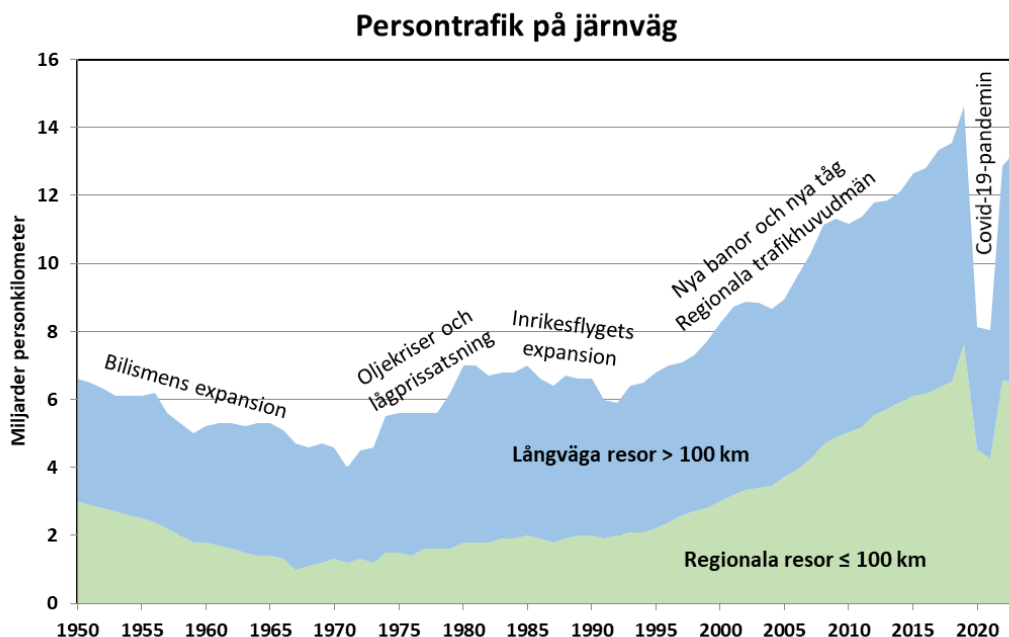
1.2 Efterfrågan på tågresor

Tillväxt sedan 1990

Efterfrågan på tågresor har varierat med åren men en tydlig tillväxttrend inleddes efter 1990. En orsak är att dåvarande SJ introducerade snabbtåget X 2000 som på de viktigaste sträckorna kan konkurrera i restid med inrikesflyget mellan city till city och därigenom fick större marknadsandel för tjänsteresor.

En annan orsak är att den regionala samhällsköpta trafiken började öka kraftigt genom upphandling från regionerna och avreglering av operatörsmarknaden som sänkte kostnaderna. Det har sammanfallit med en trendmässig ökad regional pendling driven av obalanser på arbets- och bostadsmarknaderna.

Ett tredje viktigt skäl är ökade investeringar i järnvägsnätet har möjliggjort ett mer attraktivt utbud med tätare turer och kortare restider, både i regional och långväga trafik, och gått hand i hand med ökad samhällsköpt trafik.



Figur 3. Efterfrågan (miljarder personkm) på tågresor 1950-2023, uppdelat i regionala resor upp till 100 km reslängd, och långväga resor över 100 km. Helårsstatistiken för 2024 är inte färdig vid rapportens tillkomst. Källa: Bantrafik (2023) och tidigare statistikpublikationer.

Covid-19-pandemin 2020-2022

En särskild händelse som starkt påverkar efterfrågan de senaste åren är covid-19-pandemin, orsakad av viruset SARS-CoV-2. Med kraftig ökad smittspridning införde Regeringen och myndigheter restriktioner för resande från 10 mars 2020, allt från rekommenderat hemarbete istället för pendling, och att avråda från kollektiva resor till att hålla avstånd i allmänhet och ombord på bussar, flyg och tåg, med minskad sittplatskapacitet. Det har medfört kraftigt minskat tågresande särskilt 2020 och 2021 (se Nelldal et al., 2020).

Fram till våren 2022 rådde restriktiva reserekommendationer, men när de slopades ökade resandet kraftigt. Tjänste- och affärsresandet har däremot inte återhämtat sig fullt ut. En sannolik förklaring är att vi lärt oss hantera webbmöten som ersätter en del tjänsteresor med fysiska möten. En annan att det inom många tjänstemannayrken blivit en ökad andel hybridarbete, med arbetsplats i bostaden några dagar i veckan och på kontoret några dagar, istället för daglig pendling.

Uppföljningen av resandet är inte denna rapports huvudsyfte, men Trafikanalys kvartals- och årsstatistik om bantrafik kan ge mer information.

1.3 Syfte

Syftet med föreliggande rapport är att följa upp utvecklingen av utbud och priser inom persontrafik på järnväg med ett urval sträckor i Sverige och till grannländerna som en del av Transportstyrelsens marknadsövervakning.

Kontinuerlig (sedan 1990) uppdatering av databasen med utbud och priser ger också användbara tidsserier för forskning och utbildning inom tågtrafik och långväga kollektivtrafik. Data har redan kommit till användning i flera forskningsprojekt och ett syfte är att säkra dessa data för framtida forskning.

2. Metod

2.1 Insamling av utbudsdata

Typiska utbudsrelationer

Ambitionen har varit att analysera typiska relationer med persontrafik i Sverige. För de flesta järnvägslinjerna med persontrafik har utbud och priser studerats för en relation mellan två orter på respektive linje. På några viktigare relationer har insamlingen utökats med även kommersiella flyg- och busslinjer som konkurrerar med tåg för att få en helhetsbild av resemarknaden.

Datainsamling

Data om utbudet har samlats in en helgfri onsdag i mars eller oktober, beroende på förutsättningarna respektive år. Målet har varit att representera en typisk vardag utan störning av helger eller semesterperioder som påverkar resandet. 2024 var den planerade resdagen, eller huvudmät dagen, onsdagen den 20 mars. Datainsamlingen görs en vecka innan resdagen. Om en särskild och avvikande tidtabell gällde under denna period till exempel på grund av banarbeten har i många fall en annan mät dag valts, så att data skall vara så representativt som möjligt för hela tidtabellsåret.

För perioden 1990-2011 var de huvudsakliga källorna tryckta publikationer såsom tidtabellsboken "Restider" och en databas över priser från SJ AB. Det innebar ett omfattande manuellt kodningsarbete för att lägga upp en utbudsdata bas som sedan bearbetades.

Fram till 2012 skedde den mesta datainsamlingen manuellt med inmatning av tidtabellsdata i vår databas. Delvis från 2012 och helt från 2013 har en automatiserad metod utvecklats då data samlats in den aktuella mät dagen från Samtrafikens databas, senare utvecklad även för andra databaser för flygtrafiken. Dessa data har sedan bearbetats vid KTH för att få fram jämförbara data i de aktuella relationerna. Vidare har prisdata tagits fram för tåg, flyg och buss i de konkurrerande relationerna för samtliga avgångar vid bokning en vecka före avresedagen. Denna metod har gett en bättre bild av det verkliga utbudet än publicerade tidtabeller, vilket blev särskilt tydligt under covidpandemin från våren 2020 till våren 2022 när många förbindelser planerades i tidtabellen men ställdes in på grund av reserestriktioner. För kontroll och komplettering sker dock fortfarande manuell sökning av vissa relationer, särskilt utbuds- inklusive prisdata för tåg, buss, flyg och färja.

Data över turtäthet, restid och pris för varje tur med tåg under en dag finns följaktligen för alla undersökta linjer 1990-2024 och för konkurrerande linjer med buss och flyg varje år sedan 2013, samt även delvis perioden 2010-2012.

Linjetidtabeller

Samtrafiken upphörde med 2023 att publicera linjetidtabeller i digitalt format. Linjetidtabellerna ger en snabb överblick av all persontågstrafik. Anledningen är att arbetet med att hålla utbudet uppdaterat med rätt turer, gångdagar och tider vid avvikelser numera är så pass betungande på grund av banarbeten och sen fastställelse

av tågplanen vid Trafikverket. Det innebär att ett viktigt instrument för kvalitetskontroll i detta projekt inte längre är tillgängligt.

2.2 Databasen

Databasen för alla relationer har tagits fram ur vilken följande data har sammanställts:

- Kortaste restid för relationen och medelrestid för alla förbindelser
- Antal dubbelturer per vardag (dvs. avgångar per riktning)
- Pris där ett normalpris motsvarande 2 klass tåg (genomsnitt för ombokningsbar biljett; ibland även återbetalningsbar), ett lägsta pris och ett högsta pris på någon avgång under resdagen på relationen för respektive färdmedel.

Relationerna har delats in i trafiksystem efter dess funktion på resemaknaden och i järnvägsnätet, se avsnitt 5. Gemensamt för utbudsrelationerna är att det ska finnas direkta förbindelser, även om vissa förbindelser kan innebära ett byte. Utöver detta finns data från flera linjer (se bilaga 1) och möjlighet att aggregera relationer på andra sätt.

Alla priser i tidsserien har omräknats till föregående års prinsnivå (i denna rapport 2023 års) med utgångspunkt från konsumentprisindex (KPI) om inte annat anges. Det är en fördel att kunna jämföra löpande priser för det senaste året, medan det reella värdet kan ha förändrats mer i perioder av inflation som vi haft 2022-2023. Det korrigeras följaktligen i följande års rapport.

2.3 Kvalitetsarbete

Det kan finnas vissa oklarheter eller fel i databasen. Filttringen av grunddata såväl som vår manuella granskning kan ha missat speciella omständigheter i trafikutbudet, som tillfälliga indragningar, omläggningar eller oregelbundna turer.

En annan anledning är att metoderna och källorna för insamling av biljettpriser har ändrats över tiden, liksom bokningsvillkoren med avseende på ombokning och återbetalning av icke använda biljetter. Vissa prisuppgifter samlas också in från dubbla källor för kontroll och de kan skilja beroende på försäljningskanal och tidpunkt. Prisuppgifterna är därför de data som har störst felmarginal.

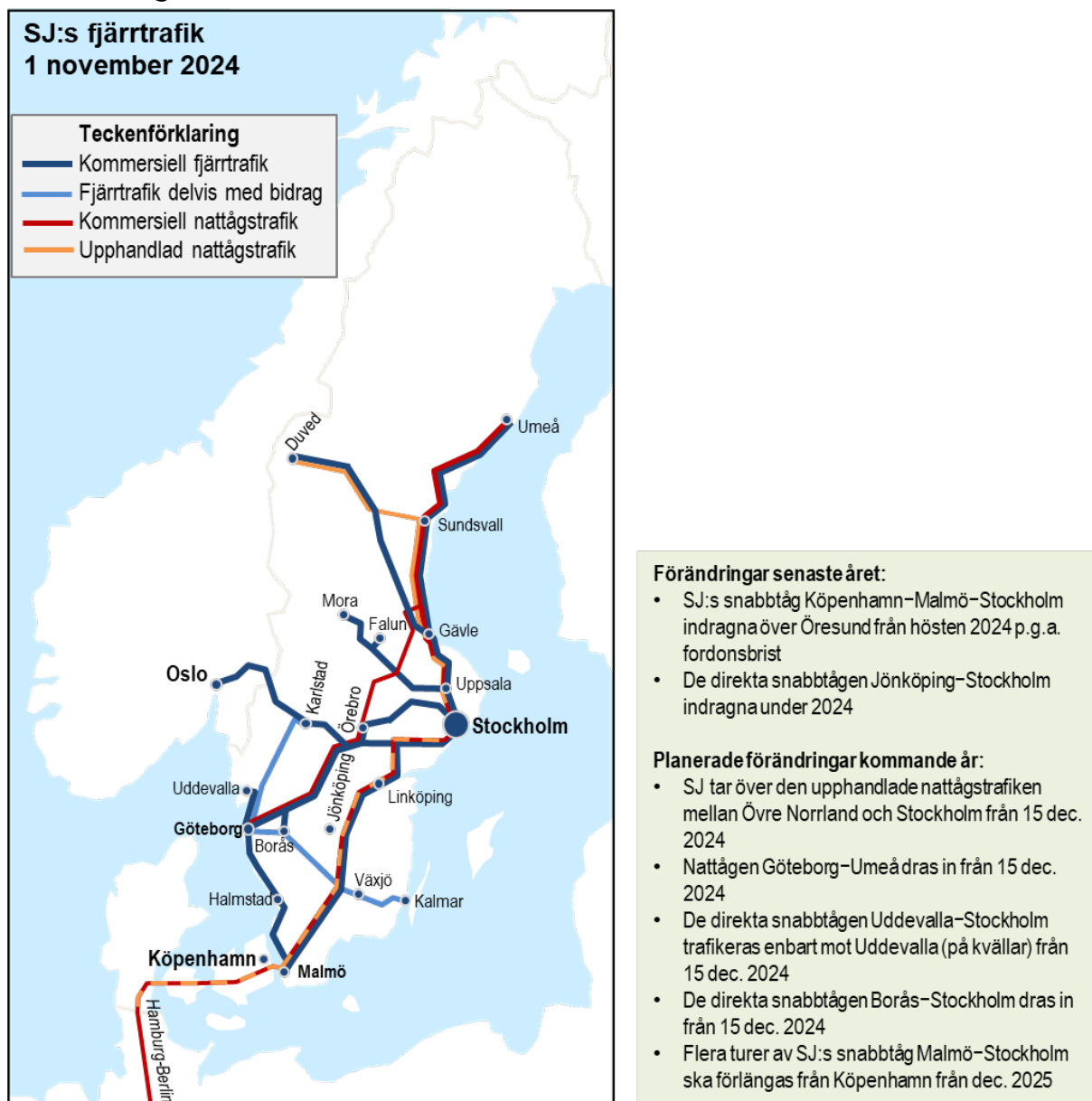
Vi arbetar dock kontinuerligt med rättelser och metodutveckling vilket innebär att en ny utgåva av rapporten på detaljnivå kan ha värden som i vissa avseenden skiljer sig från föregående.

3. Effekter av avreglering av persontrafik på järnväg

3.1 Interregionalt trafikutbud 2024 i kartor

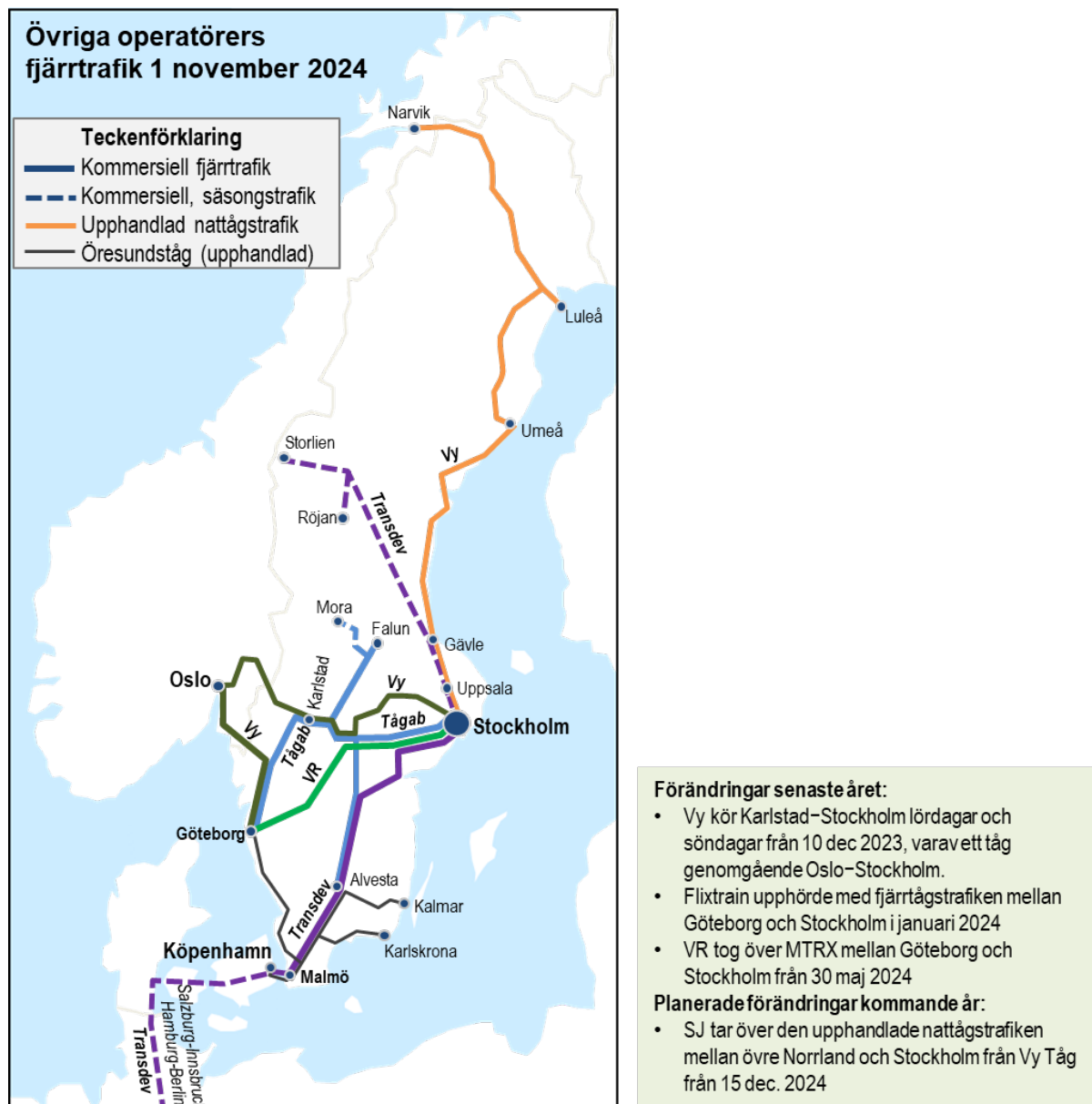
I detta avsnitt presenteras utveckling delvis i kartor med utförliga bildtexter som förklarar förändringarna de senaste åren.

SJ:s interregionala trafik 2024



Figur 4. Karta, SJ:s fjärrtrafik i egen regi 2024

Andra operatörers interregionala trafik 2024



Figur 5. Karta, övriga operatörers (det vill säga icke SJ) konkurrerande och kompletterande interregional tågtrafik i november 2024. Transdevs trafik går under marknadsnamnet Snälltåget.

