



TSJ  
2026-574

# Utveckling av utbud och priser

på järnvägslinjer i Sverige 1990-2025

© Transportstyrelsen

Väg och järnväg  
Trafikant

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

Dnr/Beteckning    TSJ 2026-574  
Författare        Anna Oja, Jonathan Sundin  
Månad År         Maj 2026

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Förord

Tillsammans med Järnvägsgruppen vid Kungliga Tekniska högskolan följer Transportstyrelsen årligen utvecklingen av utbud och priser på marknaden för persontransporter på järnväg. Samarbetet med Järnvägsgruppen har pågått under en längre tid och möjliggör analyser av såväl kortsiktiga förändringar som långsiktiga trender på marknaden.

Järnvägsgruppens arbete har resulterat i den underlagsrapport som återfinns i bilaga 1. I denna inledande del lyfter Transportstyrelsen ett antal iakttagelser från underlagsrapporten som bedöms som särskilt intressanta.

Borlänge, maj 2026

Lena Vidin  
Sektionschef Strategisk analys

## INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>BAKGRUND</b> .....	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>IAKTTAGELSER</b> .....	<b>7</b>
2.1	Stabilt utbud trots neddragningar på enskilda sträckor .....	7
2.2	Järnvägen stärker sin position på den långväga marknaden .....	8
2.3	Trafikslagen fyller olika funktioner över veckan .....	9
2.4	Stigande biljettpriser i den långväga trafiken .....	10
	<b>BILAGA 1</b> .....	<b>12</b>

# 1 Bakgrund

Transportstyrelsen följer tillsammans med Järnvägsgruppen vid Kungliga Tekniska högskolan årligen utvecklingen på persontransportmarknaden på järnväg. Transportstyrelsen har i uppdrag att övervaka att marknaden för järnvägstransporter fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv.<sup>1</sup> Som en del i detta arbete har Järnvägsgruppen anlåtats för att samla in, bearbeta och analysera uppgifter om utbud och priser på ett stort antal järnvägslinjer i Sverige. Insamlingen har pågått under en längre tid och omfattar idag uppgifter från 1990 till och med 2025. Det möjliggör analyser av såväl kortsiktiga förändringar som långsiktiga trender på järnvägsmarknaden.

Fokus i undersökningen ligger främst på järnvägens utveckling. Samtidigt har betydelsen av konkurrerande trafikslag kommit att uppmärksammas allt mer över tid. 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.

---

<sup>1</sup> 7 kap. 1 § andra stycket järnvägsmarknadsförordningen (2022:416)

## 2 Lakttagelser

### 2.1 Stabilt utbud trots neddragningar på enskilda sträckor

Efter en period av successiv återhämtning i spåren av covid-19-pandemin har den långväga persontrafiken på järnväg i allt högre grad gått in i en stabiliseringsfas. Under 2023 ökade utbudet på de undersökta sträckorna med 1 procent och under 2024 med ytterligare 4 procent. Resultaten från årets insamling stärker bilden av en stabiliserad trafikutveckling. Under 2025 ökade utbudet med knappt 1 procent, vilket innebär att det nu når upp till 97 procent av 2019 års nivå. Samtidigt har snabbtågstrafiken, som under 2024 begränsades av fordonsbrist, återgått till mer normala nivåer.

En liknande bild framträder när de olika sträckorna studeras var för sig. Förändringarna jämfört med 2024 är överlag små och på de flesta sträckor ligger utbudet nära nivåerna före pandemin. Ett tydligt undantag är dock sträckan Stockholm-Göteborg, där trafiken istället har minskat med omkring 15 procent. Från att tidigare ha legat över nivån för 2019 ligger utbudet nu omkring 10 procent under denna nivå.

Utbudsminskningen kan i stor utsträckning härledas till det banarbete som påbörjades på Västra stambanan i början av året. Detta begränsade kapaciteten på delar av sträckan och ledde till neddragningar i trafiken. Förutom färre avgångar mellan städerna har detta även medfört längre restider och i viss mån högre biljettpreiser. Eftersom banarbetet förväntas pågå till 2027 är det sannolikt att viss påverkan på utbudet kommer att synas även i kommande mätningar. Denna utveckling illustrerar hur nödvändiga investeringar i infrastrukturen samtidigt kan innebära tillfälliga försämringar i tillgängligheten.

De senaste åren har även nattågstrafiken genomgått stora förändringar, vilket särskilt påverkat tillgängligheten till norra Sverige. Efter att SJ tog över den upphandlade nattågstrafiken till Narvik i slutet av 2024 avvecklade bolaget sin kommersiella trafik från Göteborg till Umeå respektive Duved.<sup>2</sup> Under 2026 har ytterligare förändringar genomförts i trafiken till övre Norrland, bland annat genom reducerad trafik norr om Umeå och försämrade möjligheter att resa hela vägen till Narvik utan byte.<sup>3</sup> Förändringarna motiveras av ökade kostnader för den upphandlade trafiken i kombination med ett begränsat budgetutrymme hos Trafikverket.

På en övergripande nivå tycks därmed den långväga tågtrafiken ha stabiliserats på nivåer nära dem som rådde före pandemin. Samtidigt visar

<sup>2</sup> Järnvägar.nu (2024). *Inga nattåg från Göteborg*. Hämtad 2026-04-29 från: <https://jarnvagar.nu/inga-nattag-fran-goteborg/>

<sup>3</sup> Järnvägar.nu (2025). *Halverad nattågstrafik till Norrbotten*. Hämtad 2026-04-29 från: <https://jarnvagar.nu/halverad-nattagstrafik-till-norbotten/>

utvecklingen under 2025 att utbudet på enskilda sträckor är känsligt för faktorer som banarbeten eller förändrade ekonomiska förutsättningar, vilka kan leda till tillfälliga eller regionala försämringar i tillgängligheten.

## 2.2 Järnvägen stärker sin position på den långväga marknaden

På flera långväga sträckor i Sverige råder konkurrens mellan järnväg, flyg och långväga busstrafik. 2019 uppgick det samlade utbudet på fem stora långväga sträckor med trafikslagsövergripande konkurrens till 220 avgångar per dag och riktning.<sup>4</sup> Järnvägen och flyget stod då för ungefär lika stora delar av utbudet, medan bussen utgjorde en mindre andel.