Tabell 1. Sammanställning av pågående nyetablerad interregional trafik

Relationer <i>Ny operatör</i>	År	Period	Karaktär	Påverkan på marknaden
Nattåg Jämtland <i>Transdev (Veolia)/Snälltåget</i>	2007-	Säsong	Lågpris	Ökad kapacitet, ökad valfrihet
Malmö–Stockholm <i>Transdev (Veolia)/Snälltåget</i>	2009-	Daglig	Lågpris	Bredare utbud, ökad valfrihet
Kristinehamn–Göteborg Falun–Göteborg <i>Tågab</i>	2010- 2012-	Daglig	Direktåg Utan byte	Bekvämare resor
Göteborg–Malmö/Köpenhamn Öresundståg SJ	2009- -2011, 2014-	Daglig	Regionaltåg	Ökat utbud, lägre pris SJ:s egentrafik nedlagd 2012-2013
Göteborg–Malmö SJ	2014-	Daglig	Snabbtåg	Bredare utbud, ökad valfrihet
Stockholm–Uppsala SL	2013-	Daglig	Pendeltåg	Bredare utbud, ökad valfrihet
Malmö–Röjan–Östersund Mora–Röjan (Vemdalen) <i>IBAB/Transdev (Veolia)</i>	2013- 2013-	Säsong Säsong	Nattåg Anslutning	Ökad kapacitet, ökad valfrihet Ökad valfrihet
Göteborg–Stockholm: VR (förvärv, MTRX sedan 2015)	2024 maj–	9 turer	Snabbtåg	Fler turer, ökad valfrihet
Karlstad–Stockholm: <i>Tågab</i>	2015 aug	Daglig	IC-tåg	Fler turer
(Stockholm–)Malmö–Hamburg– Berlin (via Danmark, ej färja) <i>Transdev/Snälltåget</i>	2021 juni	Säsong (2022 utökad)	Nattåg	Kompletterande nät, ökad valfrihet
Malmö–Salzburg–Innsbruck <i>Transdev/Snälltåget</i>	2022 jan	Säsong	Nattåg	Kompletterande nät, för svenska och danska skidturister

3.2 Regionala trafiksystem 2024 i kartor

Utvecklingen med RKM

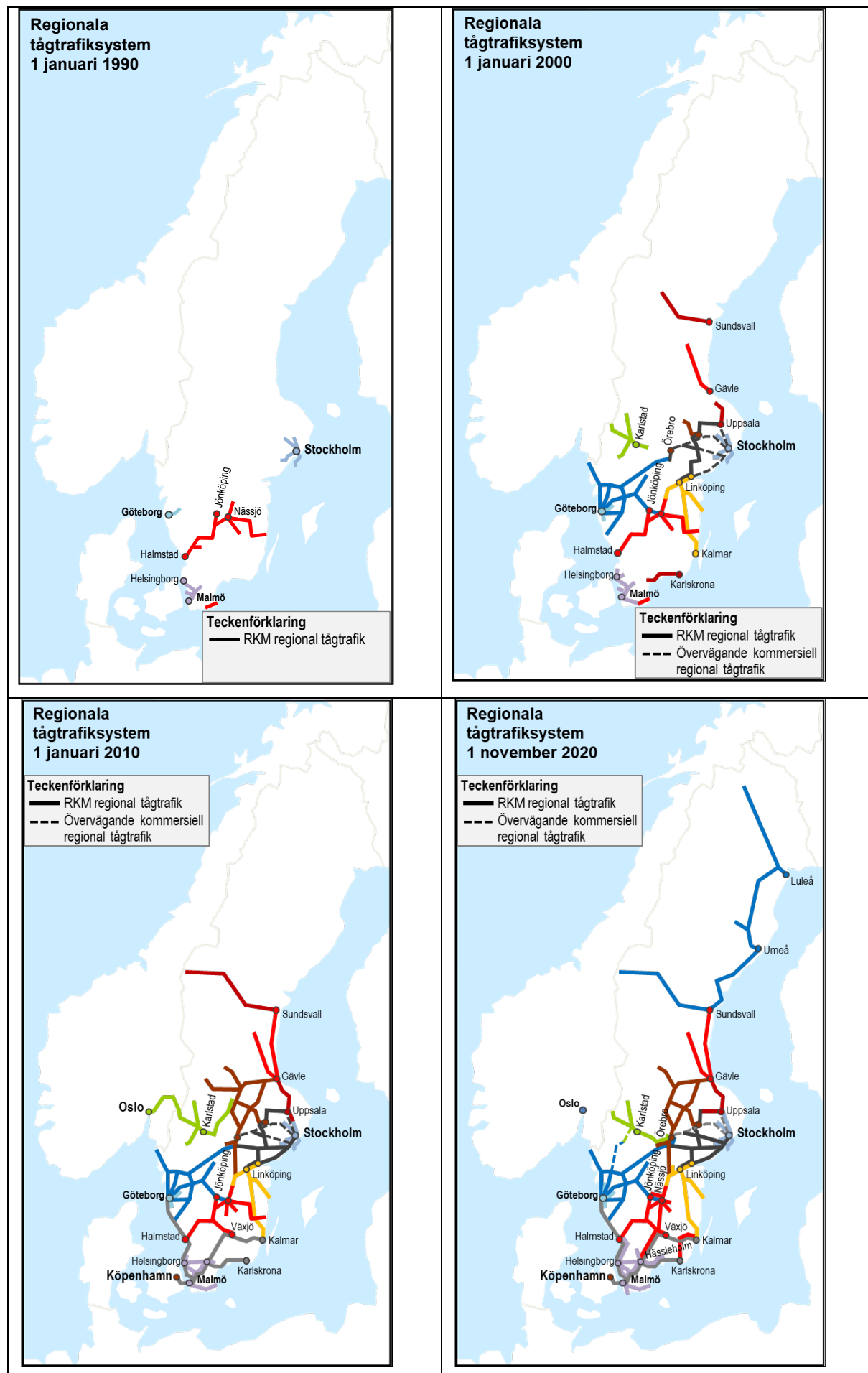
De regionala nya trafiksystemen med upphandlad trafik i regi av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) har generellt sett inneburit ett väsentligt utökad trafikutbud jämfört med innan det blev ett regionalt ansvar.

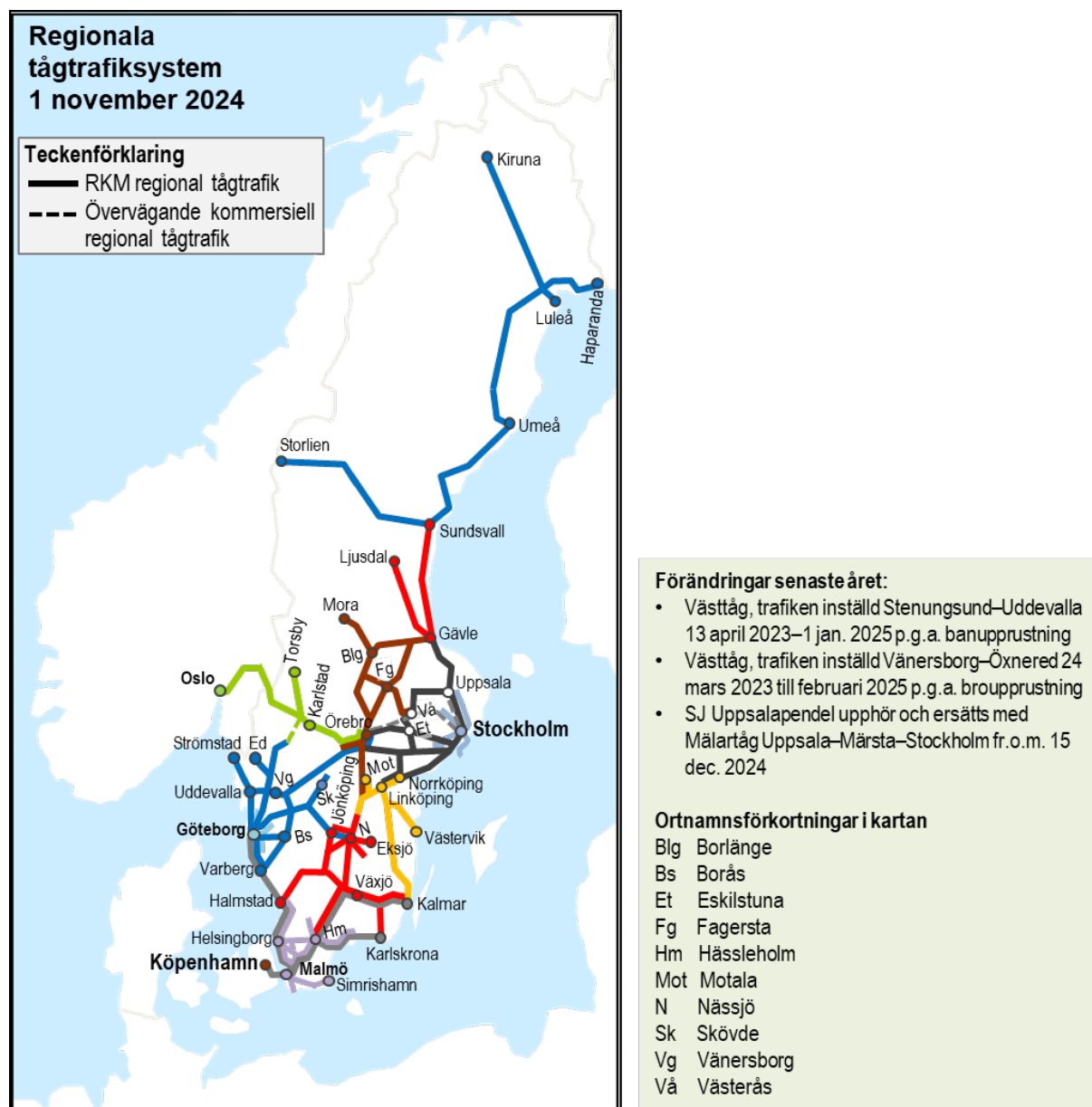
Den första fasen med ny trafik var etableringen av pendeltågssystemet i Stockholm 1968 vilket fyller ett viktigt behov i en växande storstadsregion.

I den andra fasen fick länstrafikhuvudmännen, föregångarna till RKM, fokusera på att upphandla regional tågtrafik som annars skulle ha lagts ned av staten, i flera fall på sidobanor men även lokaltågstrafik eller pendeltåg i Göteborgsregionen och Skåne. Den perioden varade mellan 1980 och 1995.

I den tredje fasen från omkring 1995 har mycket ny regional tågtrafik etablerats på huvudlinjer för att förbättra förbindelserna för pendling i trafikstarka stråk. Under senare decennium (från ca 2008) har många regionala linjer knutits ihop över läns- och regiongränser så att regional trafik delvis blivit interregional, och som Öresundstågen även internationell.

(Nästa sida) Figur 6. Regionala trafiksystem 1990/2000/2010/2020





Figur 7. Regionala trafiksystem i november 2024

Förutom funktionen av kompletterande turutbud och matarresor till fjärrtrafiken uppstår det då en konkurrenssituation med kommersiell persontrafik. Särskilt tydligt är det i fallen med Öresundstågen och Norrtåg där den upphandlade trafiken är relativt långväga mellan flera regioner, den är snabb, har ganska bra turtäthet, ofta lägre biljettpriser och en acceptabel komfort för många fjärrtågsresenärer.

Utvecklingen har i RKM regi följaktligen gått från fokus på att bevara regional trafik på marginalen som staten inte längre tog ansvar för, till att handla upp storregional trafik med kommersiella möjligheter, oftast som komplement till men ibland i konkurrens med kommersiell trafik. De förändringar som skett under senare år är i första hand utökad trafikering med högre turtäthet i trafikstarka stråk och påbörjad trafik på några banor som har relativt svagt trafikunderlag, men också nedlagd eller indragen regional tågtrafik av kostnadskriser och svag resandeutveckling i landsbygd.

3.3 Upphandlad trafik som konkurrerar med kommersiell trafik

De regionala tågtrafiksystem som etablerats av RKM är oftast inriktade på arbets- och skolpendling inom respektive län. De trafikuppgifterna är i regel inte möjliga att driva enbart på företagsekonomiska grunder utan kräver tillskott i form av upphandling med offentliga medel för att kunna erbjuda ett tågtrafikutbud. Flera tågtrafiksystem betjänar också orter där det inte finns tillräckligt underlag för kommersiell fjärrtrafik.

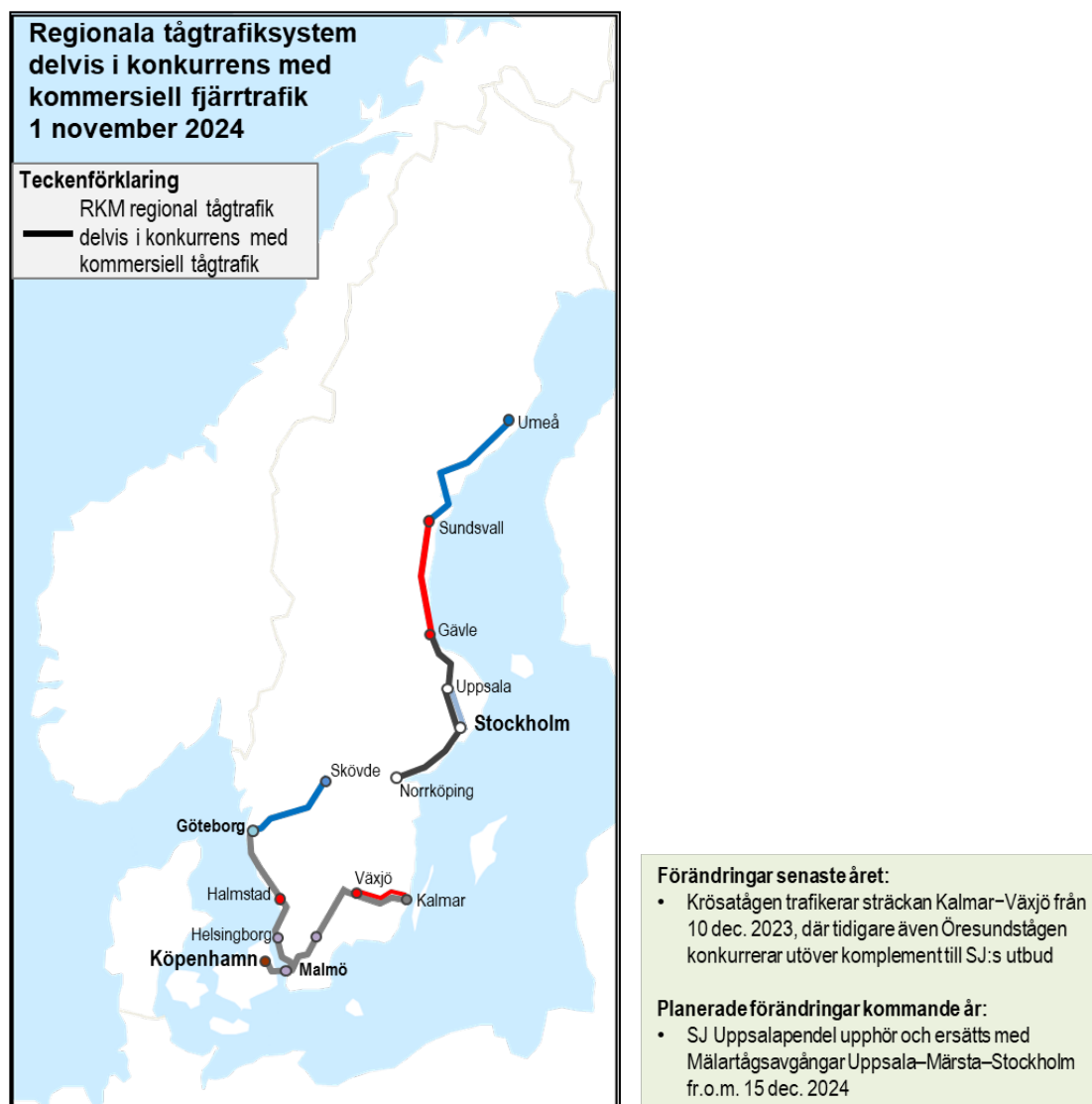
Några av de etablerade regionala trafiksystemen har dock ett utbud när det gäller restider, turtäthet och taxor som gör att de även blir intressanta för interregionala resor. En interregional resa definieras här som en resa som går över en läns- eller regiongräns, mellan två RKM:s trafikområde, och där daglig arbetspendling utgör en mindre del av resorna. Istället är det ofta fritidsresor, veckopendling eller tjänstresor som är de viktigaste resärendena. Konkurrens mellan kommersiell fjärrtrafik och regionala tågssystem uppstår när det regionala tågssystemet blir så pass attraktivt för interregionala resor att det får en betydande marknadsandel av dessa resor. Konsekvensen blir att ekonomin för den kommersiella fjärr- eller regionaltrafiken försämras vilket kan leda till neddragningar i utbudet och i något fall till att den helt upphör. Ett exempel är SJ:s beslut att inte längre köra Uppsalapendeln från december 2024 när Mälartåg och SL pendeltåg upphandlas av RKM mellan Uppsala och Stockholm (se punkterna 4 och 5, nedan).

Det regionala trafiksystemet har i regel ett utbud i geografisk täckning och antal avgångar som är större än vad som skulle kunna bedrivas på kommersiella grunder, särskilt till mindre stationer och utanför tjänste- och arbetsresandets toppar måndag-fredag. De system som kompletterar fjärrtrafiken ger ett konsumentöverskott som ofta kan motivera dessa system ur samhällsekonomisk synvinkel. En konkurrens-situation mellan subventionerad regional tågtrafik och kommersiell fjärrtrafik kan öka konsumentöverskottet men sänker i gengäld producentöverskottet, det vill säga försämrar ekonomin, för alla inblandade operatörer.

De upphandlade regionala sträckor som har ett attraktivt utbud för interregionala resor är:

1. Öresundstågen Köpenhamn–Malmö–Göteborg/Kalmar trafikerar sträckor där det finns underlag för kommersiell fjärrtrafik på Väst kustbanan, Kust-till-kustbanan och Södra stambanan, men som urholkas av den regionala trafiken. På Kust-till-kustbanan har också Krösatåg Växjö-Kalmar tillkommit från december 2023.
2. Västtågen Göteborg–Skövde (–Töreboda) konkurrerar till viss del med kommersiell fjärrtrafik på Västra stambanan men utgör också ett komplement helt inom Västra Götalandsregionen. RKM:s biljetter är giltiga på SJ:s regionaltåg på sträckan vilket är en samverkan för ökat regionalt tågutbud.
3. Mälartåg konkurrerar med SJ:s kommersiella trafik Norrköping–Stockholm men utbudet kompletterar också varandra, särskilt genom anslutningsresor till Nyköping och Vagnhärad där enbart Mälartåg trafikerar.

4. SL pendeltåg Stockholm–Uppsala konkurrerar delvis med SJ:s kommersiella tågtrafik mellan ändpunkterna men kompletterar genom att gå via Arlanda och ha flera uppehåll.
5. Mälartåg konkurrerar också med SJ:s kommersiella trafik Stockholm–Uppsala men genom biljettsamarbetet Movingo kompletterar utbudet varandra.
6. Mälartåg (tidigare Upptåget) Uppsala–Gävle konkurrerar delvis med kommersiell fjärrtrafik mellan ändpunkterna även om det genom många uppehåll längs sträckan också är ett bra komplement. Inga genomgående förbindelser i Uppsala.
7. X-tåget Gävle–Sundsvall kör vissa kompletterande turer till kommersiell fjärrtrafik men genom att restiderna är nästan lika korta som för snabbtåg och kapaciteten på den enkelspåriga Ostkustbanan begränsad blir det konkurrens både om resenärer och tåglägen.
8. Norrtåg mellan Umeå och Sundsvall på Botniabanan och Ådalsbanan är långväga regionaltåg som delvis har karaktär av fjärrtrafik och urholkar därmed underlaget för en utvidgad kommersiell fjärrtrafik.



Figur 8. Regionala trafiksystem delvis i konkurrens med kommersiella i november 2024.

3.4 Andra operatörers interregionala trafik som upphört

Det uppenbara skälet till att kommersiell tågtrafik upphör är att den blir olönsam. Resurserna (rullande materiel och personal) kan då användas bättre på annat håll, antingen i samma operatörs regi eller att materielen säljs alternativt att hyresavtalet upphör. Det finns dock olika förutsättningar som påverkar utvecklingen. En viktig orsak under covid-19-pandemin var att resandet minskade totalt sett, och att resandet över gränserna drabbades av mer eller mindre kraftiga restriktioner. Av den anledningen ställdes några trafikupplägg in som därefter återstartats.

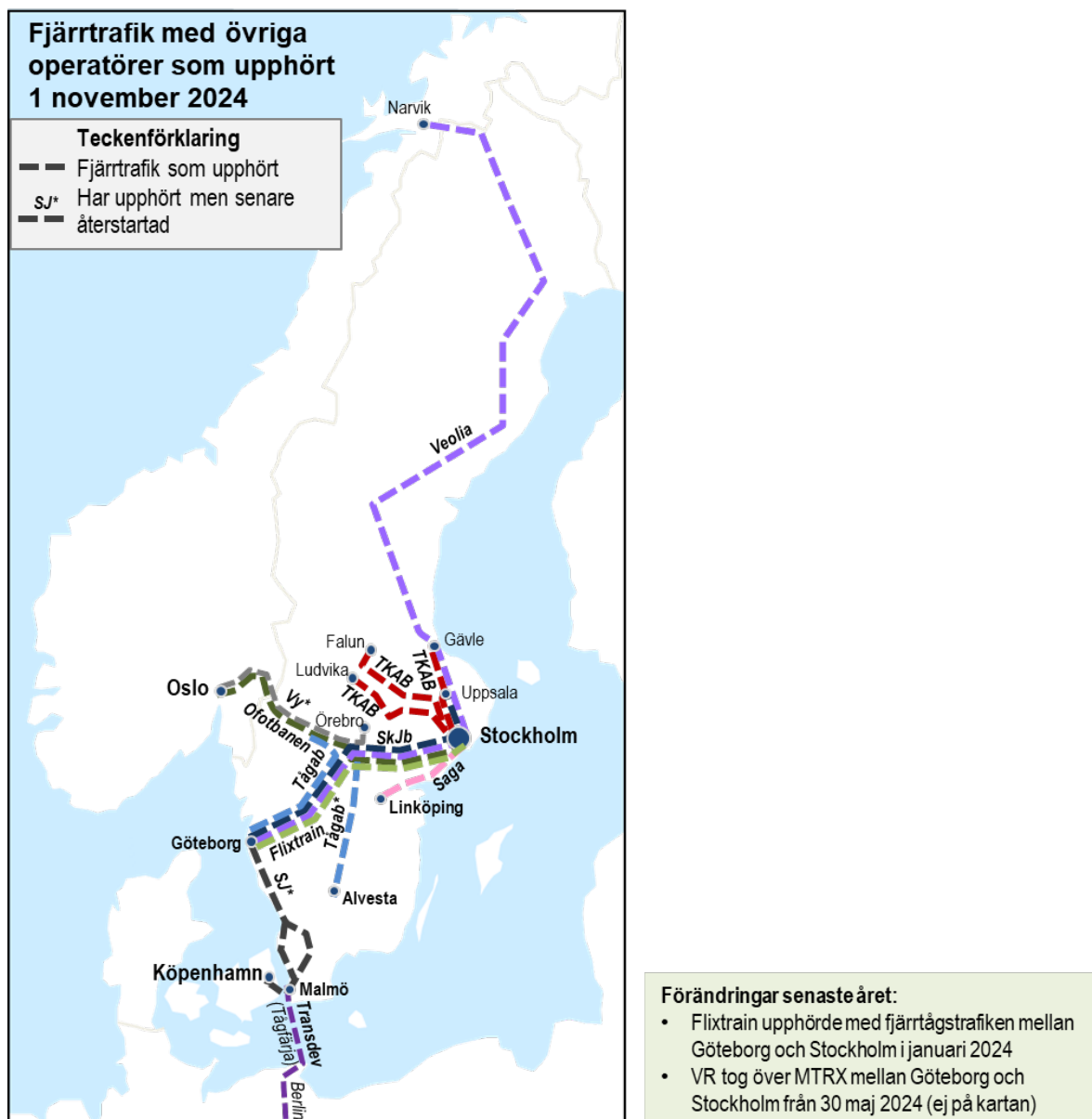
En viktig förutsättning är hur attraktivt det tillkommande utbudet är jämfört med det existerande i den konkurrensytta som uppstår. SJ AB har som dominerande marknadsaktör i det oligopol som råder successivt blivit bättre och billigare (mer marknadsanpassade biljettpriser) och det har gradvis försvårat för nyetablering av övriga operatörer.

Tabell 2. Sammanställning av den interregionala trafiken som upphört eller aldrig påbörjats

<i>Relationer Ny operatör</i>	<i>År</i>	<i>Period</i>	<i>Karaktär</i>	<i>Påverkan på marknaden</i>
Göteborg–Stockholm <i>Skandinaviska Jernbanor</i> Blå tåget Gröna tåget	2012-2019 2016-2017	Daglig → veckoslut	Lyxståg Lågpris	Bredare utbud, ökad valfrihet
Göteborg–Malmö/Köpenhamn <i>SJ</i> (nedlagd 2012-2013)	-2011, 2014-	Daglig	Snabbtåg	Ökat utbud, ökad valfrihet (konkurrens med Öresundståg)
Ludvika–Stockholm <i>TKAB</i>	2014-2017	Veckoslut	Regionaltåg	Bekvämare resor, utan byte
Sundsvall–Stockholm <i>Hector</i>	2014	Daglig	IC-tåg	Planerat, kom ej igång
Göteborg–Stockholm: <i>Citytåg</i> <i>MTRX</i>	2014 mars 2014 aug	5 turer 9 turer	Snabba tåg Snabbtåg	Kom ej igång – köptes upp Uppskjuten start till 2015
Falun–Uppsala–Stockholm <i>TKAB</i>	2015 2016	2 turer 1 tur	Regionaltåg	Fler turer, matarresor till Arlanda flygplats
Linköping–Stockholm <i>Saga Rail</i>	2018 vår	Fredagar, söndagar	Lågpris	Bredare utbud, ökad valfrihet
Örebro–Karlstad–Oslo (Karlstad–)Charlottenberg–Oslo <i>Vy</i>	-2020 2021-	Lördagar, söndagar	Regionaltåg	Fler turer, ökad valfrihet
Karlstad–Hallsberg–Älvesta (viss period enbart Nässjö) <i>Tågab</i>	2017 sep 2019-2020 2022-	Fredagar M, To, Fr, Sö Fredagar	IC-tåg	Utan byte
Malmö–Berlin (med tåg färja) <i>Transdev/Snälltåget</i>	-2019	Säsong	Nattåg	Ersatt med turer på broar via Danmark
Göteborg–Stockholm: <i>Flixtain</i>	2021 maj- jan. 2024	Daglig	IC-tåg	Fler turer
Göteborg–Stockholm: <i>MTRX</i> (överlåten till VR 2024)	2015 mars –maj 2024	5-9 turer	Snabbtåg	Fler turer, ökad valfrihet

En annan förutsättning är också hur resenärerna får kännedom om det nya utbudet av tågtrafik. SJ AB med sin domän www.sj.se dominerar biljettförsäljningen för interregionala tågbiljetter och väljer vilka tågoperatörer som ska få sälja biljetter via den kanalen. Har den nya tågoperatören ett huvudsakligen kompletterande utbud till

SJ:s blir det i regel möjligt, medan MTRX, nedlagda Flixbus samt Saga Rail inte släpptes in i SJ:s bokningssajt då de ansetts vara konkurrenter.



Figur 9. Karta, övriga operatörers (det vill säga icke SJ) konkurrerande och kompletterande interregional tågtrafik före 2024 som upphört.

3.5 Större händelser som påverkat utbudet under året

Detta avsnitt är en genomgång av större händelser som väsentligt påverkat tågtrafiken och därmed resandet under 2024. Texten baseras till stor del på artiklar och nyheter av Ulf Nyström på webben Järnvägar, www.jarnvagar.nu.

Tågplan

Implementeringen av en ny planeringsmetodik, marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK), skedde till tågplaneskiftet 11 december 2022 (T23). Det medförde många problem för tågtrafiken framför allt vid omledningar i järnvägsnätet. Transportstyrelsen fann i en utvärdering att hanteringen av säkerhetsfrågor brast hos Trafikverket och riktade 2024 ett föreläggande att rätta till säkerhetsbristerna.

Banarbeten och trafikavstängningar

Banarbeten som påverkar tågtrafiken har medfört förseningar och inställda tåg under året, ibland tåg som ersatts med buss hela eller en del av sträckan. Förutom kortare, planerade trafikavstängningar för banarbete, vanligt särskilt under påsk- och Kristi himmelsfärdshelgerna, har några längre avstängningar påverkat tågtrafiken påtagligt.

Malmbanan

Ett lastat malmtåg spårade ur på grund av ett trasigt vagnshjul med ett haveri i Vassijaure på Malmbanan. Det skedde den 17 december 2023 och orsakade nästan två månaders totalstopp för tågtrafik Kiruna–Narvik, medan reparationer av 15 km bana pågick. Ytterligare en urspärning i närheten och bara några dagar efter att trafiken återupptogs i mitten av februari 2024 gav ett nytt totalstopp på Malmbanan som varade i elva dygn. Denna gången var det hårt packad snö i ett trasigt snögalleri som fick tomvagnar att lämna spåret.

De banreparationer som gjordes under vinterförhållanden måste slutföras vid plusgrader under våren för att bli stabila och Trafikverket tillät inte persontåg att passera dessförinnan. Persontrafiken på Malmbanan från Kiruna, från mars Björkliden, till Narvik var därmed indragen i sammanlagt ett halvår, och återupptogs först den 17 juni 2024. Under sommaren förekom dock flera planerade banarbeten vilket medförde ytterligare dagar med inställd nattågstrafik.

Bättre tycks det ha gått med systemskifte i signalsystemet på Malmbanan, till ERTMS. Den första etappen kopplades in den 3 september mellan Gällivare och utanför Kiruna, efter fyra dagars tågstopp. Fortsatta inkopplingar sker 2024 och 2025.

Ådalsbanan

En bugg i en ny release av tågsäkerhetssystemet ERTMS medförde att varningsanläggningen i plankorsningarna på Ådalsbanan (Västeråsby–Sundsvall, det vill säga tågen från Umeå) inte fungerade som de skulle. Det upptäcktes efter en månad och medförde från 29 juli först fyra dagars totalstopp i tågtrafiken (nattågen omleddes via stambanan) för att därefter följas av nedsatt hastighet till 30 km/h på banan över de 25 plankorsningarna med förseningar som följd. Det varade tills en

uppdaterad release kunde installeras en månad senare. Norrtåg ersatte under perioden tågtrafiken med buss Härnösand–Sundsvall.

Dalabanan

Trafikverket rustar upp Dalabanan Borlänge–Uppsala och tillsammans med en godstågsurspårning i Borlänge i februari 2024 har det periodvis medfört omledda tåg och bussersättning med längre restider som följd.

Värmlandsbanan

Bangårdsombyggnaden i Karlstad har under byggperioden medfört såväl minskat antal tåg som kan rymmas på Karlstad C som ökade förseningar vid trafikstörningar. De senare årens spårbyten på Värmlandsbanan blev dock klara 2023.

Västra Götaland (Bohusbanan, klaffbron i Vänersborg, byggarbeten)

Fortsatta periodvisa avstängningar för banarbeten i Göteborgsområdet till följd av Västlänksarbeten bland annat i Olskroken.

På Bohusbanan har bandelen mellan Stenungsund och Uddevalla varit helt stängd under 2024. Den har varit avstängd för upprustning och tunnelrenovering – ett arbete som tog 21 månader istället för planerade 12 när tunnlarnas status blev klarlagd, och återöppning skedde 1 januari 2025. Fortsatta totalavstängningar för kontaktledningsupprustning kommer att ske av Bohusbanan de kommande åren.

Under nästan samma period har bron i Vänersborg varit borta för i praktiken nybyggnad. Den gamla klaffbron visade sig vid en inspektion den 24 mars 2023 ha allvarliga sprickor i dess bärande konstruktion. Tågtrafiken stoppades helt på sträckan Vänersborg–Öxnered. Banan används för regional persontrafik (Västtågen) och för omledning av tåg vid banarbeten på Västra stambanan mellan Herrljunga och Göteborg. Sårbarheten i järnvägsnätet ökade därmed. Nybyggnad och ombyggnad av bron med landanslutningar genomförs nu och tågtrafiken ska återupptas 1 februari 2025.

Under året har det klarnat vilka tåg som får köra under de kommande årens delvisa enkelspårsavsnitt vid kontaktledningsupprustning på Västra stambanan.

Trafikinskränkningarna och arbetena inleddes mellan Göteborg (Olskroken) och Alingsås i januari 2025, redan innan sträckan Vänersborg–Öxnered kunde trafikeras som eventuell omledning, men den kommer till pass senare vid totalavstängningar.

Operatörer

Flixbus

Flixbus har kört fjärrtrafik på Västra stambanan mellan Göteborg och Stockholm sedan maj 2021. Man har inriktat sig på lågprismarknaden men har mött stark konkurrens från SJ och MTRX som säljer ett begränsat antal sittplatser i samma prisklass. Antalet avgångar har varierat mellan en och tre i varje riktning beroende på veckodag men under långa perioder har Flixbus inte kört några tåg på tisdagar och onsdagar, eller ställt in all tågtrafik som under våren 2023 efter skador på vagnarna. Tågen bemannas av Hector Rail som också svarar för tågdragningen. I den senaste tidtabellen från december 2023 drog man in uppehållen på mellanstationerna för att

korta restiderna. Men i slutet av januari 2024 ställdes Flixtrains tågtrafik in helt med några dagars förvarning. I april meddelade Flix Group slutligen att man lämnar den svenska tågtrafikmarknaden och flyttar sina vagnar till Tyskland för trafik där. Flixbus blir kvar i Sverige.

MTRX och VR

MTR Express startade i mars 2015 med fjärrtrafik mellan Göteborg och Stockholm. Utbudet har varit färre turer och lite lägre komfort än SJ:s snabbtåg, men i gengäld generellt något lägre priser och bättre punktlighet (71 % inom fem minuter till slutstation jämfört med 63 % för SJ snabbtåg på sträckan första halvåret 2024). Det kinesiska företaget MTR hade dock bestämt sig för att sälja verksamheten och köpare blev finska statens järnvägar VR som tog över MTRX den 30 maj 2024. VR har övertagit de sex motorvagnståg som MTR leasade och fortsätter tills vidare med samma koncept men med successiv identitetsändring.

SJ AB

Vintervädret har orsakat trafikstörningar genom flera fordon utslagna av skador på hjul eller andra delar vilket har orsakat fordonsbrist. Pågående ombyggnadsprogram av framför allt X 2000-tågen men även dubbeldäckaren X40 har också bidragit till minskat antal tillgängliga fordon. Även sov- och liggvagnar är en bristresurs och det ledde till stoppade bokningar i SJ:s nattåg en period under vintern. Under sommaren hade man också onormalt många X 2000 ur trafik på grund av underhållsbehov och skador i väntan på reparationer. SJ har därför tvingats till indragning av turer. Den genomgående trafiken med X 2000 från Stockholm till Köpenhamn drogs in under hösten 2024 och tågen vänder i Malmö. SJ:s snabbtågstrafik över Öresundsförbindelsen planeras återupptas först i december 2025.

SJ tog över den upphandlade nattågstrafiken mellan norra Norrland och Stockholm från Vy Tåg den 15 december 2024. Trafikverket har direktupphandlat av SJ på löpande räkning sedan Vy Tåg inte ville förlänga avtalsperioden på grund av dålig ekonomi. Däremot drar SJ in sina egna direkta nattågsvagnar mellan Göteborg och Umeå från samma datum, det blir byte för resenärerna i Stockholm istället.

Mälardalstrafik

Efter flera års problem i Mälardalstrafiken tog Transdev över som operatör från MTR Mälartåg den 16 juni 2024. MTR i sin tur hade tagit över huvuddelen av Mälardalstrafiken från SJ i december 2021 och trafiken på linjerna Uppsala–Gävle och Sala–Uppsala från Transdev i juni 2022. Problemen berodde till stor del på brist på lokförare som delvis orsakades av dålig arbetsmiljö. Nu återfår Transdev trafiken på ett tidsbegränsat nödavtal tills en ordinarie upphandling genomförs.

SJ meddelade i augusti att man inte kommer att fortsätta att köra de 18 avgångarna med regionaltåg mellan Uppsala och Stockholm via Märsta, Uppsalapendeln, från tidtabellsskiftet i december 2024 av ekonomiska orsaker. Delvis beror det på konkurrens med Mälardalstrafik och SL pendeltåg som urholkat resandeunderlaget för kommersiell regionaltågstrafik. Mälardalstrafik har utökat sin trafik på sträckan för att täcka denna brist i utbudet.

SL pendeltåg

SJ tog över som operatör av Stockholms pendeltåg i mars 2024. MTR Pendeltågen har kört Stockholms pendeltåg sedan december 2016 men lämnade över sedan trafiken fungerade dåligt och ekonomin blivit ohållbar. Region Stockholm och MTR Pendeltågen kom i november 2023 överens om att avsluta MTR Pendeltågens uppdrag i förtid på grund av senaste årens problem med bemanning och även fordonsunderhåll. SJ arbetar på löpande räkning tills nästa ordinarie upphandling genomförs. Med SJ körs 99 procent av de planerade fordonskilometrarna och punktligheten i pendeltågstrafiken har förbättrats radikalt. SJ AB har dock meddelat att man inte avser att lägga anbud på fortsatt trafik i den Region Stockholms ordinarie trafikupphandling.

Tåg i Bergslagen

VR Sverige tog över som operatör Tåg i Bergslagen (TiB) från 10 december 2023 med ett avtal på minst tio år. När VR Sverige tog över efter SJ räknas det inte som en verksamhetsövergång eftersom SJ hade integrerat den upphandlade och den kommersiella trafiken i regionen. Det betyder att en stor del av SJ:s personal stannat i företaget. SJ:s personal har inte specifikt erbjudits arbete hos VR Sverige och VR Sverige har haft problem att rekrytera ny personal. Under första halvåret 2024 var 26 dagliga avgångar med Tåg i Bergslagen planerligt inställda på grund av personalbrist.

Öresundstågen

Sedan december 2022 kör Transdev Öresundstågen på ett nödavtal, sedan SJ hoppat av som operatör i de ekonomiska sviterna efter covidpandemin. Under hösten blev upphandlingen klar och VR Sverige kommer att ta över på ett femårigt avtal från december 2025.

4. Kommersiell trafik med tåg, flyg och buss

4.1 Utbud i fem stora långväga relationer

På fem stora inrikes långväga relationer, Göteborg–Stockholm, Malmö–Stockholm, Sundsvall–Stockholm och Umeå–Stockholm samt Malmö–Göteborg, bedrivs kommersiell persontrafik med tåg. Det finns ytterligare linjer med kommersiell persontrafik i landet men de ingår inte i detta avsnitt. Utbudet av förbindelser är stort och det råder konkurrens mellan färdmedlen tåg, buss och flyg. Undantagen är att sträckan Malmö–Göteborg som saknar flygförbindelser (det finns dock matarflyg Köpenhamn–Göteborg), och Sundsvall–Stockholm samt Umeå–Stockholm där det inte finns buss på måtdagen mitt i veckan, däremot i veckoslut. I många fall finns det flera operatörer inom respektive färdmedel vilket innebär att det dessutom råder intramodal konkurrens. Vägnetet är väl utbyggt i dessa korridorer, europavägar med hög standard och en stor andel motorväg åtminstone i södra delen av landet. Bilresandet är betydande även mellan ändpunkterna och dominerar i regel på delsträckor. Speciellt motorvägen längs Västkustbanan Malmö–Göteborg ger så pass korta restider på den 30 mil långa sträckan att bilresandet är större än kollektivresandet.

Tabell 3 visar de fem inrikes långväga reserelationerna ordnade efter distans, med utbudet av olika färdmedel och restider. Restiden med bil anges också för att ge en mer fullständig bild av utbudet. Tabellen visar ändpunktsrelationer. På delsträckor dominerar bilresande med varierande andel tåg och buss beroende på utbud.

Tabell 3. Fem stora inrikes långväga relationer

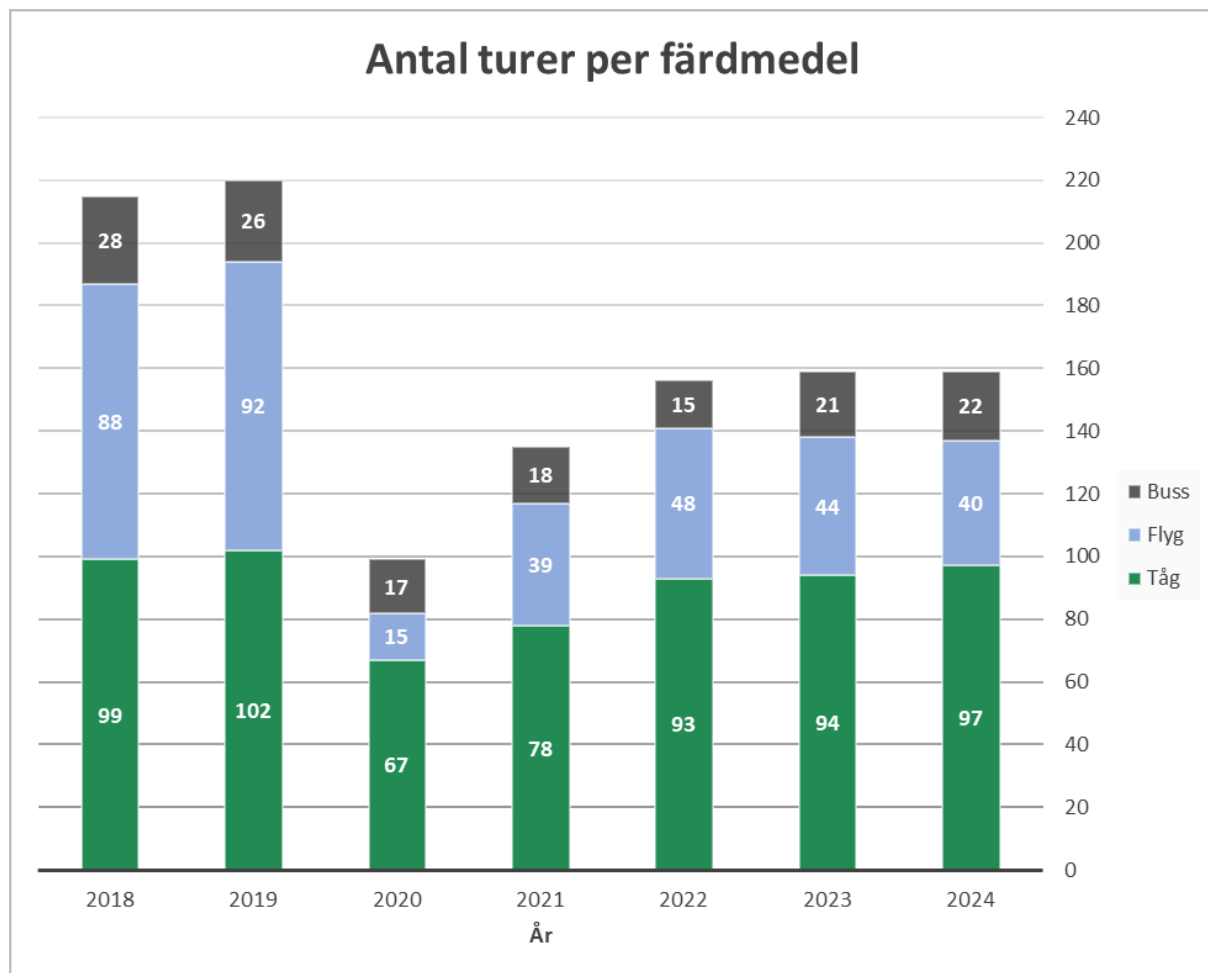
Utbudsrelation	Järnvägs- avstånd (km)	Utbud av färdmedel (restid h:min) ¹			Bilrestid (h:min) ²
		<i>Marknadsledande</i>	<i>Alternativa</i>	<i>Marginellt utbud</i>	
Malmö–Göteborg	300	Tåg (3:00)	Buss (3:40)	(Flyg saknas)	Bil (2:55)
Sundsvall–Stockholm	402	Tåg (3:30)	Flyg (3:20)	Buss (5:40)	Bil (4:15)
Göteborg–Stockholm	455	Tåg (3:05) ³	Flyg (3:20)	Buss (6:40)	Bil (5:15)
Malmö–Stockholm	598	Flyg (3:20)	Tåg (4:35)	Buss (8:20) Nattåg (7:05)	Bil (6:30)
Umeå–Stockholm	714	Flyg (3:05)	Tåg (6:25) Nattåg (9:10)	Buss (9:30)	Bil (7:20)

1 Medelrestid (ungefärlig) för alla avgångar, för flyg inklusive matarresa och terminaltider

2 Bilrestid, ungefärlig exkl. raster, från city till city enligt Samtrafikens Resrobot 2024-12-04

3 Snabbtåg via Katrineholm

För att analysera trender kan de fem stora långväga relationerna slås ihop så att de ger en bild av den kommersiella tågtrafiken och det konkurrerande buss- och flygutbudet.