Covid-19-pandemin innebar kraftiga neddragningar i utbudet, särskilt inom flygtrafiken. Återhämtningen av trafiken inleddes redan året därpå och under 2024 hade det samlade utbudet återhämtat sig till drygt 70 procent av 2019 års nivå. Även i de två föregående mätningarna låg utbudet på en liknande nivå, vilket tydde på att en stabilisering hade skett. Resultaten i denna mätning visar dock att det samlade utbudet återigen har minskat och nu ligger knappt 10 procent under nivån från föregående år.

Samtidigt döljer sig tydliga skillnader mellan trafikslagen bakom denna utveckling. Järnvägen har i stort sett återgått till nivåerna före pandemin och har även ökat något under det senaste året. Busstrafiken har utvecklats relativt stabilt och har under de senaste åren legat på omkring 80 procent av 2019 års nivå. Flyget har dock inte alls återhämtat sig i samma utsträckning. Ett minskat utbud under både 2023 och 2024 har under 2025 följts av ytterligare neddragningar. Detta innebär att flyget minskar för tredje året i rad och nu uppgår till 28 procent av 2019 års nivå. Nedgången i det samlade utbudet kan därmed förklaras av utvecklingen inom flyget.

Redan i föregående mätning konstaterades att den varierande återhämtningen mellan trafikslagen bidragit till att förändra konkurrensförhållandena på den långväga marknaden. Resultaten i årets mätning förstärker denna bild. Under 2025 stod järnvägen för 68 procent av det samlade utbudet, jämfört med 46 procent 2019 och 61 procent 2024. Samtidigt stod flyget för 18 procent av utbudet, jämfört med 42 procent 2019 och 25 procent 2024. Från att tidigare ha haft ungefär lika stora andelar av den långväga marknaden utgör flyget nu en betydligt mindre del.

Utvecklingen kan delvis spegla förändrade resmönster efter pandemin. Tjänsteresandet, som i hög grad sker med flyg, har inte återhämtat sig fullt

---

<sup>4</sup> Dessa är Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö, Stockholm-Sundsvall, Stockholm-Umeå och Göteborg-Malmö

ut. Samtidigt har privatresandet, där järnväg och buss relativt sett ofta har en starkare ställning, i större utsträckning återgått till tidigare nivåer.

Utvecklingen under 2025 tyder därmed på en fortsatt omfördelning mellan trafikslagen, där järnvägen fortsätter att stärka sin position på den långväga marknaden.

### 2.3 Trafikslagen fyller olika funktioner över veckan

I årets undersökning har vi gjort en fördjupad analys av hur utbud och priser varierar mellan veckans dagar för de olika trafikslagen. En sådan analys ger en mer nyanserad bild av hur trafikslagen används i praktiken och därmed av konkurrensförhållandena mellan dem. En motsvarande analys genomfördes i 2018 års undersökning, vilket möjliggör jämförelser över tid.

Resultaten visar tydliga skillnader i hur utbudet för de olika trafikslagen fördelas över veckan. Dessa skillnader speglar i hög grad varierande affärsstrategier och målgrupper. Flyget har ett större utbud under vardagarna och ett lägre under helgerna, vilket hänger samman med att trafiken i hög grad riktas till affärsresenärer. Den långväga busstrafiken uppvisar ett delvis motsatt mönster, med ett större utbud under helgerna och ett mer begränsat utbud under vardagarna. Detta ligger i linje med att trafiken främst vänder sig till privatresenärer med lägre betalningsvilja och mindre krav på snabbhet.

Järnvägen tillhandahåller samtidigt ett utbud som är jämnt fördelat över veckan. De snabbaste tågen erbjuder restider som i många fall ligger nära flygets, samtidigt som prissättningen kan göra trafiken attraktiv även för privatresenärer. Detta innebär att järnvägen kan attrahera både privat- och affärsresenärer. Utbudet är dock något lägre på lördagar, vilket sannolikt beror på en lägre efterfrågan från affärsresenärer.

Även priserna varierar mellan veckodagarna. Variationerna är särskilt tydliga på sträckan Göteborg–Stockholm, där konkurrensen mellan trafikslagen är som störst. Tågpriserna är generellt högre under dagar med stort resande, särskilt fredagar och söndagar, och lägre under dagar med svagare efterfrågan. Flygpriserna följer ett liknande mönster men med större variationer och är som högst under dagar med omfattande affärsresande, framför allt onsdagar och torsdagar. Busspriserna är relativt stabila över veckan, även om de tenderar att vara något högre under helgerna när privatresandet ökar.

Den övergripande strukturen liknar den som framkom i 2018 års undersökning. En viktig skillnad är dock att det minskade affärsresandet sannolikt bidragit till ett minskat flygutbud och i viss mån även lägre flygpriser under söndagar. Detta har bidragit till minskade prisskillnader

mellan trafikslagen under veckosluten och skapat en tydligare konkurrenssituation om privatresenärer.

Både utbud och priser för de olika trafikslagen präglas således av tydliga veckovariationer. Genom att möta olika typer av resebehov fyller trafikslagen delvis olika funktioner på den långväga marknaden. Samtidigt ska det sägas att det förekommer konkurrens, framför allt mellan flyg och snabbtåg, i de delar av marknaden där målgrupperna överlappar.

## 2.4 Stigande biljettpriser i den långväga trafiken

Inom den långväga tågtrafiken tillämpas nästan uteslutande dynamisk prissättning, där biljettpriset bestäms av hur utbud och efterfrågan förhåller sig till varandra vid bokningstillfället. Detta kan få till följd att till synes samma biljetter kan ha olika priser beroende på när de bokas. De prisuppgifter som presenteras i denna rapport avser alltid biljetter bokade en vecka före avgång.

Transportstyrelsen har tidigare konstaterat att det har blivit billigare att resa med långväga tåg över tid. Sedan 1990 har genomsnittspriset för en andraklassbiljett med snabbtåg minskat med omkring 45 procent i fasta priser, medan motsvarande för övriga fjärrtåg har minskat med drygt 15 procent. Den största delen av denna prisnedgång ligger dock en bit bakåt i tiden och var framför allt påtaglig under 1990-talet. Efter en period av relativt stabil prisutveckling under 2010-talet kan en trend med stigande genomsnittspriser observeras under de allra senaste åren.

Resultaten i årets mätning visar att denna trend har hållit i sig även under 2025. Jämfört med 2024 har genomsnittspriset för en andraklassbiljett med snabbtåg ökat med ytterligare 5 procent. Därmed har genomsnittspriserna stigit fem år i följd och ligger nu, justerat för inflation, cirka 10 procent över nivån för 2020. För resor med övriga fjärrtåg har genomsnittspriset ökat med närmare 15 procent under det senaste året.