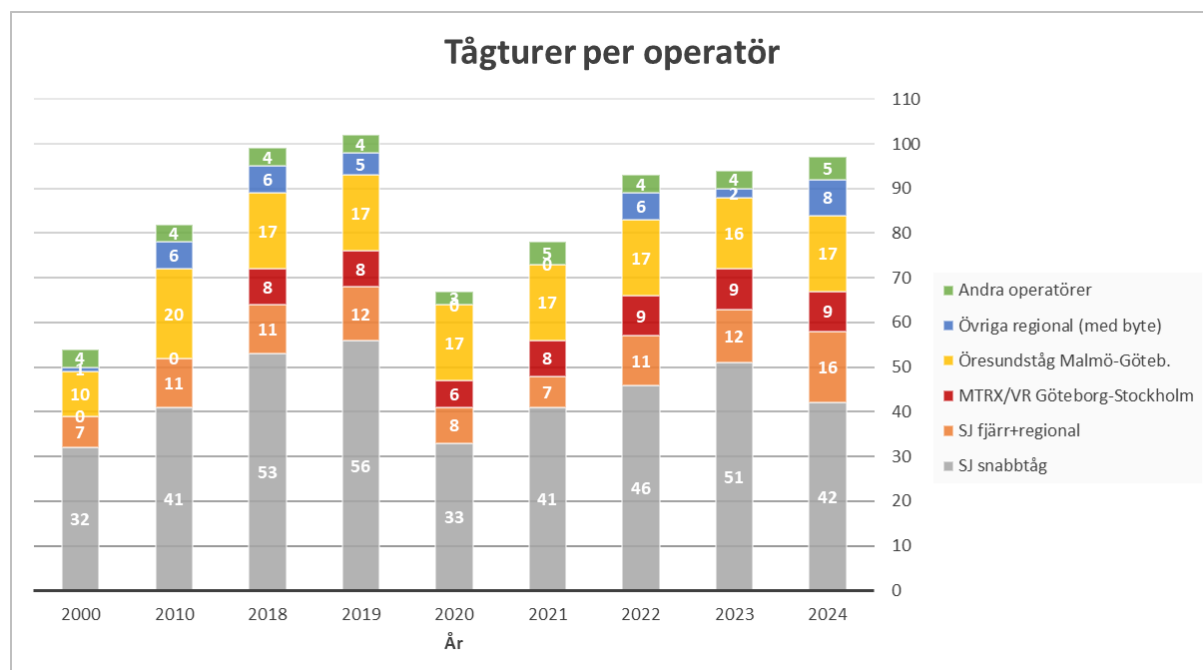


Figur 10. Antal avgångar per vardag i ena riktningen per färdmedel och totalt i fem stora långväga reserelationer perioden 2018-2024.

Figur 10 visar att tågtrafiken och flyget hade det största antalet avgångar 2019. Covid-19-pandemin från 2020 innebar en radikal minskning av antalet flygturer, medan den kommersiella buss- och tågtrafiken gradvis hade återstartat i oktober 2020 när mätningen gjordes. Busstrafiken har också fluktuerat men är ändå det mindre färdmedlet på dessa sträckor. Sammanlagt var antalet förbindelser mindre än hälften år 2020 jämfört med 2019. Återhämtningen under och efter covid-19-pandemin sker fortlöpande, men det är stora skillnader mellan färdmedlen där tåget ligger på 2019 års nivå, medan flyget 2024 har mindre än halva antalet turer och busstrafikens avbräck av pandemin har återhämtats till viss del.

4.2 Antal turer per operatör 2018-2024

Eftersom turtätheten ofta är oregelbunden i långväga trafik är det lättare att tala om antalet turer eller avgångar per vardag (vår mät dag). Ibland används också begreppet dubbelturer vilket är lika med antalet avgångar i vardera riktningen.

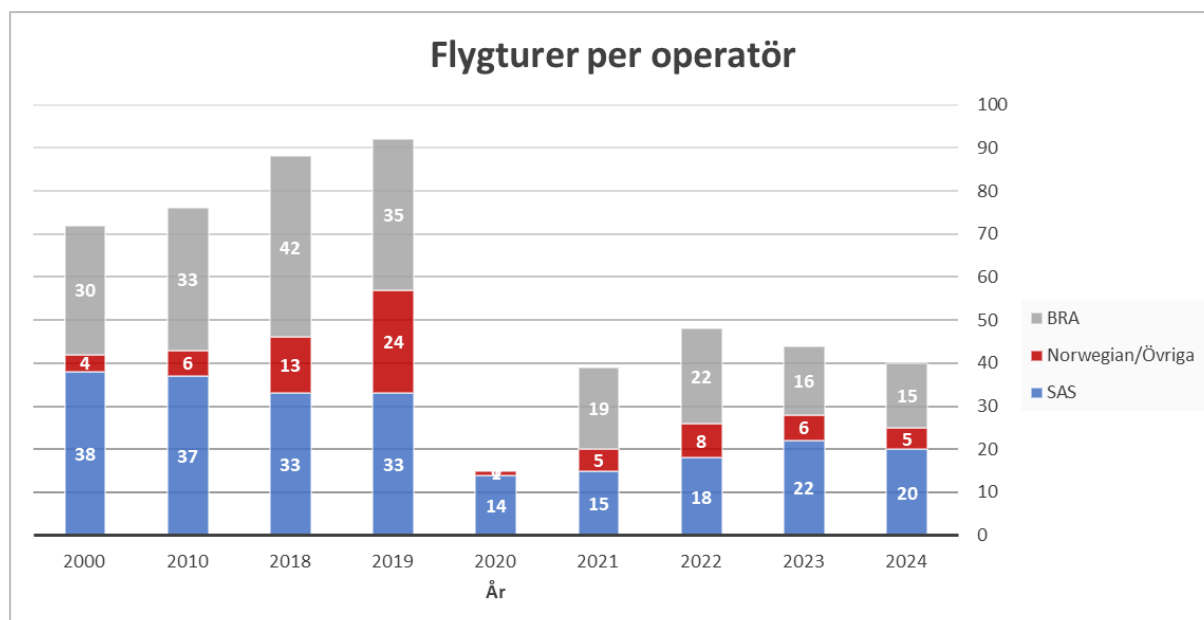


Figur 11. Antal avgångar per vardag i ena riktningen med tåg per operatör och totalt i de fem stora långväga reserelationerna perioden 2018-2024, samt 2000 och 2010 som jämförelse.

”Andra operatörer” inkluderar mindre operatörer som Skandinaviska Jernbanors Blå Tåget samt Flixtain (numera nedlagd trafik), Transdevs (tidigare Veolia) Snälltåget samt Vy:s upphandlade natttåg till Umeå. ”Övriga regional” är upphandlade regionaltågsförbindelser som går del av sträckan mellan ändpunkterna, men som ansluter till fjärrtåg, i regel snabbtåg mot Stockholm så att det går att resa relativt snabbt med ett byte. Det gäller främst Norrtåg på Botniabanan (Umeå–Sundsvall) och X-trafik på Ostkustbanan (Sundsvall–Gävle).

På de fem interregionala kommersiella linjerna dominerar SJ AB totalt sett 2024, där SJ:s snabbtåg svarar för 43 % av tågturerna vilket är lägre andel än 2023 (50 %). Minskningen beror framför allt på tillgång till fungerande snabbtågsfordon. Övriga SJ-turer motsvarar 16 %. Upplägg med upphandlad regional trafik utgör 25 % varav Öresundstågen Malmö–Göteborg är den största andelen. Övriga operatörer har 14 % av avgångarna liksom de två föregående åren (2022 och 2023), varav MTRX Göteborg–Stockholm, under 2024 övertaget och namnändrat till VR, utgör den största delen.

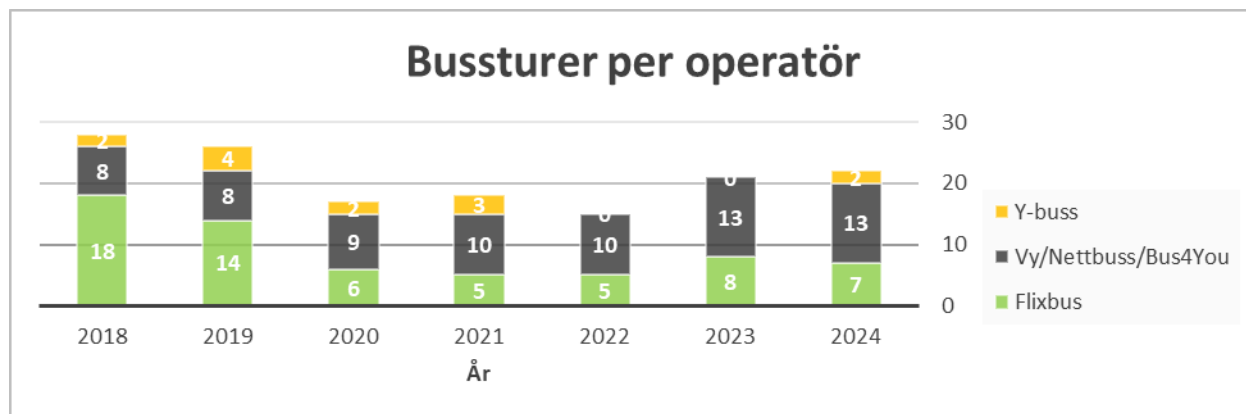
Sammanställningen visar tydligt att SJ över tiden bibehåller sin marknadsledande position i den kommersiella egentrafiken, och att snabbtågstrafiken är kärnan i det kommersiella utbudet. På sträckorna Malmö–Göteborg och Umeå–Stockholm är inslaget av konkurrens från upphandlad tågtrafik stort vilket minskar de kommersiella möjligheterna. VR (tidigare MTRX) Göteborg–Stockholm är egentligen den enda större kommersiella konkurrenten till SJ även om SJ snabbtåg dominerar också här.



Figur 12. Antal avgångar per vardag i ena riktningen med flyg per operatör och totalt i de fem stora långväga reserelationerna perioden 2018-2024, samt 2000 och 2010 som jämförelse.

När det gäller flygutbudet finns 3-4 konkurrerande bolag på inrikesmarknaden. SAS dominerar. "Norwegian/Övriga" inkluderar operatörerna Ryanair och (tidigare år) Skyways. BRA (Braathens Regional Airlines) inkluderar föregångaren Malmö Aviation. Den inrikes flygtrafiken utförs på fyra av de fem långväga inrikes sträckorna, medan Malmö–Göteborg saknar flygförbindelser. Matarförbindelser från Köpenhamns flygplats Kastrup till Göteborg eller Stockholm har inte inkluderats.

Den inrikes flygtrafiken har minskat radikalt av covid-19-pandemin och den har inte återhämtat sig sedan dess. Antalet turer har dessutom en nedgående trend sedan 2022 vilken sannolikt speglar en nedgång i tjänsteresande. Antalet turer totalt sett är 2024 endast 43 % av 2019 års utbud. Turutbudet totalt har också minskat med 9 % sedan 2023. BRA svarar 2024 för 38 % av flygturerna. BRA trafikerar tre av de fem sträckorna och använder Bromma flygplats i Stockholm, men har aviserat att man ska byta affärsstrategi och lämna Bromma vid årsskiftet. SAS (50 % av turerna) flyger till Arlanda flygplats och trafikerar samma linjer som BRA och dessutom Sundsvall/Timrå–Stockholm genom Xfly. SAS har en mer påtaglig funktion som matarflyg till utrikes destinationer än BRA, men även många inrikes resenärer. De övriga operatörerna (12 % av turerna) använder också Arlanda flygplats, och där har Norwegian dragit ner kraftigt på utbudet i Sverige efter 2019 och trafikerar nu Umeå–Stockholm.



Figur 13. Antal avgångar per vardag i ena riktningen med buss per operatör och totalt i de fem stora långväga reserelationerna perioden 2018-2024 (referensdata från åren 2000 och 2010 saknas).

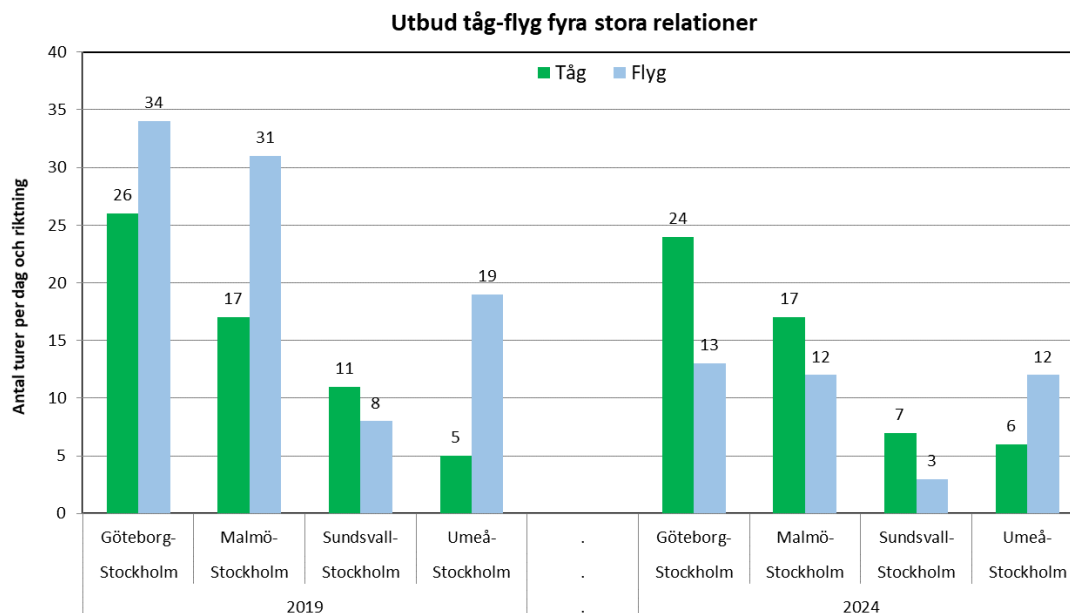
Den långväga busstrafiken minskade med covid-19-pandemin men inte lika stort som för flygtrafiken. Utbudet har återhämtat sig i viss mån eftersom busstrafiken till stor del serverar privatresenärer men inte i samma utsträckning den vikande tjänsteresemarknaden. Vy/Bus4You är den största operatören med 60 % av turerna. Y-buss trafikerar norrlandskusten (Sundsvall–Stockholm och Umeå–Stockholm bland de fem inrikes relationerna) men hade vid mät dagarna en onsdag i oktober 2022 respektive 2023 inga turer, däremot veckoslutstrafik.

4.3 Utbudet av tåg och flyg i de fyra stora 2019 och 2024

De fyra stora långväga relationerna där det finns mer eller mindre stark konkurrens mellan tåg och flyg kan analyseras var för sig för att skapa sig en bild av hur marknadsutvecklingen. Det gäller Göteborg–Stockholm, Malmö–Stockholm, Sundsvall–Stockholm respektive Umeå–Stockholm. Jämfört med föregående avsnitt exkluderas följaktligen Malmö–Göteborg där det inte finns något flygutbud. Här jämförs det tidigare toppåret i tågtrafiken 2019 med 2024.

Antalet avgångar med tåg i angiven körriktning (se Figur 14) bland de fyra stora relationerna är störst på linjen Göteborg–Stockholm, där SJ snabbtåg och MTRX/VR trafikerar linjen. SJ regionaltåg via Västerås är dock inte med i angivet turutbud eftersom restiden är så pass mycket längre än för direkta resor. Under 2024 har turutbudet med tåg minskat med ett par snabbtåg jämfört med 2023, och ligger strax under turutbudet 2019. Flygförbindelserna ligger dock enbart på 38 % av nivån jämfört med 2019 (minskning med 62 %) och har likaledes minskat ett par turer sedan 2023. Det är enbart SJ snabbtåg som erbjuder en avgång i timmen eller liknande turtäthet, medan MTRX/VR och de tre flygbolagen (BRA, SAS och särskilt Ryanair) har lägre turtäthet.

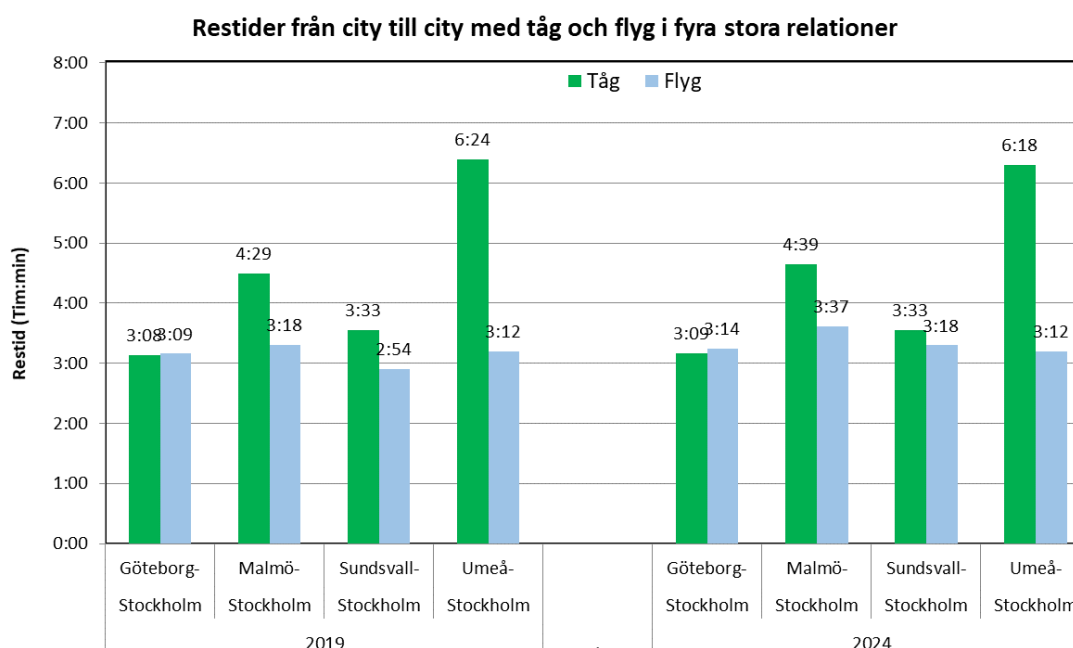
Antal turer



Figur 14. Antal avgångar per vardag för flyg och tåg i fyra stora långväga reserelationer 2019 och 2024. Jämförelsen inkluderar enbart direkta fjärrtåg (snabbtåg, intercitytåg och natttåg), inte regionala tåg med eller utan byte, men samtliga direkta flygförbindelser oavsett bolag.

För de tre andra sträckorna är bilden likartad: SJ snabbtåg har 2024 minskat utbudet något jämfört med 2023 och ligger i nivå med eller strax under nivåerna före covid-19-pandemin. Inrikesflyget ligger på betydligt lägre nivåer, under hälften av utbudet 2019 förutom på sträckan Umeå–Stockholm där restidsfördelen för flyg är mer påtaglig. Flygets minskning på den senare sträckan är 37 % jämfört med 2019.

Restider



Figur 15. Restider för flyg och tåg från city till city i fyra stora långväga reserelationer 2019 och 2024. Fjärrtåg exklusive natttåg, med flyg inkl. matartransporter och terminaltider.

Restiderna har inte förändrats nämnvärt mellan 2019 och 2024. Restiden med tåg från city till city, eller centralstationerna, är i genomsnitt likvärdiga med flyg inklusive matarresor och incheckningstid mellan Göteborg respektive Sundsvall och Stockholm. På de längre sträckorna Malmö–Stockholm och särskilt Umeå–Stockholm ger flyget väsentligt kortare restider. Det är också på de två sistnämnda sträckorna som det finns nattåg som alternativ. Restiderna för tåg avser dock enbart dagtåg, medan nattågen har längre restider vilket medger avgång på kvällen och ankomst på morgonen.

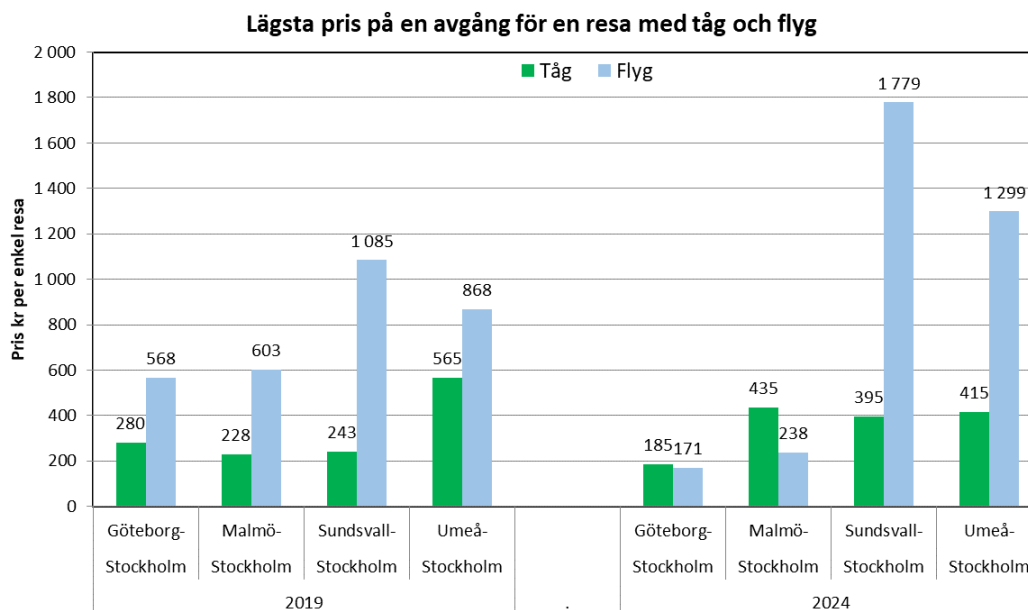
Biljettpriser

Biljetterna säljs i ett flertal priskategorier som kan skilja mellan operatörer. Vanligen är det olika bokningsregler med icke ombokningsbar biljett, ombokningsbar eller också återbetalningsbar i händelse av inställd resa, samt varierande komfort och servicenivå. Priserna varierar också beroende på efterfrågan, eller beräknad belägningsgrad i respektive tur. Det är inte möjligt att beräkna medelpriset totalt sett (medelintäkten) för respektive färdmedel eftersom vi inte vet hur många biljetter som säljs i vardera priskategorin. Biljettpriserna kan däremot jämföras i respektive kategori. Priserna anges i fasta priser, dvs. i praktiken 2023 års prisnivå för 2019 respektive 2024 års priser.

De biljettpriskategorier som förekommer i denna rapport är (se vidare i bilaga 3):

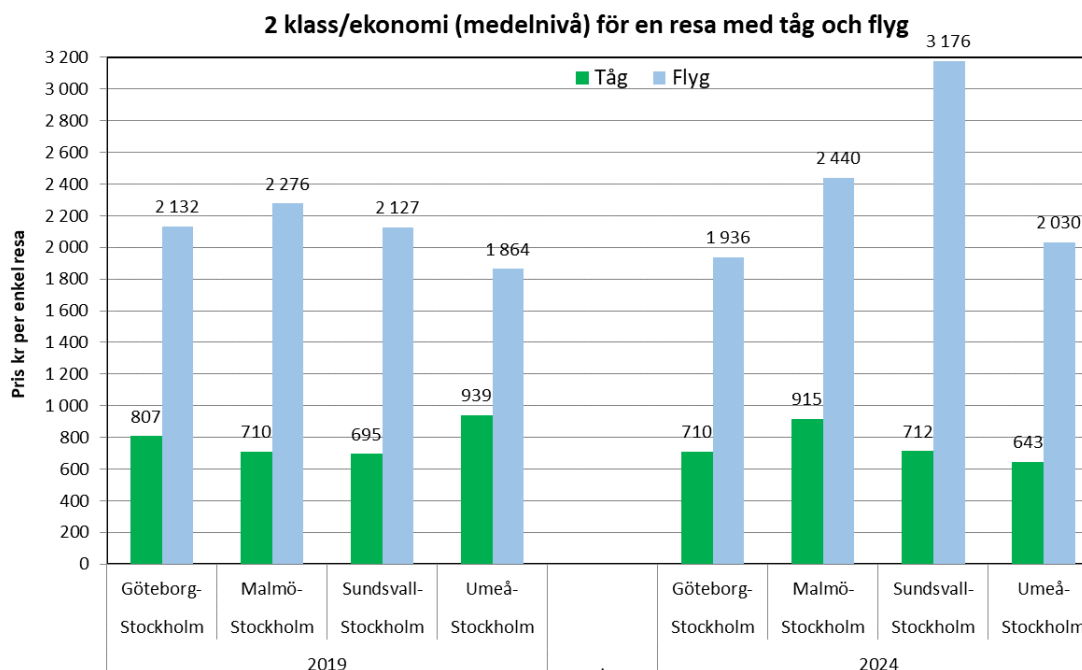
- a. Lägsta pris (2 klass/ekonomi). Lägsta pris för någon biljett resdagen, bokad en vecka före resdagen. I regel icke ombokningsbar (eller återbetalningsbar).
- b. 2 klass/ekonomi medelnivå. Medeltal för en ombokningsbar biljett resdagen, bokad en vecka före resdagen. Tidigare kallat normalpris och ofta återbetalningsbar. I ett historiskt perspektiv den vanligaste biljettkategorin, men numera mer fokus på lägre pris på bekostnad av flexibilitet.
- c. 1 klass/tjänste flex. Medeltal för en ombokningsbar och återbetalningsbar biljett resdagen, bokad en vecka före resdagen. I regel mer benutrymme och högre servicenivå än 2 klass/ekonomi. Tidigare även kallat normalpris 1 klass.

En genomgång av priserna i de olika kategorierna kan ge information om marknadens utveckling.



Figur 16. Det lägsta biljettpriset (kr) som fanns oavsett avgång under dagen för en biljett för tåg respektive flyg i de fyra stora långväga relationerna 2019 och 2024.

Under 2024 var det liksom föregående år mycket stora skillnader i de lägsta flygpriserna. Anledningen till de låga lägsta priserna Göteborg–Stockholm och Malmö–Stockholm är att ett flygbolag (Ryanair) kör en tur på dessa rutter med låga lockpriser. Det går följaktligen att hitta billigare flygbiljetter än tågbiljetter. Däremot har lägsta pris på tågbiljetter Malmö–Stockholm och Sundsvall–Stockholm samt flygbiljetter Sundsvall–Stockholm stigit kraftigt sedan 2019.



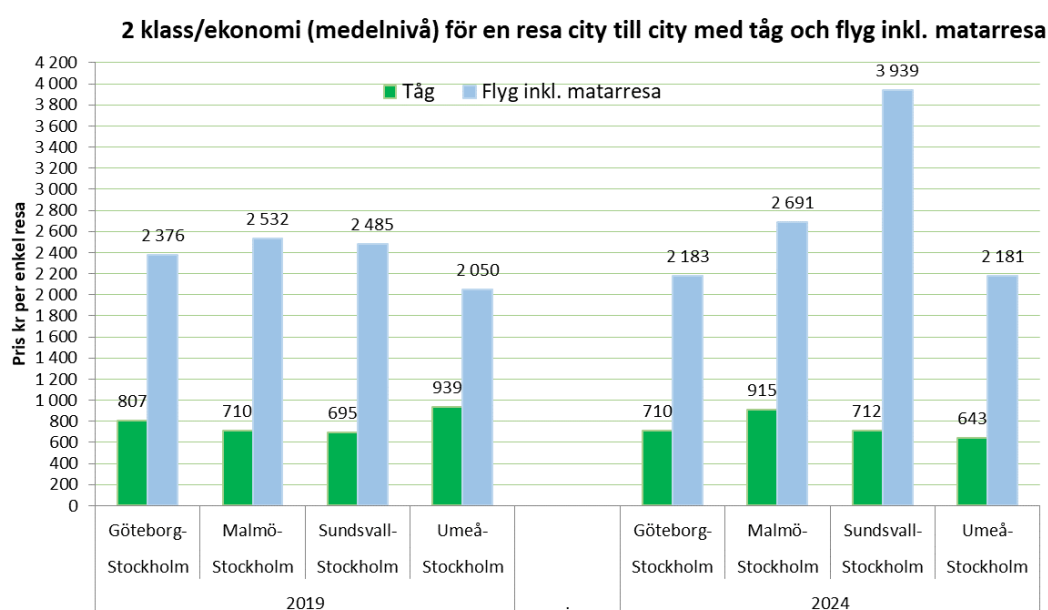
Figur 17. Biljettpris i 2 klass/ekonomi (medelnivå; kr) i genomsnitt för en ombokningsbar biljett i andra klass/ekonomi bokad en vecka innan avresa, för tåg respektive flyg i de fyra stora långväga relationerna 2019 och 2024.

Föregående prisdiagram, Figur 17, visar 2 klass/ekonomi (medelnivå) i genomsnitt, där biljetterna är ombokningsbara. Avgifterna för ombokningsbar respektive

återbetalningsbar biljett varierar mellan operatörerna. För SJ snabbtåg motsvarar det ett tillägg utöver en fast bokning på 100 kr för ombokningsbar och 250 kr för återbetalningsbar biljett. För flygbiljetter är motsvarande kostnad 300-500 kr.

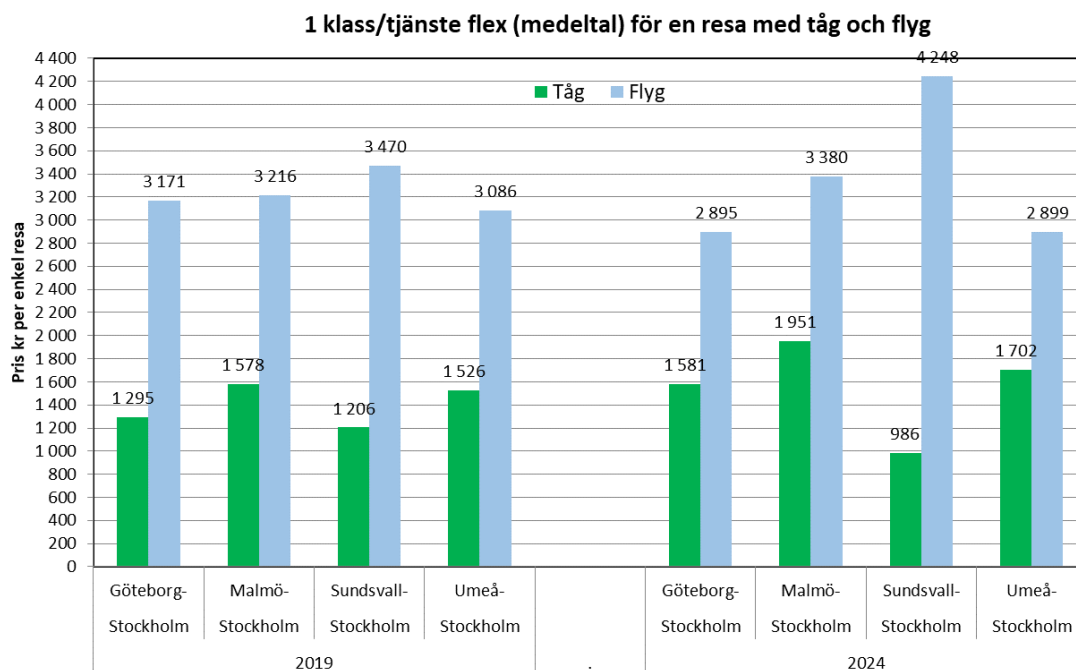
Jämfört med 2019 har flygbiljetterna Sundsvall–Stockholm (+80 %) ökat mest. De andra flygrelationerna har marginella ökningar, förutom Göteborg–Stockholm som har fått något lägre biljettpriser i genomsnitt. Tågresorna har ökade biljettpriser Malmö–Stockholm (+29 %) men minskade Göteborg–Stockholm (-12 %) och Umeå–Stockholm (-32 %) vid bokning en vecka i förväg.

Det ska påpekas att de genomsnittliga priserna inte säger något om spridningen av olika biljettpriser och hur många biljetter som säljs i respektive kategori. Det kan följaktligen finnas tillfällen när flyg erbjuder billigare biljetter än tåg från en eller flera operatörer, särskilt om avgångstiden inte spelar någon roll.



Figur 18. Biljettpris i 2 klass/ekonomi (medelnivå; kr) för en biljett city till city inklusive anslutningsresor till och från flygplatsen, medeltal för operatörer bokad en vecka innan avresa för tåg och flyg i de fyra stora långväga relationerna 2019 och 2024.

Om kostnaden för anslutningsresor mellan city (järnvägsstationen) och flygplatsen läggs till biljettpriset för flyg erhålls ett pris som tydligare speglar priset för resan mellan noder med hög tillgänglighet, det vill säga city till city. För resänderen som inte går till och från cityområden blir förhållandet i biljettpriser (och restider) mellan flyg och tåg annorlunda. Det är framför allt flygplatsen Sundsvall/Timrå som saknar reguljär kollektivtrafik som märks i priset för matarresan. I pris räknat är Umeå relativt lättillgängligt med flyg, medan restiden med tåg å andra sidan är den längsta i urvalet.



Figur 19. 1 klass/tjänste flex, medeltal (kr) för en biljett, genomsnitt för operatörer bokad en vecka innan avresa för tåg och flyg i de fyra stora långväga relationerna 2019 och 2024.

De högsta priserna har inte förändrats så mycket mellan 2019 och 2024. För tåget generellt har skillnaderna mellan låga och höga priser minskat.

4.4 Utvecklingen av långväga kommersiell tågtrafik 2024

Urval av sträckor och basår

Tabell 4 ger en översikt över inrikes kommersiella tåglinjer. Urvalet är de åtta definierade sträckorna med kommersiell fjärrtrafik som också överensstämmer med urvalet i avsnitt 5. På tre av dessa sammanlagt åtta relationer förekommer också nattågstrafik som ingår i denna tabell till skillnad från andra analyser i rapporten. Samtliga data avser den ena riktningen, det vill säga utbudet i angiven körriktning, i regel för resa till Stockholm. Utbudet i motsatt riktning är likartat.

Utvecklingen 2024 jämförs med tidigare år: 2019 är valt som det referensår med hittills störst efterfrågan och utbud i allmänhet. Referensåret 2023 möjliggör en jämförelse med föregående år och ger en bild av hur utbudet återhämtar sig efter covid-19-pandemin. De procentuella förändringarna större än $\pm 5\%$ har färgmarkerats för ökad tydlighet, där grönt är förbättring och rött är försämring ur resenärens eller tillgänglighetssynvinkel. Det innebär att trender kan avläsas i mängden färgad area.

Tabell 4. Åtta inrikes långväga kommersiella tåglinjer 2024 jämförda med 2023 resp. 2019

	Totalt antal turer med tåg					Medelrestid (tim:min)					Pris 2 kl. medelnivå (kr; 2023 års prisnivå)					1)
Relation	2024	2024				2024	2024				2024	2024				Anm
	jmf 2023	jmf 2019	2024	2023	2019	jmf 2023	jmf 2019	2024	2023	2019	jmf 2023	jmf 2019	2024	2023	2019	
Göteborg–Stockholm	0%	3%	37	37	36											2)
SJ snabbtåg	-12%	-21%	15	17	19	1%	0%	03:05	03:04	03:05	12%	-10%	746	667	832	
MTRX / VR snabbtåg	0%	13%	9	9	8	1%	1%	03:16	03:15	03:14	24%	-13%	651	523	751	
Övriga intercity	-100%	-100%	0	1	1				03:33	05:29				179	656	
SJ regional (via Västerås)	30%	63%	13	10	8	0%	0%	04:45	04:45	04:45	7%	-19%	407	381	505	
Sundsvall–Stockholm	-7%	-19%	13	14	16											3)
SJ snabbtåg	-30%	-36%	7	10	11	0%	0%	03:33	03:32	03:33	5%	3%	712	678	695	
SJ övriga tåg	0%	-67%	1	1	3	-1%	-6%	04:05	04:07	04:20	26%	12%	545	434	488	
RKM regional+SJ	67%	150%	5	3	2	-2%	7%	04:18	04:22	04:02	17%	-22%	370	316	472	
Malmö–Stockholm	0%	0%	18	18	18											
SJ snabbtåg	-7%	-7%	14	15	15	-1%	1%	04:29	04:32	04:26	1%	34%	1014	1006	759	
Övriga intercity	50%	50%	3	2	2	14%	12%	05:27	04:48	04:53	-36%	29%	449	699	348	
SJ nattåg (sovvagn)	0%	0%	1	1	1	4%	-1%	07:20	07:05	07:23	15%	51%	1485	1287	986	
Östersund–Stockholm	0%	14%	8	8	7											5)
SJ snabbtåg	0%	0%	1	1	1	0%	2%	04:54	04:54	04:49	-6%	48%	790	842	533	
RKM regional+SJ	0%	0%	4	4	4	9%	-1%	06:25	05:54	06:29	-7%	2%	1045	1128	1024	
SJ intercity	0%	100%	2	2	1	0%	10%	06:04	06:05	05:30	-3%	-38%	585	605	942	
SJ nattåg (sovvagn)	0%	0%	1	1	1	-3%	-15%	07:41	07:53	09:01		-100%	0	i.u.	1242	
Karlstad–Stockholm	0%	-20%	8	8	10											6)
SJ snabbtåg	0%	0%	4	4	4	1%	-3%	02:35	02:33	02:40	-20%	12%	603	754	539	
Övriga intercity		-100%	0	0	4					02:56					341	
SJ intercity	0%	100%	4	4	2	2%	-10%	02:53	02:50	03:12	-10%	-12%	467	517	530	
Malmö–Göteborg	-13%	-20%	20	23	25											
SJ snabbtåg	-57%	-63%	3	7	8	1%	11%	02:34	02:33	02:19	30%	30%	493	380	379	
RKM reg.(Öresundståg)	6%	0%	17	16	17	-2%	6%	03:08	03:12	02:57	1%	-12%	435	431	492	
Borlänge–Stockholm	0%	-10%	9	9	10											
SJ snabbtåg (ingen trafik)			0	0	0											
SJ intercity	0%	-10%	9	9	10	-3%	-1%	02:22	02:26	02:23	-14%	-22%	324	376	415	
Umeå–Stockholm	-10%	0%	9	10	9											8)
SJ snabbtåg	-40%	-25%	3	5	4	0%	-2%	06:18	06:17	06:24	-4%	-13%	802	835	918	
RKM regional+SJ	50%	0%	3	2	3	9%	11%	07:42	07:02	06:57	-2%	-8%	1175	1202	1278	
SJ nattåg	0%		1	1	0	-2%		09:23	09:34				1285	i.u.	i.u.	
Övriga nattåg	0%	0%	2	2	2	-3%	-6%	08:51	09:10	09:25	-11%	-25%	1000	1128	1332	
Färgmarkeringar av förändringar ur resenärsperspektiv: ±0-5 % ingen markering, ±6-20 % lätt röd (försämring)/grön (förbättring), ±21 % och upp mer färg																
Anmärkningar																
1) Bokning en vecka innan avgång (en onsdag). Priser insamlade från Samtrafiken (vissa linjer) samt operatörerna, vilka skiljer mer eller mindre.																
Priserna innehåller osäkerheter om bokningsregler (kan ombokas/kan återbetalas) över tiden																
2) Övriga intercity: Blå tåget 2019, Flixtrain 2023																
3) Övriga intercity: Transdev Snälltåget																
4) Banarbeten i perioder 2023 har orsakat inställda tåg																
5) Övriga intercity: Tågab 2019																
6) SJ nattåg: Kommersiell trafik 2023 och 2024. Ingen prisuppgift 2023 (slutsålt eller inställt)																
7) Övriga nattåg: Upphandlad trafik. Vv är operatör 2023 och 2024. SJ var operatör 2019																

Totalt antal turer

Analysen visar att totalt antal turer 2024 har minskat på flera linjer sedan föregående år, och tabellen har åtskilliga celler rödfärgade (det vill säga en för resenärerna negativ förändring). En trend är att det på flera sträckor går färre snabbtåg än 2023: Göteborg–Stockholm, Sundsvall–Stockholm, Malmö–Stockholm, Malmö–Göteborg och Umeå–Stockholm. Det kan förmodligen skyllas på fordonsbrist hos SJ. I viss mån har antalet förbindelser med regionala tåg, eventuellt med byte, ökat som kompensation.