Samtidigt har prisdifferentieringen ökat. Jämfört med 2024 har genomsnittspriset för de dyraste snabbtågsbiljetterna ökat med drygt 5 procent, medan de billigaste har minskat med knappt 10 procent. För enskilda resenärer har det således varit möjligt att resa till ett lägre pris än året innan. Det är dock oftast ett begränsat antal biljetter som säljs till dessa priser. De allra flesta, särskilt de som reser under perioder med hög efterfrågan, har sannolikt fått betala mer för sin biljett.

Prisutvecklingen skiljer sig samtidigt mellan olika sträckor och speglar samspelet mellan utbud och efterfrågan. Den största prisuppgången återfinns på sträckan Stockholm-Göteborg, där genomsnittspriset för en andraklassbiljett med snabbtåg har ökat med hela 85 procent jämfört med

föregående mätning. Den tydliga ökningen ska sannolikt ses i ljuset av förändringar i både utbud och efterfrågan. Utvecklingen sammanfaller dels med ett reducerat utbud till följd av banarbeten på Västra stambanan, men sannolikt även med en tillfällig efterfrågeökning kopplad till ett större evenemang i Stockholm under mätperioden. Ett större resande har därmed fördelats på färre avgångar, vilket har bidragit till att driva upp priserna. På sträckor med ett mer stabilt utbud har prisuppgången varit mindre eller till och med negativ. Skillnaderna mellan sträckorna illustrerar hur känsliga biljettpriserna kan vara för förändringar i utbud eller efterfrågan i ett system med dynamisk prissättning.

Trots de senaste årens prisökningar är prisnivåerna fortfarande relativt låga i ett längre perspektiv. Det är även viktigt att beakta att biljettpriset inte ensamt avgör resans prisvärdhet. Faktorer som restider, punktlighet och möjligheten att resa utan byten har också stor betydelse för hur resenärerna värderar resan.

## Bilaga 1



# Utbud och priser i persontrafik på järnväg 2025

Utveckling i Sverige 1990-2025

Oskar Fröidh  
Josef Andersson  
Marcus Ramberg

Rapport  
TRITA-ABE-RPT-2521

KTH Arkitektur och samhällsbyggnad  
Avdelningen för transportplanering  
100 44 Stockholm

## Versionshistorik av slutrapport

Datum	Version	Åtgärd
2026-01-09	0.2	Första rapportkoncept (för synpunkter)
2026-01-29	1.0	Slutrapport (redigering och korrekturrättelser)

## Rättelser av tidigare rapporter

Fröidh, O., Andersson, J., och Thulin, M. 2024. *Utbud och priser i persontrafik på järnväg 2024. Utveckling i Sverige 1990-2024*. Rapport TRITA-ABE-RPT-2422. Stockholm

Den första utgåvan av rapporten (version 1.0 och några uppdateringar) ersattes 2024-03-11 med version 1.3, som rättats avseende tabell 4 och figur 2, 10, 11, 14, 17 och 18. Det gäller bland annat flygpriser samt en saknad snabbtågstur.

Transportstyrelsen TSA 2023-183

KTH RPROJ-0276102

## Innehållsförteckning

Förord .....	4
Sammanfattning .....	5
Summary – Supply and prices in passenger rail transport 2025. Development in Sweden 1990-2025 .....	7
1. Inledning .....	8
1.1 Öppen och konkurrensutsatt marknad .....	8
1.2 Upphandlad trafik .....	9
1.3 Efterfrågan på tågresor .....	10
1.4 Syfte .....	12
2. Metod .....	13
2.1 Insamling av utbudsdata .....	13
2.2 Databasen .....	14
2.3 Kvalitetsarbete .....	14
3. Effekter av avreglering av persontrafik på järnväg .....	15
3.1 Interregionalt trafikutbud 2025 i kartor .....	15
3.2 Regionala trafiksystem 2025 i kartor .....	17
3.3 Upphandlad trafik som konkurrerar med kommersiell trafik .....	20
3.4 Andra operatörers interregionala trafik som upphört .....	22
3.5 Större händelser som påverkat utbudet under året .....	24
4. Kommersiell trafik med tåg, flyg och buss .....	27
4.1 Utbud i fem stora långväga relationer .....	27
4.2 Antal turer per operatör 2018-2025 .....	28
4.3 Utbudsvariation under veckan .....	31
4.4 Utbudet av tåg och flyg i de fyra stora 2019 och 2025 .....	36
4.5 Utvecklingen av långväga kommersiell tågtrafik 2025 .....	41
5. Utvecklingen av utbud och priser i tågtrafik 1990-2025 .....	45
5.1 Trafiksystem i det svenska järnvägsnätet .....	45
5.2 Utveckling av turtäthet .....	46
5.3 Utveckling av restid .....	47
5.4 Utveckling av priser .....	49
6. Utvecklingen 1990-2025: Diskussion och slutsatser .....	53
7. Referenser .....	54
Bilaga 1: Lista över undersökta relationer .....	55
Bilaga 2: Databaser och tabeller .....	57
Bilaga 3: Metoder för insamling och bearbetning av data .....	59

## Förord

Transportstyrelsen har som en del av sin marknadsövervakning 2025 gett KTH Järnvägsgruppen ett fortsatt 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. I år ingår också att analysera utbudet under en hel vecka (7 dagar) med de veckovariationer som finns.

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 1990-2025 redovisas i denna rapport. En sammanställning av data redovisas i en särskild tabellbilaga och i en databas. Fokus ligger på den årliga datainsamlingen och 2025 års utbudsförändringar.

Arbetet har genomförts av Oskar Fröidh, Josef Andersson 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 samt tagit fram underlag till tabeller. Marcus Ramberg har svarat för kompletterande manuell inkodning. Jag vill också särskilt nämna Bo-Lennart Nelldal som även han har bidragit med kvalitetskontroll av data vilket är ett värdefullt stöd.

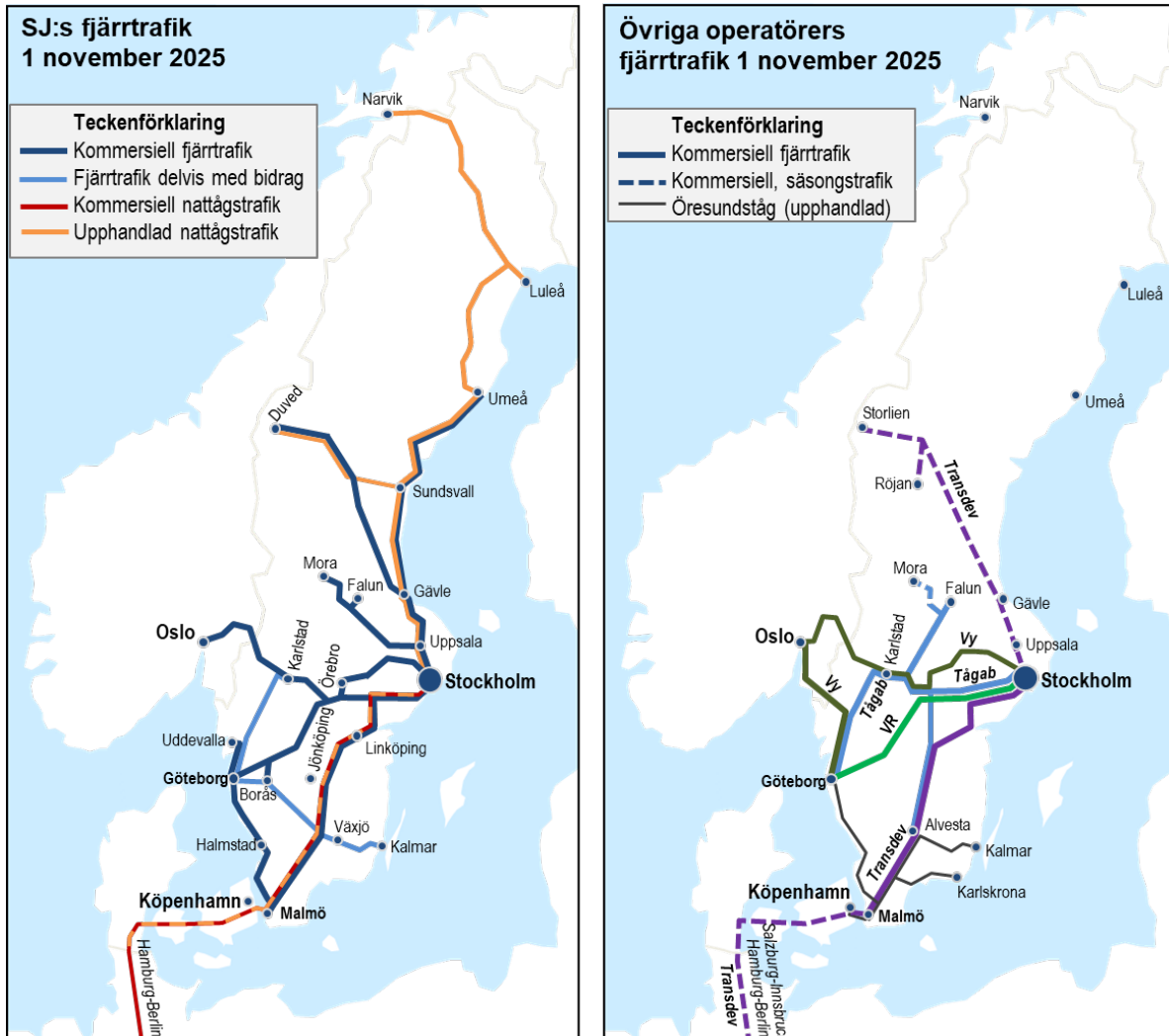
Författarna svarar själva för slutsatserna i rapporten.

Stockholm i januari 2026

*Oskar Fröidh*

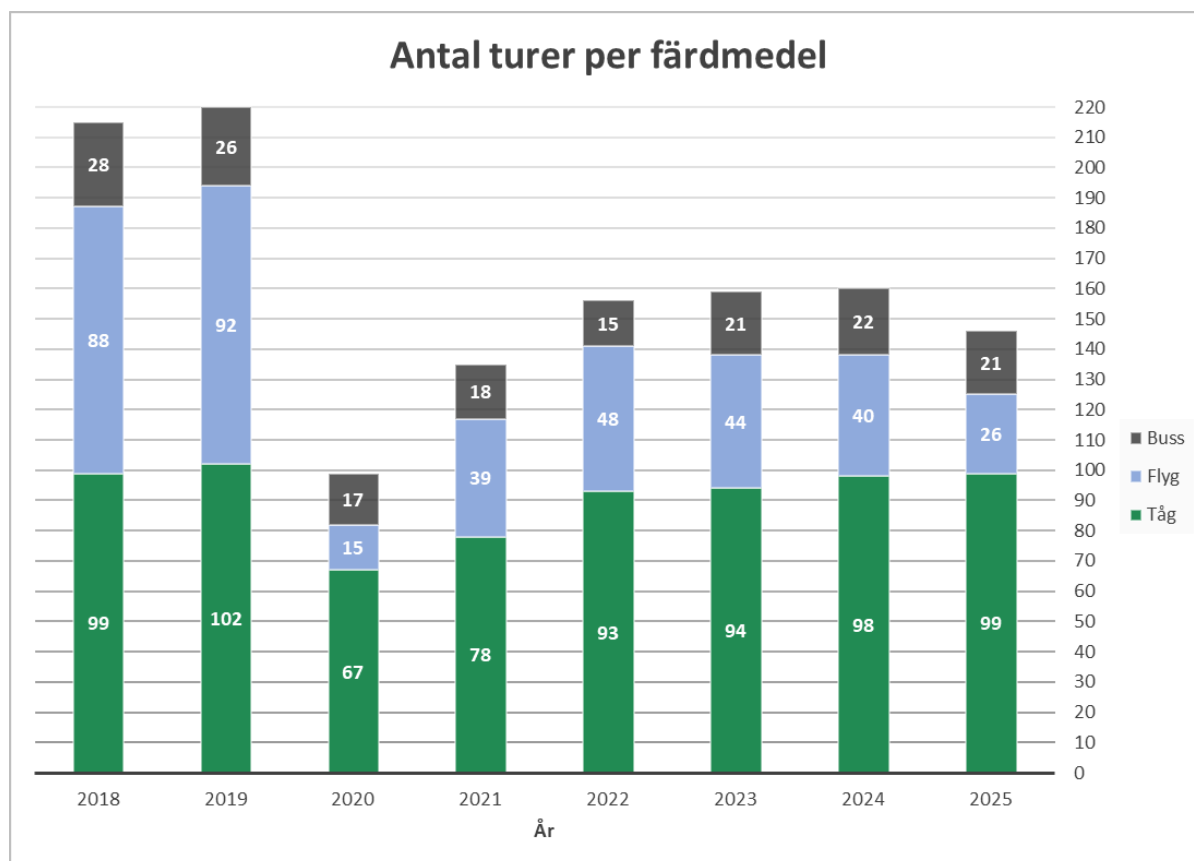
## Sammanfattning

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. Figur 1 visar den geografiska utbredningen av fjärrtrafik på järnväg 2025.