Restider

Restiderna har förändrats blygsamt 2024 jämfört med 2023. De enda nämnvärda förändringarna är att Snälltåget i genomsnitt fått längre körtider Malmö–Stockholm samt att bytesförbindelserna från Östersund respektive Umeå till Stockholm med byte i Sundsvall fått längre bytestider.

Biljettpriser

De genomsnittliga biljettpriserna för kategorin 2 klass medelnivå, det vill säga en ombokningsbar biljett bokad en vecka innan avgång (mät dagen; tidigare kallat normalpriset 2 klass), visar blandade trender beroende på sträcka. Biljettpriserna på sträckan Göteborg–Stockholm har 2024 ökat jämfört med 2023. Det sammanfaller med Flixtrains avtåg från marknaden samt något färre turer med SJ snabbtåg, vilket sammantaget innebar minskat utbud.

Biljetterna till SJ snabbtåg Malmö–Göteborg hade väsentligt högre pris 2024 än föregående år. Det sammanfaller med en kraftig minskning i antalet avgångar. Snälltåget Malmö–Stockholm sålde däremot billigare biljetter 2024 vilket sammanfaller med ökat utbud mät dagen, en tillkommande avgång. SJ:s snabbtåg på den senare sträckan har haft oförändrat höga biljettpriser vilket beror på hög efterfrågan och flera turer slutsålda innan avgång.

På sträckorna från Östersund, Karlstad och Borlänge till Stockholm noterades något lägre (3-20 procent) biljettpriser 2024 än 2023, vid bokning sju dagar innan avresa.

Sammanfattande jämförelse

Det kommersiella tågutbudet har 2024 minskat något, och det är SJ:s snabbtågstrafik på flera sträckor som svarar för minskningen. Det är sannolikt ett problem för SJ att få snabbtågssätt i trafikdugligt skick med skador och tillgängliga verkstadsresurser. X 2000-tågen är dessutom i ett ombyggnadsprogram. I viss mån har antalet förbindelser med regionala tåg, eventuellt med byte, ökat som kompensation.

Det har under 2024 varit blandade trender i biljettpriserna, men de främsta som Göteborg–Stockholm och Malmö–Göteborg kan sannolikt förklaras med minskat utbud som ger högre efterfrågan på de kvarvarande turerna och möjlighet att höja biljettpriserna. Å andra sidan kan lediga sittplatser i tågen vara en anledning att sänka biljettpriserna, något som skett på andra sträckor.

5. Utvecklingen av utbud och priser i tågtrafik 1990-2024

5.1 Trafiksystem i det svenska järnvägsnätet

I det svenska järnvägsnätet valdes från 1990 55 relationer för att så långt möjligt täcka utvecklingen av utbudet på hela järnvägsnätet. För dessa relationer har data om utbud och priser samlats in för hela perioden 1990-2024. Väsentliga utökningar av datainsamlingen till flera relationer har gjorts 2005, 2017 och 2024, det senare året främst delsträckor för att kompensera för brist på en enkel arkiveringsbar tidtabell (Samtrafikens tågtidtabell ges inte längre ut). De tillkommande relationerna har följaktligen inte lika långa tidsserier men i övrigt likvärdigt data.

Relationerna har för analys av tidsserier delats in i trafiksystem efter dess funktion på resemarknaden och i järnvägsnätet. Gemensamt för utbudsrelationerna är att det ska finnas direkta förbindelser, även om också bytesförbindelser kan ingå. De olika trafiksystemen är:

- A. *Kommersiell fjärrtrafik*: Kommersiella långväga linjer huvudsakligen med snabbtåg (8 relationer).
- B. *Storregional trafik*: Kommersiell eller upphandlad trafik på medellånga sträckor över flera regioner (län), huvudsakligen med tågsystem som InterCity eller regionaltåg (10 relationer).
- C. *Regionaltåg*: Tågtrafik på kortare till medellånga sträckor som tidigare delvis upphandlades statligt av Rikstrafiken men numera av regionala trafikhuvudmän (11 relationer). Grupperna D och E kan ses som specialfall av regionaltåg.
- D. *Sidobanor*. Tågtrafik upphandlad av regional trafikhuvudman, på sekundära delar i järnvägsnätet som tidigare var stödberättigade (6 relationer).
- E. *Pendeltåg*. Av regional trafikhuvudman upphandlad pendeltågstrafik i storstadsområdena Stockholm, Göteborg, Skåne samt Östgötapendeln (7 relationer).

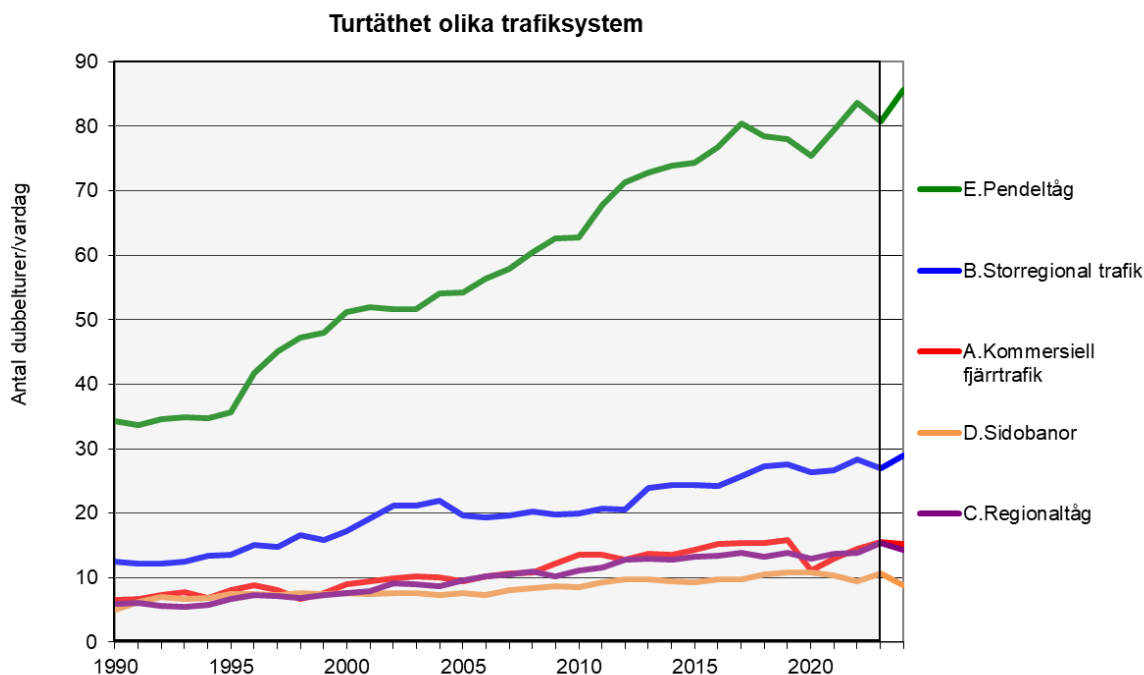
Utöver dessa grupper finns även utrikestrafik, Arlandabanan respektive nattåg, men det är ett mindre antal sträckor som inte analyseras separat. Se bilaga 1.

En sammanställning och bearbetning av utbudsdata för grupperna A-E ovan med sammanlagt 42 relationer har gjorts för 1990-2024. Medelvärden har beräknats för reshastighet i km/h, turtäthet i dubbelturer per vardag och biljettpriser i kr/mil. Dessa har beräknats som oviktade medelvärden för de linjer som ingår i undersökningen, och ger därför ingen exakt bild av värdet men beskriver trender i utvecklingen väl.

När det gäller priser har delvis en annan indelning valts eftersom de huvudsakligen beror på operatör och produkt i kommersiell trafik och RKM i lokal och regional trafik. Det som går att följa över tiden på ett konsekvent sätt är främst SJ:s priser och RKM:s priser för periodkort.

5.2 Utveckling av turtäthet

Turtätheten i trafiksystemen (Figur 20) har ökat successivt under perioden 1990-2024. Pendeltåg (trafiksystem E) och storregional trafik (B) har ökat kraftigt med mer än fördubblad turtäthet sedan 1990. Covid-19-pandemin medförde inställda tåg främst i trafiksystemet kommersiell fjärrtrafik (A) 2020-2021, och en tillfällig minskning för pendeltåg 2020. Sidobanor (D) har svagast utveckling men även där är trenden positiv under perioden sedan 1990.

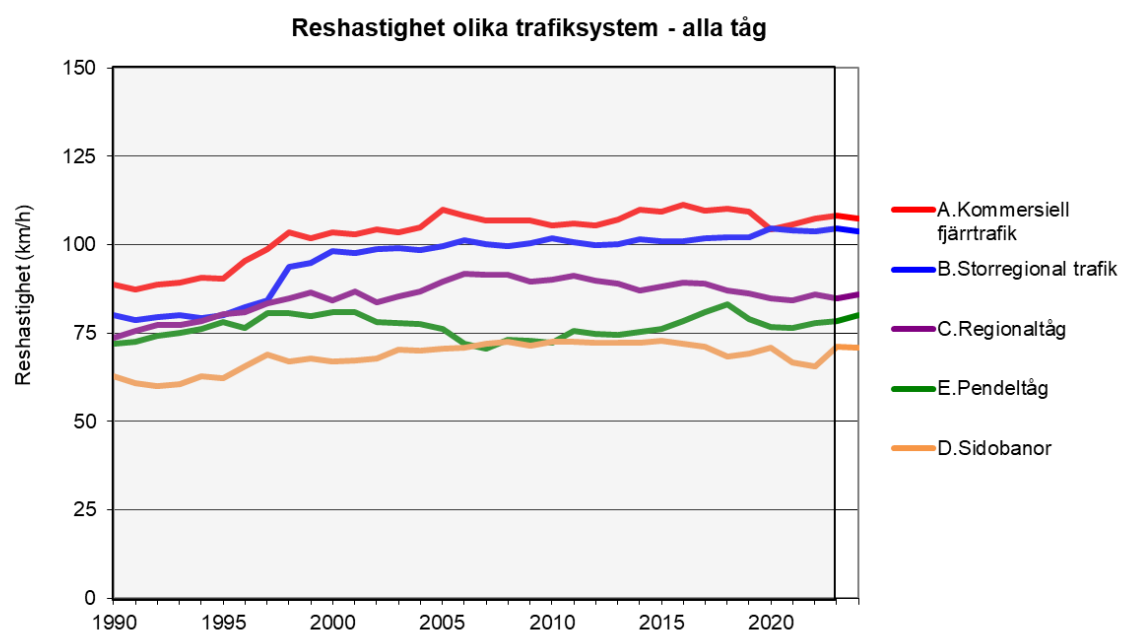


Figur 20. Genomsnittligt antal avgångar per vardag 1990-2024 i respektive trafiksystem A-E. Omkring 15 turer/dag motsvarar regelbunden entimmestrafik, 60 turer/dag kvartstrafik.

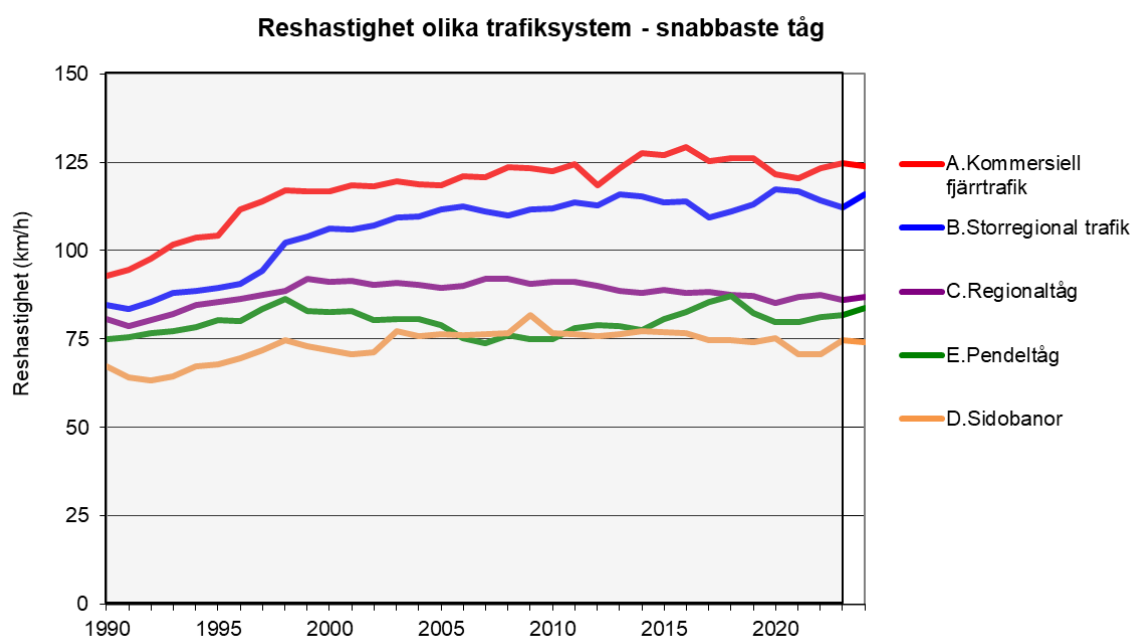
Skillnader mellan 2023 och 2024 är främst att grupperna (E) pendeltåg och (B) storregional trafik har ökat turtäthet efter föregående års minskningar, medan de andra kategorierna har svaga försämringar. Ökningarna är till en del återställning till planerat trafikutbud när lokförarbristen avhjälpes sedan MTR lämnat pendeltågen i Stockholm (E) och den regionala Mälardalstrafiken (B). Dessutom har Skånetrafiken utökat antalet turer mellan Lund och Malmö när den nyligen utökade kapaciteten med fyrspår istället för dubbelspår utnyttjas. Regionaltåg och sidobanor har minskat något. Det beror dels på ekonomisk åtstramning, som Mjölby–Örebro (C) samt Torsby–Kil (D), dels på banarbeten Uddevalla–Herrljunga (C) samt Värnamo–Jönköping (D).

5.3 Utveckling av restid

En bearbetning har gjorts av restider och turtäthet i utbudsdatan för att spegla de generella förändringarna för olika typer av trafik. Beräkningarna har gjorts som oviktade medelvärden för linjerna i de olika trafiksystemen A-E. På så sätt får man en genomsnittlig reshastighet respektive turtäthet som kan jämföras mellan linjer och över tiden.



Figur 21. Genomsnittlig reshastighet (km/h) 1990-2024 för alla förbindelser i respektive trafiksystem A-E.



Figur 22. Genomsnittlig reshastighet med snabbaste tåg 1990-2024. Snabbaste tåg är i regel enstaka turer med färre uppehåll vid mellanstationer.

Reshastigheten, eller medelhastigheten för (A) kommersiell fjärrtrafik och (B) storregional trafik ökade framför allt i perioden 1995-2000 som följd av utbyggnaden av järnvägsnätet. Även regionaltåg och sidobanor har ökat medelhastigheterna men inte lika markant. Efter 2005 har dock främst (C) regionaltåg fått något ökade restider, det vill säga minskad reshastighet, som i regel beror på kapacitetspåslag med ökat antal tågmöten på de oftast enkelspåriga banorna. I något fall är orsaken banarbeten (särskilt Uddevalla–Herrljunga (C) 2023 och 2024 med bussersättning istället för tåg vid Vänersborg).

De snabbaste tågen i respektive trafiksystem har högre medelhastigheter men utgör enbart en mindre del av det samlade utbudet. Under covid-19-pandemin, och i viss utsträckning under 2022 och 2023 med personalbrist, har de snabbaste tågen ställts in. Det påverkar kurvorna för (A) kommersiell fjärrtrafik och (B) storregional trafik. I den senare kategorin har snabbare tåg återinsatts på Svealandsbanan 2024 vilket påtagligt minskar de kortaste restiderna Eskilstuna– respektive Örebro–Stockholm.

Medelhastigheten är i regel avgörande för konkurrenskraften mot bil och flyg och ger därför bättre ekonomiska förutsättningar för den kommersiella tågtrafiken. Sedan banutbyggnader och snabbtågsupprustning på 1990-talet har det dock inte skett några väsentliga förbättringar. Fluktuationer mellan åren kommer av kapacitetstillägg när antalet tåg på banan ökar och delvis hindrar full hastighet, uppehållsmönster och i vissa fall banarbeten i varierande omfattning.

5.4 Utveckling av priser

Medelvärden för biljettpriser i kr/mil (det vill säga kronor per 10 km) har beräknats för olika trafiksystem oavsett produkt och standard. Dessa har beräknats som oviktade medelvärden för de linjer som ingår i undersökningen, och ger därför ingen exakt bild av priserna men beskriver utvecklingstendenser. I diagrammen redovisas fasta priser i 2023 års prinsnivå respektive 2024 års priser. En indexserie har beräknats där 1990 har index 100 för IC/regional och RKM månadskort. För snabbtåg gäller dock 1991=100 förutom snabbtåg lägsta pris där 1996=100. Det speglar introduktionen av snabbtågsutbudet under 1990-talet.

Utvecklingen för några olika produkter inom tågsystemen visar spännvidden i biljettpriserna. Från och med 1996 framgår den större prisdifferentiering som SJ införde i snabbtågstrafiken vilket innebär en stor skillnad mellan dyraste och billigaste biljetter. Priserna i kommersiell trafik har annars varit ganska stabila över perioden i reala termer, med vissa fluktuationer. Månadskorten för pendling har dock blivit väsentligt dyrare under perioden, men har sedan 2019 sjunkit något räknat i fasta priser genom inflationen. 2024 höjdes flera månadskortspriser.