**Figur 1. Fjärrtrafik i Sverige i november 2025, SJ AB till vänster och övriga operatörer till höger. Sedan föregående år har SJ tagit över den upphandlade nattågstrafiken från Narvik och övre Norrland, samt lagt ned sin egen nattågstrafik från Göteborg till Jämtland och Umeå.**

I den inrikes flygtrafiken finns 2025 enbart kvar 28 % av avgångarna 2019 på de fem stora linjerna, se figur 2. Som jämförelse har utbudet av tågtrafik varit liknande föregående år och även liknande 2019. En större förändring är dock att banarbetet på sträckan Göteborg–Alingsås har lett till försämrat utbud av interregional tågtrafik Göteborg–Stockholm såväl som regionala tåg på grund av begränsad bankapacitet. Färre turer och förlängda restider ger lägre tillgänglighet. Flygbolaget BRA har samtidigt avvecklat sin verksamhet i egen regi och lämnat Bromma flygplats. Flyget har därmed bidragit till en liknande nationell tillgänglighetsförsämring som för järnvägens del.



**Figur 2. Det totala utbudet av långväga tåg-, flyg- och bussförbindelser perioden 2018-2025 i fem stora inrikes långväga kommersiella relationer: Göteborg–Stockholm, Malmö–Stockholm, Malmö–Göteborg (ej flyg), Sundsvall–Stockholm och Umeå–Stockholm.**

Upphandlad nattågstrafik är sedan 2024 inne i en period av neddragning. Det beror på ökade kostnader och minskat budgetutrymme för bidrag hos Trafikverket. Effekten av minskade subventioner blir därför en tillgänglighetsförsämring mellan norra och södra Sverige.

En studie av veckovariationer visar att vår datainsamling en representativ onsdag ger en god bild av tågutbudet som attraherar både tjänste- och privatresenärer. Flyg- och bussutbudet har dock större utbudsvariationer under veckan, med påtagligt mindre utbud för flyg (främst tjänsteresenärer) och större för långväga buss (främst fritidsresenärer) vid veckosluten.

Pandemin och den efterföljande inflationen har medfört att regionala tågbiljetter blivit billigare i reala termer. Biljetter för privatresenärer i det kommersiella utbudet har däremot stigit i pris.

Sammanfattningsvis har 2025 inneburit en försämrad nationell tillgänglighet mellan Göteborg och Stockholm med både sämre utbud för tåg och sämre utbud för flyg. Efterfrågan är relativt svag på tjänsteresor men stark på privatresor vilket har lett till förändringar i utbudet särskilt för inrikes flyg. Tågets konkurrenssituation med flyg och buss har förändrats radikalt efter covid-19-pandemin och snabbtåg är tydligt marknadsledande i många långväga relationer.

## Summary – Supply and prices in passenger rail transport 2025. Development in Sweden 1990-2025

Demand for passenger rail transport has grown for several decades in line with supply improvements through faster trains, more frequent services and attractive prices. The Covid-19 pandemic from 2020 meant a sharp break in development. However, rail transport recovered relatively quickly thanks to high demand for leisure travel, while business travel remains lower. Figure 1 shows the geographical coverage of interregional rail transport in 2025 by SJ and other operators, respectively.

In domestic air traffic, only 28% of the 2019 departures remains on the five major routes in 2025, see Figure 2 (modes coach/long-distance bus, air and train, respectively). As a comparison, the supply of train traffic has been similar to the previous year and also similar to 2019. A major change, however, is that the track maintenance work on the Gothenburg–Alingsås section has led to a deterioration in the interregional Gothenburg–Stockholm as well as regional services due to limited available capacity. Fewer departures and extended travelling times result in lower accessibility. At the same time, the airline BRA has wound up its operations under its own brand and left Bromma Airport. Aviation has thus contributed to a similar national deterioration in accessibility as for the railways.

Since 2024, tendered night train services have been in a period of reduction. This is due to increased costs and reduced budget space for subsidies at the Swedish Transport Administration (*Trafikverket*). The effect of reduced subsidies will therefore be a deterioration in accessibility between northern and southern Sweden.

A study of weekly variations shows that our data collection on a representative Wednesday provides a good picture of the train supply that attracts both business and private travellers. However, the flight and coach supply has greater supply variations during the week, with significantly less supply for flights (mainly business travellers) and greater supply for coaches (mainly leisure travellers) at weekends.

The pandemic and the subsequent inflation have meant that regional train tickets have become cheaper in real terms. Tickets for private travellers in the commercial supply, on the other hand, have risen in price.

In summary, 2025 has meant a deterioration in national accessibility between Gothenburg and Stockholm with both a worse supply for trains and a worse supply for flights. Demand is relatively weak for business travel but strong for private travel, which has led to changes in supply, especially for domestic flights. The competitive situation of the train with air and coach has changed radically after the Covid-19 pandemic, and fast trains are clearly the market leader in many interregional relationships.

*Footnote:* Normalised ticket prices in the report are given in “kr/mil”, which means SEK per 10 km (price level 2024).

# 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 efter sammanslagning med Vägverket) 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 öppen 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 avreglerades 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.

## 1.2 Upphandlad trafik

### Förändrade förutsättningar under avtalsperioden

Under senare år har flera operatörer drabbats av ekonomiska svårigheter i sina trafikavtal när resandet och kostnadsbilden inte har utvecklats enligt bedömningen i anbudet inför ett avtal. Covid-19-pandemin anges som en vattendelare för trafikavtalen, och det är sannolikt att det var de mest kostnadskritiska trafikavtalen med optimistiska intäktsprognoser som först blev ”omöjliga”. Flera trafikavtal har under senare år sagts upp av operatören, bland annat Öresundståg och Mälartåg, och ersatts av så kallat nödavtal där en annan operatör tillfälligt tar över trafiken tills nästa ordinarie upphandling kan genomföras. Nödavtalen blir i regel väsentligt mer kostsamma för den upphandlande regionen och kan innehålla tjänsten på löpande räkning, det vill säga verkliga kostnader för tågtrafiken plus en reglerad vinstmarginal.

### Nattåg med statlig upphandling eller kommersiell trafik

Den upphandlade nattågstrafiken Narvik/Luleå–Stockholm har utförts av Vy Tåg enligt ett avtal som 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. En bedömning är att Vy Tåg har gått med förlust alla fyra år (över 400 mnkr förlust totalt, och med endast 10 mnkr/år i statligt bidrag; Nyström, 2025). Trafikverket tecknade istället ett nödavtal, det vill säga direktupphandlade, med SJ att utföra trafiken på löpande räkning med trafikstart 15 december 2024. Kostnaden är omkring 200 mnkr/år.

Trafikverket har dock under ordinarie upphandlingen 2025 misslyckats med att finna en operatör. Den ekonomiska situationen har också försämrats och Trafikverket ska dra in en del av bidraget till nattågstrafiken 2026 på grund av budgetproblem utan nytt tillskott från regeringen. Det kommer att leda till att SJ i april 2026 ställer in ett nattåg till Luleå norr om Umeå, och även anslutande dagtåg till Kiruna och Narvik.

Nattågstrafiken Jämtland (Duved)–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 sedan 2024 fått brist på medel genom att kostnadsökningarna inte har kompensrats 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 har framfört önskemål om att upphandla en förlängning från Duved till Trondheim för ett dag- och ett nattåg. Syftet är att förbättra förbindelserna mellan länderna i och med att den norska delen Meråkersbanan beräknas bli färdig för trafik under våren 2026 efter elektrifiering och återställning efter ett bergras. Det har dock avstyrts av Jernbanedirektoratet som har upphandlad trafik på den norska sidan att ta hänsyn till.

Staten har också 2021 upphandlat nattågstrafik Stockholm–Hamburg av SJ AB som enda anbudsgivare. Den trafiken startade i september 2022, även om sovvagnar först fanns tillgängliga från december samma år. 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 Snälltågets kommersiella säsongstrafik Stockholm–Malmö–Hamburg–Berlin så att det blir dagliga avgångar till Hamburg året runt. Snälltåget har 2022 efter upphandlingen utökat sin egetrafik vilket innebär att man kör kommersiell nattågstrafik på sträckan 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. Staten har dock inte för avsikt att förlänga den upphandlade nattågstrafiken och den kommer att upphöra i augusti 2026. Samtidigt har Snälltåget annonserat att man ska utöka sin egetrafik kommande år.

Förutom upphandlad nattågstrafik kör SJ AB kommersiella nattåg på sträckan Malmö–Stockholm. SJ körde även kommersiellt Umeå–Stockholm/Göteborg, men den trafiken upphörde i december 2024 i och med att SJ fick köra den upphandlade nattågstrafiken från övre Norrland igen. De direkta nattågsförbindelserna till Göteborg från Jämtland såväl som från Umeå har följaktligen upphört under 2024-2025.

Snälltåget kör säsongstrafik Malmö–Stockholm–Jämtland, där man planerar ett utökat antal tåg som ska ta vägen via Göteborg under 2026. Snälltåget kör också i säsong Malmö–Österrike för skidturister där även danska resenärer är ett betydelsefullt resenärsunderlag.

### 1.3 Efterfrågan på tågresor

#### Tillväxt sedan 1990

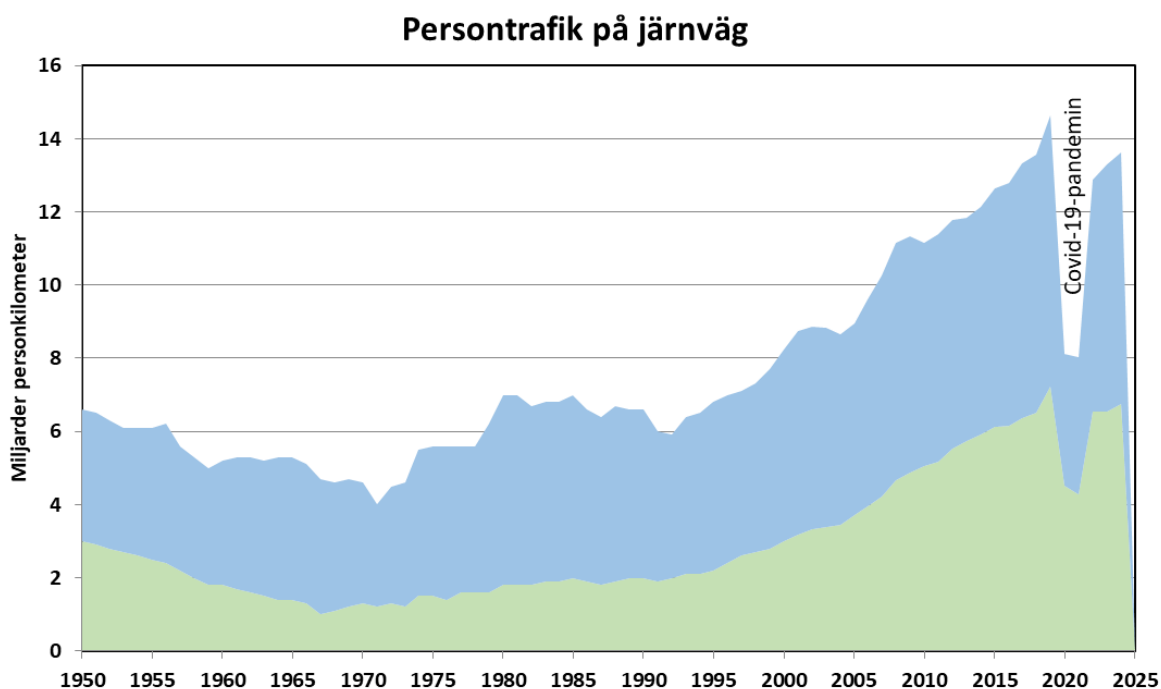
Efterfrågan på tågresor har varierat med åren men en tydlig tillväxttrend inleddes efter 1990. En orsak är att dåvarande SJ introducerade snabbtåget X 2000 som på de viktigaste sträckorna kan konkurrera i restid med inrikesflyget mellan city till city och därigenom fick större marknadsandel för tjänsteresor.

En annan orsak är att den regionala samhällsköpta trafiken började öka kraftigt genom upphandling av 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 att 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.

### Covid-19-pandemin 2020-2022

En särskild händelse som starkt påverkade efterfrågan de senaste åren är covid-19-pandemin, orsakad av viruset SARS-CoV-2. Med kraftigt 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 som följd. Det har medfört kraftigt minskat tågresande särskilt 2020 och 2021 (se Nelldal et al., 2020).