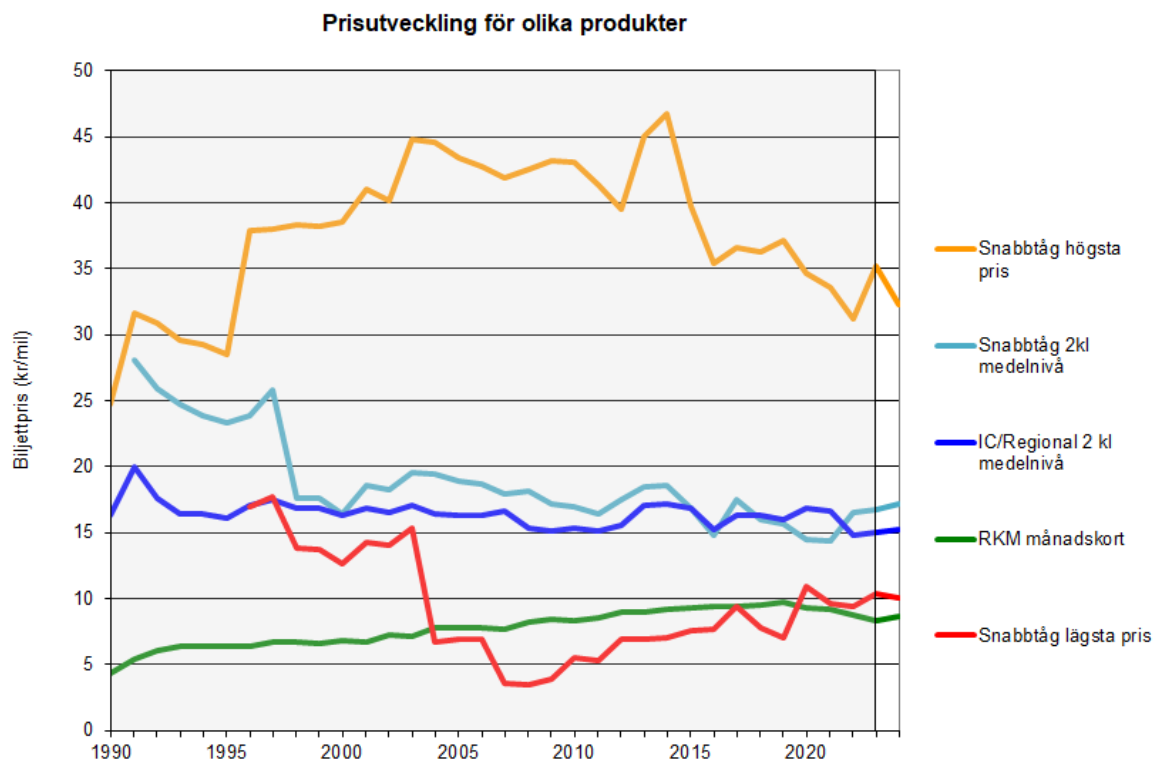
Tabell 5. Biljettpriser för några olika produkter inom trafiksystemen 2024

Produkt	Pris (kr/mil)	Index 2024	Förändring sedan 2023	Anmärkning
Snabbtåg, högsta pris	32,27	102	-8 %	1991= index 100
Snabbtåg, 2 klass medelnivå	17,18	61	+3 %	1991= index 100
Snabbtåg, lägsta pris	10,07	59	-3 %	1996= index 100
IC/regional, (normalpris)	17,27	93	-2 %	1990= index 100
RKM månadskort¹	8,65	201	+4 %	1990= index 100

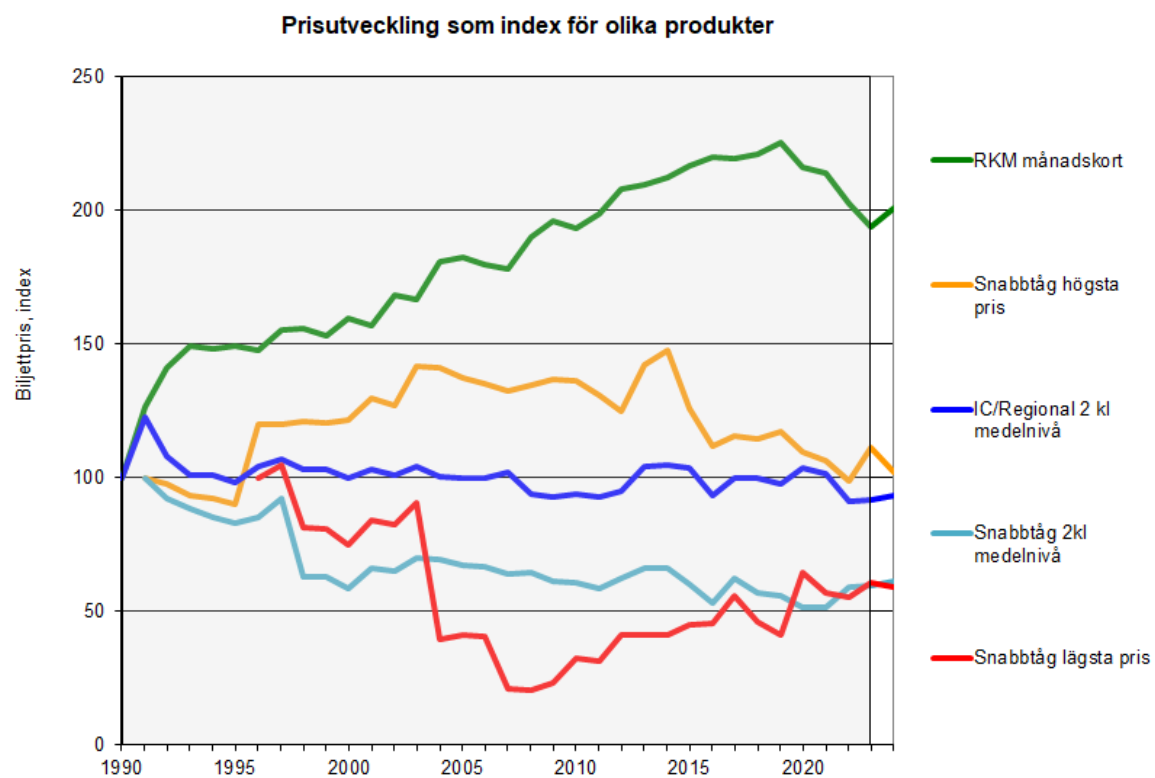
¹ Beräknat på 40 enkla resor per 30 dagar för ett urval av åtta sträckor med 48 km medelreslängd

Färgmarkeringar av förändringar ur resenärsperspektiv: ± 0 -5 % ingen markering, ± 6 -20 % lätt röd (försämring)/grön (förbättring), ± 21 % och upp mer färg

Medan biljettpriserna i upphandlad trafik har stigit sedan 1990 har de snarare sjunkit för kommersiell persontrafik. Förändringarna 2024 jämfört med föregående år är små, med en sänkning av det högsta priset (i regel 1 klass) som största förändring.



Figur 23. Genomsnittliga biljettpriser (kr/mil i 2023 års priser) 1990-2024 för några olika produkter vid enkel resa, samt pris med månadskort vid daglig arbetspendling.



Figur 24. Index för genomsnittliga biljettpriser för olika produkter 1990-2024. 1990 är index 100, för snabbtåg dock 1991 (högsta pris och 2 kl medelnivå) samt 1996 (lägsta pris).

6. Utvecklingen 1990-2024: Diskussion och slutsatser

Persontrafiken på järnväg har trendmässigt ökat sedan 1990 och har mer än dubblats de senaste 30 åren. Efterfrågan har växt i takt med utbudsförbättringar genom snabbare tåg, tätare turer och attraktiva priser.

Utbudet under covid-19-pandemin 2020-2021 sjönk dock särskilt i kommersiell långväga trafik genom inställda tåg, medan i den regionala trafiken den övervägande delen av tågtrafiken kördes som planerat. Därefter har antalet avgångar i det närmaste återställts till nivån före pandemin, det vill säga det tidigare toppåret 2019.

Under 2024 har utbudet av tågtrafik varit tämligen stabilt med relativt små förändringar sedan 2023. De förändringar som märks är framför allt i snabbtågs-trafiken där förändringar i antalet avgångar leder till förändrat biljettpris genom den flexibla prissättning som tillämpas. SJ har dragit in några snabbtågsavgångar på flera linjer vilket sannolikt beror på fordonsbrist, orsakade av dels pågående ombyggnadsprogram av X 2000, dels tekniska problem och eftersläpande underhåll av tågsätten. Under hösten 2024 (efter årets undersökningstillfälle) drog man också in snabbtågs-trafiken över Öresundsförbindelsen till Köpenhamn så att tågen från Stockholm istället vänder i Malmö, av samma skäl. En sträcka där priserna noterbart gått upp är Göteborg–Stockholm, där utbudet av SJ:s snabbtåg minskade med ett par avgångar jämfört med 2023, lågprisoperatören Flixbus lämnade marknaden och MTRX snabbtåg togs över av VR 2024. På sträckan Malmö–Göteborg minskade SJ utbudet genom att mer än halvera antalet snabbtågsavgångar och justerade därmed upp biljettpriserna.

Privatresandet har utvecklats mycket starkt sedan covid-19-pandemin och ligger i nivå med 2019, eller till och med över. Tjänsteresandet har inte nått nivåerna 2019 vilket är en förklaring till att flyget på de stora inrikeslinjerna inte har återhämtat sig och har tappat ytterligare i utbud och resande 2024 sedan föregående år. Flyget på de största linjerna med tågkonkurrens var 2024 på en nivå under hälften av toppåret 2019. Å andra sidan sker en priskonkurrens med tåg på de största reserelationerna framför allt Göteborg–Stockholm och Malmö–Stockholm, med billiga flygbiljetter som beroende på avgång kan vara lägre än tillgängliga biljetter för tågresor.

Bussutbudet har en svagt stigande trend, trots att buss ofta har svårt att konkurrera såväl i restid som i pris med lågprisbiljetter för tåg och flyg på de större relationerna. Men man kan anta att relativt höga snabbtågs- och flygpriser ändå gör att resenärer väljer buss när det är väsentligt billigare.

Sammanfattningsvis har 2024 inneburit en viss minskning av snabbtågsutbudet av tekniska skäl, och åtföljande högre priser på vissa linjer. Efterfrågan är relativt svag på tjänsteresor men mycket stark på privatresor. Däremot har tågets konkurrenssituation med flyg och buss förändrats radikalt efter covid-19-pandemin och snabbtåg är tydligt marknadsledande i många långväga relationer.

.

7. Referenser

Rapporten bygger på databasen som samlats in vid KTH. Övriga referenser i årets rapport:

Bantrafik, 2023. Statistik 2024:21. Trafikanalys (och tidigare års motsvarande publikationer)

Fröidh, O., Andersson, J., och Thulin, M. 2023. *Utbud och priser i persontrafik på järnväg 2022. Utveckling i Sverige 1990-2023*. Rapport TRITA-ABE-RPT-2330. Stockholm

Nelldal, B.-L., Andersson, J. och Fröidh, O., 2020. *Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2020. Avreglering och konkurrens mellan tåg, flyg och buss samt effekter av coronapandemin på trafiken*. KTH, rapport TRITA-ABE-RPT-2036. Stockholm

Prop. 2008/09:176. Konkurrens på spåret

Rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar

Bilaga 1: Lista över undersökta relationer

Insamling av utbudsdata sker på ett stort antal sträckor. Från 2007 är det 85 relationer, men det har därefter utökats ytterligare i några omgångar bland annat för att få prisdata på delsträckor. Analysen på aggregerad nivå görs inom de namngivna grupperna av utbudsrelationer (se tabellen).

”Tåg, tidtabell nr” syftar på de linjetidtabeller som Samtrafiken har gett ut (Resrobot).

Nr	Typ	Relation	Tåg Avstånd km	Tåg Tidtabell nr	Flyg fr.o.m. 2009	Buss fr.o.m. 2010
1	Kommersiell fjärrtrafik	Göteborg - Stockholm	455	60	X	X
2		Sundsvall - Stockholm	402	41	X	X
3		Malmö - Stockholm	598	80	X	X
5		Östersund - Stockholm	540	42	X	X
6		Karlstad - Stockholm	327	70	X	X
7		Malmö - Göteborg	300	100	-	X
8		Borlänge - Stockholm	225	50	X	X
22		Umeå - Stockholm	714	41	X	X
9	Storregional trafik	Linköping - Stockholm	209	81	-	X
10		Gävle - Stockholm	182	41	-	X
11		Karlstad - Göteborg	251	71	-	X
12		Örebro - Stockholm	205	53	-	X
13		Eskilstuna - Stockholm	115	58	-	X
14		Västerås - Stockholm	107	57	-	X
15		Nyköping - Stockholm	103	81	-	X
16		Uppsala - Stockholm	66	51	-	X
24	Utrikestrafik	Kalmar - Göteborg	352	95	-	-
26		Karlskrona - Malmö	244	90	-	-
17		Stockholm - Köpenhamn	644	80	X	X
18	Nattåg	Stockholm - Oslo	574	70	X	X
19		Göteborg - Köpenhamn	353	100	X	X
20		Göteborg - Oslo	349	90	X	X
21	Regionaltåg	Göteborg - Åre	840	42	X	X
22		Umeå - Stockholm	714	40	X	X
23		Luleå - Göteborg	1466	40	X	X
27	Regionaltåg	Östersund - Sundsvall	197	42		
42		Härnösand - Sundsvall	68	41		
28		Västerås - Norrköping	161	56		
29		Mjölby - Örebro	121	62		
30		Nässjö - Falköping	113	65		
31		Borlänge - Gävle	115	52		
32		Mora - Borlänge	104	50		
33		Uddevalla - Herrljunga	91	67		
44		Hudiksvall - Gävle	132	41		
45		Bollnäs - Gävle	99	44		
47		Arvika - Karlstad	68	70		

Nr	Typ	Relation	Avstånd km	Tidtabell nr	fr.o.m. 2009	fr.o.m. 2010		
34	Sidobanor	Kalmar - Linköping	235	84				
35		Halmstad - Nässjö	196	86				
38		Torsby - Karlstad	102	74				
39		Borås - Varberg	84	67				
40		Värnamo - Jönköping	75	87				
41		Fagersta - Västerås	80	55				
2001	Pendeltåg	Tumba - Stockholm	23	114				
2002		Nynäshamn - Stockholm	64	112				
2003		Täby - Stockholm	18	122				
2005		Alingsås - Göteborg	45	131				
2006		Lund - Malmö	16	104				
43		Ystad - Malmö	65	65				
48		Linköping - Norrköping	47	81				
54	Öresundsbron	Malmö - Köpenhamn	47	101				
55	Arlandabanan	Arlanda - Stockholm	44	46				
					Från år	Anm		
4	Övriga	Kalmar - Stockholm	548	95	1990	Flyg och buss fr o m 2009		
25		Gävle - Avesta - Hallsberg	252	54	1990			
37		Simrishamn - Malmö	111	107	1990			
36		Malung - Borlänge	129	48	1990			
2004		Saltsjöbaden - Stockholm	16	128	1990			
56		Trollhättan-Göteborg	82	72	1990	ej pris		
57		Norrköping-Malmö	435	80	2005	ej pris		
58		Umeå-Kiruna	590	40	2005	ej pris		
59		Luleå-Kiruna	304	30	2005	ej pris		
60		Kalmar-Malmö	295	95	2005	ej pris		
61		Nässjö-Malmö	268	80	2005	ej pris		
62		Jönköping-Göteborg	184	65	2005	ej pris		
63		Strömstad-Göteborg	180	130	2005	ej pris		
64		Jönköping-Linköping	163	65	2005	ej pris		
65		Halmstad-Malmö	157	100	2005	ej pris		
66		Halmstad-Göteborg	150	100	2005	ej pris		
67		Kristianstad-Malmö	113	90	2005	ej pris		
68		Uddevalla-Göteborg	92	130	2005	ej pris		
69		Vänersborg-Göteborg	86	72	2005	ej pris		
70		Hässleholm-Helsingborg	77	91	2005	ej pris		
71		Varberg-Göteborg	76	100	2005	ej pris		
72		Borås-Göteborg	72	97	2005	ej pris		
73		Helsingborg-Malmö	65	108	2005	ej pris		
74		Uppsala-Tierp	62	45	2005	ej pris		
75		Lidköping-Stockholm	343	63	2005	ej pris		
76		Nässjö-Oskarhamn	149	85	2005	ej pris		
77		Lidköping-Göteborg	135	63	2005	ej pris		
78		Vimmerby-Linköping	101	84	2005	ej pris		
79		Emmaboda-Karlskrona	57	96	2005	ej pris		
80		Borås-Herrljunga	43	67	2005	ej pris		
81		Nässjö-Vetlanda	37	88	2005	ej pris		
82	Botniabanan	Umeå-Örnsköldsvik	108	41	2007	ej pris 2007		
83		Umeå-Härnösand	220	41	2007	ej pris 2007		
84		Umeå-Sundsvall	273	41	2007	ej pris 2007		
85		Sollefteå-Sundsvall	117	41	2007	ej pris 2007		

Bilaga 2: Databaser och tabeller

I rapporten publiceras huvudsakligen bearbetade data i form av tabeller och diagram. Bakom de tabeller och diagram som publiceras i rapporten och i Excel-filer ligger kodning och bearbetning i flera steg.

De tabeller som finns för hela undersökningsperioden är *samlingstabellerna* som är en sammanställning av data för utbud och priser som redovisas som en tidsserie för tåg för alla år. I dessa anges även priser omräknade till realpris med senast tillgängliga konsumentprisindex. Dessa har tidigare publicerats som en bilaga till rapporten men publiceras fr.o.m. 2014 som en Excel-fil.

Samlingstabellerna bygger på grundtabellerna som är en databas över varje enskild avgång. Denna finns också aggregerad för samtliga avgångar per relation under ett år per färdmedel, produkt och operatör och produkt.

Tabell B2.1: Exempel på samlingstabell (original i excelformat) Göteborg–Stockholm

År	Antal turer *					Restid *		Biljettpriser (i 2024 års priser)					
	Totalt	därav Snabbtåg	därav utan byte	därav Katrineholm	därav Västerås	Kortaste restid	Medel-restid	IC/Reg		Lägsta pris	Snabbtåg		Högsta pris
								2kl grundpris	(Index)		2kl medelnivå	2kl lägsta pris	
1990	14	---	14	14	---	3:49	4:11	690 kr	100	202 kr	.	.	1 080 kr
1991	14	2	14	14	---	3:22	4:12	840 kr	122	238 kr	1 276 kr	.	1 759 kr
1992	16	7	16	16	---	3:18	4:00	754 kr	109	394 kr	1 179 kr	.	1 718 kr
1993	17	8	17	17	---	2:59	3:47	720 kr	104	206 kr	1 127 kr	.	1 642 kr
1994	15	8	15	15	---	2:59	3:46	721 kr	105	218 kr	1 087 kr	.	1 590 kr
1995	16	9	16	16	---	3:05	3:46	703 kr	102	212 kr	1 060 kr	.	1 551 kr
1996	18	13	18	18	---	2:54	3:31	757 kr	110	265 kr	1 017 kr	733 kr	1 971 kr
1997	18	13	18	18	---	2:54	3:29	792 kr	115	277 kr	1 114 kr	769 kr	1 961 kr
1998	14	11	14	14	---	2:54	3:28	793 kr	115	275 kr	793 kr	597 kr	1 877 kr
1999	18	12	18	12	6	2:59	3:55	790 kr	115	274 kr	790 kr	594 kr	1 869 kr
2000	21	15	21	15	6	2:59	3:41	805 kr	117	286 kr	805 kr	604 kr	1 905 kr
2001	21	15	21	15	6	2:59	3:42	824 kr	119	280 kr	982 kr	725 kr	1 912 kr
2002	21	15	21	15	6	2:55	3:41	807 kr	117	274 kr	962 kr	710 kr	1 872 kr
2003	22	15	21	15	7	2:57	3:45	755 kr	109	283 kr	987 kr	719 kr	2 141 kr
2004	22	15	22	15	7	2:55	3:39	722 kr	105	215 kr	983 kr	390 kr	2 124 kr
2005	22	16	22	15	7	2:55	3:37	737 kr	107	222 kr	1 002 kr	389 kr	2 115 kr
2006	22	16	22	15	7	2:45	3:35	727 kr	105	219 kr	989 kr	384 kr	2 087 kr
2007	23	15	23	15	8	2:46	3:43	706 kr	102	132 kr	925 kr	132 kr	2 041 kr
2008	24	16	24	16	7	2:45	3:41	709 kr	103	128 kr	937 kr	128 kr	2 076 kr
2009	24	17	24	17	7	2:45	3:35	746 kr	108	128 kr	984 kr	128 kr	2 191 kr
2010	26	17	26	19	7	2:45	3:36	953 kr	138	126 kr	985 kr	193 kr	2 219 kr
2011	27	18	27	20	7	2:45	3:36	931 kr	135	123 kr	947 kr	188 kr	2 108 kr
2012	28	18	28	21	7	2:50	3:39	915 kr	133	122 kr	978 kr	251 kr	2 089 kr
2013	28	18	28	21	7	2:50	3:38	1 018 kr	148	122 kr	1 070 kr	251 kr	2 429 kr
2014	25	18	25	18	7	2:50	3:36	1 020 kr	148	122 kr	1 072 kr	251 kr	2 434 kr
2015	30	22	30	23	7	2:50	3:30	1 029 kr	149	251 kr	908 kr	251 kr	1 933 kr
2016	36	26	35	29	7	2:53	3:33	786 kr	114	236 kr	652 kr	236 kr	1 874 kr
2017	34	26	34	28	6	2:59	3:35	784 kr	114	258 kr	774 kr	258 kr	2 256 kr
2018	35	26	35	27	8	2:55	3:32	842 kr	122	264 kr	701 kr	264 kr	1 732 kr
2019	35	26	35	27	8	2:55	3:34	679 kr	98	239 kr	832 kr	239 kr	1 837 kr
2020	21	14	21	14	7	3:08	3:49	698 kr	101	279 kr	626 kr	279 kr	1 955 kr
2021	30	23	30	25	5	2:58	3:32	825 kr	120	233 kr	440 kr	233 kr	1 620 kr
2022	35	26	35	27	8	2:54	3:32	519 kr	75	218 kr	727 kr	278 kr	1 715 kr
2023	37	26	37	27	10	2:53	3:35	563 kr	82	129 kr	681 kr	303 kr	2 176 kr
2024	36	23	36	23	13	2:56	3:44	569 kr	83	232 kr	628 kr	303 kr	1 753 kr

KPI

De flesta priserna i denna rapport redovisas i 2023 års prisnivå (fast pris) med utgångspunkt från konsumentprisindex (KPI) om inte annat anges. KPI och omräkningsfaktorn från löpande pris 1990-2023 framgår av tabell nedan. KPI för 2024 (helår) fanns inte framtaget när analysen gjordes men blir del av efterföljande års analys.