**Figur 3. Efterfrågan (miljarder personkm) på tågresor 1950-2024, uppdelat i regionala resor upp till 100 km reslängd, och långväga resor över 100 km. Helårsstatistiken för 2025 är inte färdig vid rapportens tillkomst. Källa: Bantrafik (2024) och tidigare statistikpublikationer.**

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 rapportens huvudsyfte, men Trafikanalys kvartals- och årsstatistik om bantrafik kan ge mer information.

## 1.4 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. 2025 var den planerade resdagen, eller huvudmättdagen, onsdagen den 26 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 mättdag 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 utbuds-databas som sedan bearbetades.

Fram till 2012 skedde den mesta datainsamlingen manuellt med inmatning av tidtabellsdata i vår databas. Delvis från 2012 och helt från 2015 har en automatiserad metod utvecklats då data samlats in den aktuella mättdagen 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 kommersiell tågtrafik, buss, flyg och färja.

Data över turtäthet, restid och pris för varje tur med tåg under en dag finns följaktligen för alla undersökta linjer 1990-2025 och för konkurrerande linjer med buss och flyg varje år sedan 2013, samt även delvis perioden 2010-2012.

Insamlingsmetodiken beskrivs mer ingående i bilaga 3.

#### 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

En databas för utbudet i alla relationer över tid 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; tidigare även återbetalningsbar) perioden 1990-2019, ett baspris utan flexibilitet 2015-2025, ett lägsta pris och ett högsta pris på någon avgång under resdagen på relationen för respektive färdmedel (se bilaga 3).

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 prisnivå (i denna rapport 2024 års) med utgångspunkt från konsumentprisindex (KPI; se bilaga 2) 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 till exempel 2022-2023. Det korrigeras följaktligen i följande års rapport.

## 2.3 Kvalitetsarbete

Det kan finnas vissa oklarheter eller fel i databasen. Filtreringen 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. Det finns också tillfälliga variationer i efterfrågan eller utbudet som påverkar priserna men som inte kompenseras i databasen. Prisuppgifterna är därför de data som har störst felmarginal.

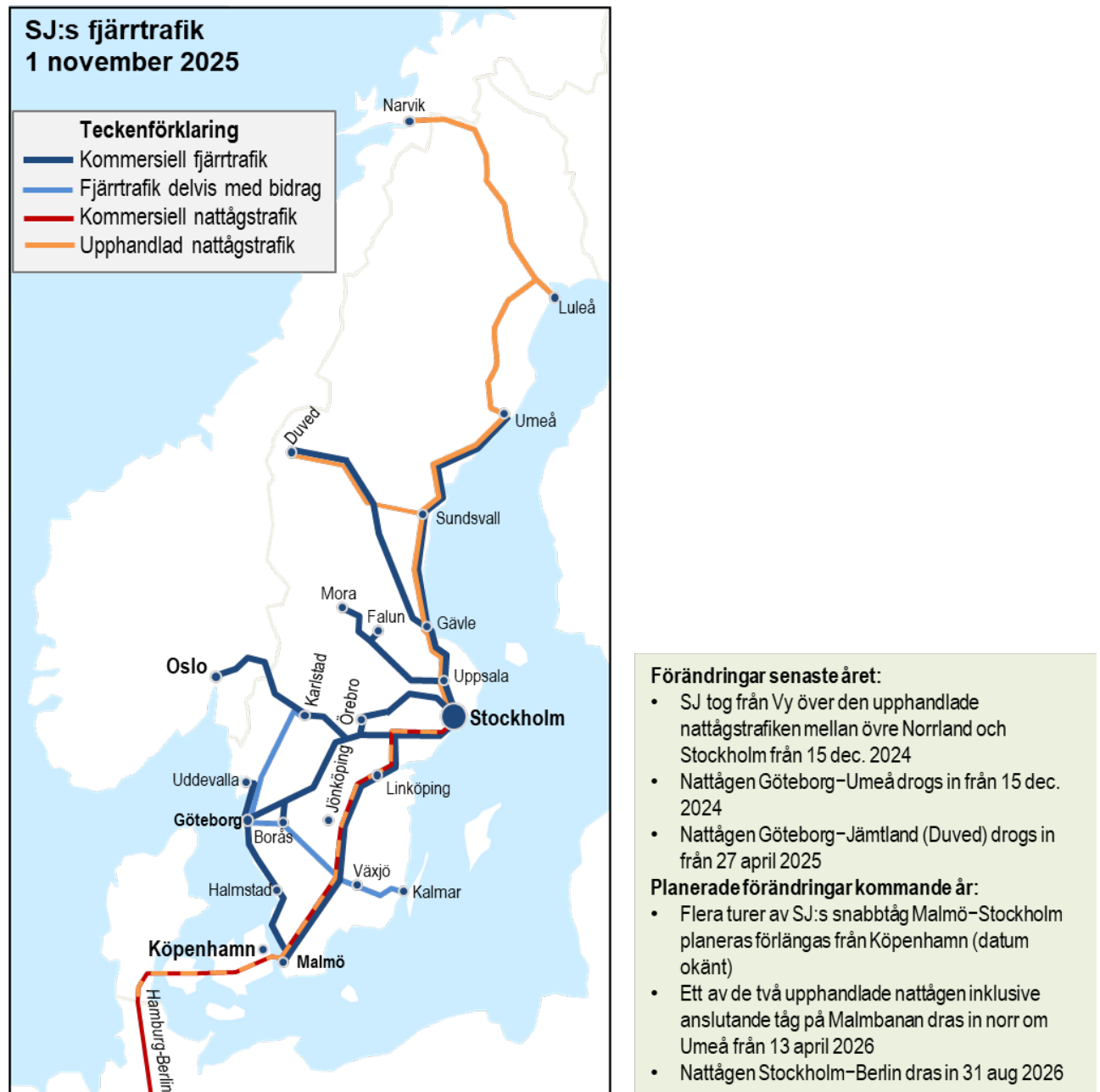
Vi arbetar dock kontinuerligt med rättelser och metodutveckling vilket innebär att en ny utgåva av rapporten på detaljnivå kan ha värden som i vissa avseenden skiljer sig från föregående.