Tabell B2.2: KPI 1990-2023

År	KPI	Index 2023=1,00
1990	207,8	1,943
1991	227,2	1,777
1992	232,4	1,737
1993	243,2	1,660
1994	248,5	1,625
1995	254,8	1,584
1996	256,0	1,577
1997	257,3	1,569
1998	257,0	1,571
1999	258,2	1,564
2000	260,7	1,549
2001	267,1	1,511
2002	272,8	1,480
2003	278,1	1,452
2004	279,2	1,446
2005	280,4	1,440
2006	284,2	1,420
2007	290,5	1,390
2008	300,6	1,343
2009	299,7	1,347
2010	303,5	1,330
2011	311,4	1,296
2012	314,2	1,285
2013	314,1	1,285
2014	313,5	1,288
2015	313,4	1,288
2016	316,4	1,276
2017	322,1	1,253
2018	328,4	1,229
2019	334,3	1,208
2020	335,9	1,202
2021	343,2	1,176
2022	371,9	1,085
2023	403,7	1,000
2024	403,7	1,000

2024 har satts lika med 2023 (se texten).

Bilaga 3: Metoder för insamling och bearbetning av data

Metod för insamling av data

Data har insamlats och bearbetats på olika sätt under den tid som arbetet pågått, se tabell 3.1. För åren 1990-2012 har dessa tagits fram genom inkodning av data från publicerade papperstidtabeller "Restider" genom ett särskilt inmatningsprogram som därefter kontrollerats och bearbetats. För åren 2012-2015 har dessa tagits fram genom att bearbeta Samtrafikens databas i flera steg. 2012 användes båda metoderna för att säkerställa kvaliteten.

Anledningen till att inte alla data kan redovisas på samma sätt i tidserier beror på att uppdraget till KTH har utvidgats successivt. Från början var uppdraget att ta fram utbud och priser för tåg fr.o.m. år 1997 till 2000 vilket senare utvidgades till att gå bakåt och ta fram data från 1990. Därefter har fler relationer lagts till från 2005. Databasen uppdaterades sedan varje år t.o.m. år 2009 på uppdrag av Banverket.

Därefter dröjde det en tid innan KTH fick i uppdrag av Trafikanalys och senare Transportstyrelsen att ta fram data för 2010-2011 och sedan 2012-2013 som publicerats i två rapporter som vardera omfattar två år. Dessutom tillkom då uppdraget av att utvärdera avregleringen av tågtrafiken i praktiken från år 2007. Vidare tillkom att också ta fram utbud och priser för långväga busstrafik och flyg som konkurrerar med järnväg från 2010.

Ytterligare utvidgning av utbudsrelationerna har gjorts, bland annat 2017 och 2023, i syfte att få mer heltäckande data om utbudet och priser även på delsträckor. Utveckling över tiden och trender kan dock av naturliga orsaker analyseras först efter ett antal år.

Numera publiceras nästan inga tidtabeller och priser i skriftlig form utan endast på nätet vilket gjort det svårare att gå bakåt i tiden. Å andra sidan har vi numera tillgång till Samtrafikens databas med alla data för tåg och buss, dock inte flyg och från 2015 även prisinformation. Målsättningen har dock varit att ta fram så fram så likvärdiga och konsistenta data som möjligt över tiden och för alla transportmedel.

Tabell B3.1: Huvudsakliga insamlingsmetoder för utbuds-databasen olika år.

		Priser		Huvudsaklig metod för datainsamling
		SJ	Privata/THM	
1950-1980	Tåg	Tryckta tidtabeller	Taxetabeller -	Manuell kodning
1990-2003	Tåg	Tryckta tidtabeller	Pristabeller Taxor	Manuell kodning
2004-2013	Tåg	Tryckta tidtabeller	Priser från SJ Hemsidor	Manuell kodning
2010-2014	Tåg	Hemsidor	Hemsidor	Manuell kodning
	Buss	Hemsidor	Hemsidor	
	Flyg	Hemsidor	Hemsidor	
2015-	Tåg	Resrobot	Resrobot	Scanning av hemsidor
	Buss	Resrobot	Resrobot	Manuell insamling
	Flyg	Resrobot/Google flyg	Hemsidor	som komplement

Metod för bearbetning av utbudsdata från Samtrafikens databas

Samtrafiken publicerar kontinuerligt tidtabellerna för Sveriges kollektivtrafik i ett GTFS-format. För att få ut statistik för resor i speciella relationer har vi använt Visum för att söka fram resor i olika relationer. Resestatistik för relationerna har sedan exporterats till en databas där vidare sammanställning har gjorts.

Relationer

Relationerna är definierade utifrån vilken station resan börjar på till den station resan slutar på samt vilket färdmedel som används den längsta delsträckan.

Filtrera och justera GTFS

Hela Sveriges kollektivtrafiknät är för stort för Visums licens. Därför filtreras ett antal linjer bort. GTFS-tidtabellen innehåller ett antal dubblade turer. Dessa fel filtreras bort.

- Filtrera bort linjer som är kortare än 20 km
- Ta bort alla turer som inte går måndagen
- Ta bort turer som är en delmängd av andra turer. Dvs. turer vars avgångstid och ankomsttid för vardera hållplats återfinns i en annan tur.
- Ta bort ytterligare turer definierade i en fil. För att ta hand om dubblade turer där tiderna skiljer sig åt på någon station.
- Ta bort objekt som inte längre används. (Services, Agencies, Routes, Stops och Transfers)

Läs in i Visum

Visum har stöd för att läsa in tidtabeller från GTFS-formatet. Resultatet blir ett nätverk med noder och länkar och linjer och tidtabell. Linjerna följer inte vägnätet utan går med raka länkar mellan stationerna.

Komplettera Visums inläsning av GTFS

Visums inläsning av GTFS behöver kompletteras innan en sökning av resvägar kan göras.

- Byt projektion från WGS_1984 till SWERF99TM
- Stäng gånglänkar
- Ladda in zoner. Läses in från tidigare definierade zoner.
- Ladda in alias
- Generera skift. Anslut alla noder som är med i en relation till närmaste zon.
- Läs in transfer från GTFS-filen. Visums rutin för att importera GTFS har än så länge inte stöd för byten.
- Sätt OD-matrisen
- Ställ in Visum så att matrisen används samt vilken dag den gäller.
- Läs in en fördefinierad "Procedure sequence"
- Läs in namnen på turerna från GTFS.

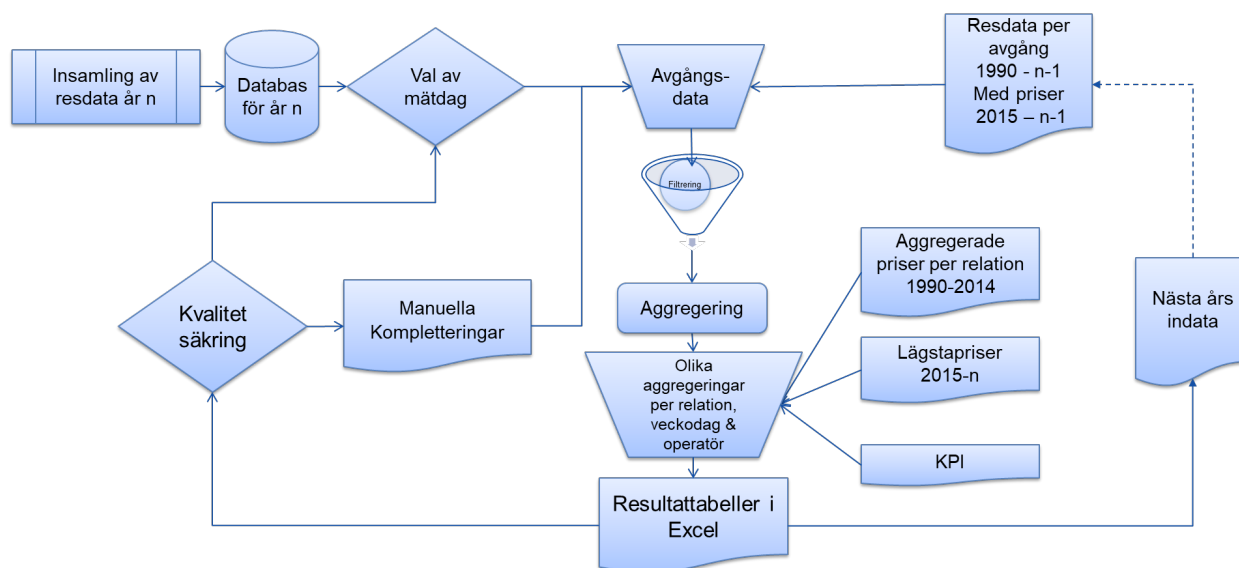
Sök resor i Visum

Exportera till databas

Resultaten från Visum exporteras till en databas där de sammanställs.



Figur B3.2: Arbetsgång för uttag och bearbetning av utbudsdata från Samtrafiken.



Figur B3.3: Bearbetning av och sammanställning av dataflöden för ett visst år.

Definitioner

Nedan följer en beskrivning av metodiken för att ta fram databasen och vilka data som finns i de fullständiga Excel-tabellerna samt några kommentarer till de olika utbudsparametrarna, som bör beaktas vid tolkningen av resultaten. Observera att i denna rapport redovisas endast en del av materialet i form av sammanställningar.

Studerade relationer

För de flesta järnvägslinjerna med persontrafik, har utbud och priser studerats för typiska relationer mellan orter på varje linje. Källa har huvudsakligen varit publikationen ”Restider” och senare Samtrafikens tidtabellsdatabas. Redovisat material återger således utbudet under tidtabellsperioden vinter/vår och är inte nödvändigtvis representativt för hela kalenderåret eller tidtabellsåret. Avvikelserna är dock ofta små med vissa undantag av sommarperioden samt i de fall nya utbudskoncept har introducerats under innevarande år – de senare i regel i samband med introduktion av nya tågkoncept.

Det bör nämnas att utbudsförändringar i enstaka fall även sker *under* en tidtabellsperiod. Det kan till exempel handla om vissa säsongståg, men även tillfälliga tidtabellsändringar föranledda av större banarbeten eller liknande. Datumen för ändringar av biljettpriserna och i tidtabellerna behöver inte nödvändigtvis sammanfalla.

Utbudsdata

Följande data redovisas för varje tågförbindelse:

- tågnummer
- produkt (t.ex. X 2000, IC, IR ...)
- operatör
- produktgrupp (snabbtåg, övriga tåg, nattåg, buss)
- avgångstid från startorten (behöver ej vara identiskt med tågets avgångsstation)
- ankomsttid till målorten (behöver ej vara identiskt med tågets slutstation)
- gångtid (tim:min)
- eventuell via-väg (om alternativa resvägar finns, till exempel mellan Örebro och Stockholm)
- eventuell bytesstation(er)
- typ av förbindelse (direktförbindelse eller bytesförbindelse)

Utbudsdata på aggregerad nivå

På grundval av de data som samlats in för varje tåg redovisas linjevis ett antal utbudsparametrar på aggregerad nivå:

- kortaste restid
- medelrestid
- turantal

I förekommande fall redovisas uppgifterna även uppdelade efter:

- snabbtågsförbindelser
- förbindelser via olika resvägar
- bussförbindelser (tågbus)

Nattåg

I relationer där det finns dagtåg har nattåg exkluderats såvida dessa inte fungerar som en tidig morgonförbindelse (för sittande resenärer) i en viss relation. Detta har till exempel vissa år varit fallet mellan Linköping och Stockholm. Extremt tidiga förbindelser har dock inte tagits med.

Bussar

I vissa fall har tågbussar ersatt det ordinarie tågutbudet till exempel mellan Eskilstuna och Stockholm under byggandet av Svealandsbanan och dessförinnan även kompletterat tågtrafiken i denna relation. Likaså har mellan Örebro och Stockholm via Västerås bussar tidvis kompletterat den på grund av banarbeten reducerade tågtrafiken. I båda fallen finns denna busstrafik med i det redovisade materialet.

Bytesförbindelser

I vissa relationer har bytesförbindelser tagits med. Detta gäller till exempel relationen Örebro-Stockholm, där den länge snabbaste resvägen via Hallsberg nästan alltid innebar tågbyte. Men också enstaka förbindelser på andra relationer är bytesförbindelser.

Det är en avvägningsfråga vilken maximal övergångstid som skall accepteras för att en bytesförbindelse skall anses föreligga eller inte. Det är tyvärr inte möjligt att ange någon exakt gräns utan det har gjorts en bedömning från fall till fall. Är till exempel en relation lång, det totala turutbudet litet och/eller finns det ingen bytesfri förbindelse kort före eller efter, så kan relativt långa övergångstider accepteras och vice versa. Att det föreligger bytesförbindelser är således till viss grad en bedömningsfråga.

Genomgående har antagits att resenären vid ett byte fortsätter med nästa anslutande tåg till målorten, oavsett produkt, såvida inte ankomsttiden till målorten av ett senare anslutande tåg ligger tidigare. I några mycket få fall har det i praktiken funnits möjlighet att invänta ett senare tåg med en senare ankomsttid till målorten för att på så sätt få ett lägre biljettpreis (nämligen om det första anslutande tåget varit ett X 2000 och nästa anslutande tåg till exempel ett InterCity-tåg). Denna andra resmöjlighet har dock inte tagits med.

Produktbeteckningar

Produktbeteckningarna har ändrats flera gånger. Dels har tåg ”bytt” produkt, dels har produktfloran berikats med nya namn, medan andra produktbeteckningar har försvunnit (till exempel CityExpress, InterNord). Vissa av de nya produktbeteckningarna har dessutom varit mycket kortlivade (InterRegio). I början av 1990-talet har dessutom många tåg inte burit någon produktbeteckning alls. Dessa tåg har i de fullständiga tabellerna i bilagan betecknats med ”NN”. I några fall har också flera beteckningar använts för samma tåg, till exempel Kustpilen/InterRegio eller TiM/InterRegio. Det är i slutändan en definitionsfråga vilket som är produktnamnet, produktgruppsnamnet, marknadsföringsnamnet, etc.

Det bör också framhållas att produktbeteckningarna inte alltid säger särskilt mycket om tågets funktion eller fordonsmaterielen. Under viss tid kunde man till exempel vid resa från Örebro till Stockholm och i Hallsberg byta till ett Regionaltåg från Oslo.

Den enda någorlunda väldefinierade och avgränsbara produkten förutom Nattåg är X 2000, varför det inte heller varit något problem att särskilja snabbtågstrafiken i det redovisade materialet. Alla andra tågprodukter har på aggregerad nivå sammanfattats under ”Övriga tåg”. Detta gäller i det här materialet också nattågen som utgör morgonförbindelse. Bussförbindelse betecknas som ”Buss”.

Vid bytesförbindelser med olika produkter har, om X 2000 ingår på delsträcka, hela förbindelsen klassats som ’förbindelse med snabbtåg’, om buss ingår på delsträcka, som ’förbindelse med buss’. På disaggregerad nivå går det dock att för varje förbindelse identifiera exakt vilken produkt som används på vilken delsträcka.

Tågnummer

I de fullständiga tabellerna i bilagan redovisas tågnumren enligt Resplus. Dessa tågnummer används också i bokningssammanhang och ligger även till grund för SJ:s resandestatistik,

men behöver däremot ej alltid över hela ressträckan stämma överens med tågens operativa tågnummer.

I några fall används olika tågnummer på olika veckodagar utan att avgångs- och ankomsttiderna eller andra här relevanta parametrar skiljer sig. I dessa fall redovisas de andra tågnumren i parentes.

Biljettpriser

I databasen återfinns en tabell med ett antal olika biljettpriser för varje relation. Priserna sträcker sig från de högsta priserna (1 klass/affärsklass utan rabatt) till mycket låga rabatterade priser som under perioder kräver innehav av rabattkort (Reslust- eller Sverigekort), intjänade poäng ("frequent flyer") och/eller annan form av berättigande (t.ex. studeranderabatt).

Priserna i tabellen inkluderar eventuellt tillkommande avgifter för sittplatsbiljetter som på de flesta tåg och i synnerhet på de långväga relationerna varit obligatoriska. Avgiften för rabattkort (till exempel reslustkort/Sverigekort) tillkommer i förekommande fall och finns inte medtagen här. Observera att villkoren för olika biljetter kan skilja sig över tiden och priserna är således inte alltid direkt jämförbara mellan olika år. Det förekommer dessutom kommissionsavgifter på biljettförsäljningen och Samtrafikens biljettpriser ligger ofta högre än det operatörerna själva säljer.

Ett antal olika prisnivåer har tagits fram som har varierat under åren med följande har varit en minsta gemensamma nämnare.

- 2 klass normalpris, medelnivå (i genomsnitt avresedagen för snabbtåg med en veckas förköp, ombokningsbar biljett eller motsvarande)
- 1 klass normalpris
- 2 klass rabatterat pris (en veckas förköp ombokningsbar biljett eller motsvarande)
- 2 klass lägsta pris för vuxen (på någon avgång avresedagen)
- 1 klass högsta pris för vuxen (på någon avgång avresedagen)

Slutsatser om mätningen av priser

I denna studie har utbudsdata sammanställts för åren 1990-2024. Sammanställningen ger en detaljerad bild av persontransportutbudet på stora delar av det svenska järnvägsnätet under denna period.

Det bör dock framhållas att prissystemen blir alltmer komplexa och att uppgifter om olika prisnivåer inte säger hela sanningen. SJ har ett prissystem som innebär att antalet stolar som säljs för de olika prisnivåerna varierar fortlöpande beroende på efterfrågan, så kallad space management. Det genomsnittliga priset som resenärerna får betala kan bara operatören själv få fram i efterhand.

De olika priserna som tillämpas på olika sträckor säger dock något om prissättningen och dessa varierar alltmer efter marknaden och konkurrenssituationen. Tidigare, i princip fram till 1996, tillämpades en kilometertaxa som var lika i hela landet. Denna utveckling mot ökad prisdifferentiering är också intressant att följa.

Svårigheter finns att få fram historiska data för priser på framförallt relationer där regional taxa (länstaxa) gäller och för relationer i utrikestrafik. Dessa fanns inte publicerade på ett fullständigt sätt i den tryckta Rikstidtabellen. Ett förhållande som komplicerar sammanställningen av data i denna typ av studier är det faktum att många operatörer och huvudmän inte längre publicerar sina taxor på papper i tryckta skrifter utan endast på nätet. Där får man i regel söka information för varje relation men det är inte alltid som all

information finns lätt tillgänglig. Det gör också att det är svårt att gå tillbaka i efterhand och se vilka priser som gällde ett visst år.

Det kan också bli mätproblem om insamlingen av data sprids över en längre tid så att priserna kan hinna ändras. Genom tillmötesgående från SJ har vi under flera år fått direkt tillgång till data för de aktuella relationerna från dem. Från 2013 har emellertid all prisinformation tagits från nätet dels genom Samtrafikens databas, dels genom en fiktiv bokning på respektive operatörs hemsida, för flyg senare Google flyg, en vecka innan en tänkt resa.

I och med att nya operatörer bedriver långväga trafik har problemet med kombinerade biljetter blivit större. De kan inte längre enbart betraktas som en matarresa inom ramen för samtrafiken som länsbiljetterna gör.

På sikt vore det önskvärt att även få något mått på resandet (efterfrågan) kopplat till utbuds- och prisförändringarna. En sådan databas som hålls kontinuerligt uppdaterad skulle vara mycket värdefull både för forskningsändamål och för uppföljning av transportsektorn av myndigheter och intressenter.