### 3. Effekter av avreglering av persontrafik på järnväg

#### 3.1 Interregionalt trafikutbud 2025 i kartor

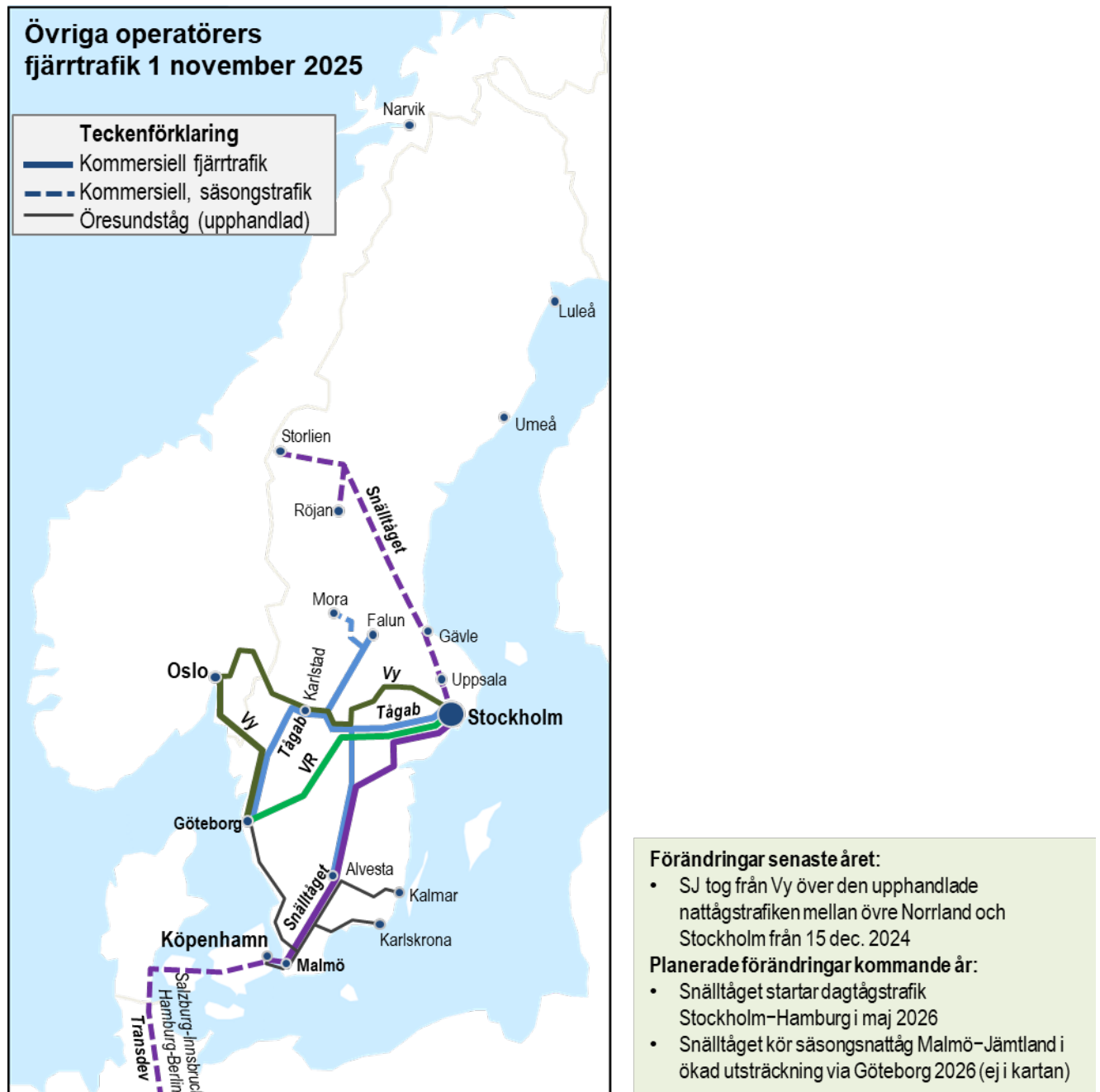
I detta avsnitt presenteras utveckling delvis i kartor med utförliga bildtexter som förklarar förändringarna de senaste åren.

##### SJ:s interregionala trafik 2025



Figur 4. Karta, SJ:s fjärrtrafik i egen regi 2025.

## Andra operatörers interregionala trafik 2025



Figur 5. Karta, övriga operatörers (det vill säga icke SJ) konkurrerande och kompletterande interregional tågtrafik i november 2025.

**Tabell 1. Sammanställning av pågående nyetablerad interregional trafik**

Relationer Ny operatör	År	Period	Karaktär	Påverkan på marknaden
Nattåg Jämtland <i>Snälltåget (Veolia/Transdev)</i>	2007-	Säsong	Lågpris	Ökad kapacitet, ökad valfrihet
Malmö–Stockholm <i>Snälltåget (Veolia/Transdev)</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 <i>SJ</i>	2009-  -2011, 2014-	Daglig	Regionaltåg	Ökat utbud, lägre pris  SJ:s egettrafik nedlagd 2012-2013
Göteborg–Malmö <i>SJ</i>	2014-	Daglig	Snabbtåg	Bredare utbud, ökad valfrihet
Stockholm–Uppsala <i>SL</i>	2013-	Daglig	Pendeltåg	Bredare utbud, ökad valfrihet
Malmö–Röjan–Östersund Mora–Röjan (Vemdalen) <i>IBAB/Snälltåget</i>	2013- 2013-	Säsong Säsong	Nattåg Anslutning	Ökad kapacitet, ökad valfrihet Ökad valfrihet
Göteborg–Stockholm: <i>VR</i> (förvärv, <i>MTRX sedan 2015</i> )	2024 maj–	7 turer	Snabbtåg	Fler turer, ökad valfrihet
Karlstad–Stockholm: <i>Tågab</i>	2015 aug	Daglig	IC-tåg	Fler turer
Karlstad–Hallsberg–Alvesta (viss period enbart Nässjö) <i>Tågab</i>	2017 sep 2019-2020 2022-	Fredagar M, To, Fr, Sö Fredagar	IC-tåg	Utan byte
(Stockholm–)Malmö–Hamburg– Berlin (via Danmark, ej färja) <i>Snälltåget</i>	2021 juni	Säsong (2022 utökad)	Nattåg	Kompletterande nät, ökad valfrihet
Malmö–Salzburg–Innsbruck <i>Snälltåget</i>	2022 jan	Säsong	Nattåg	Kompletterande nät, för svenska och danska skidturister

### 3.2 Regionala trafiksystem 2025 i kartor

#### Utvecklingen med RKM

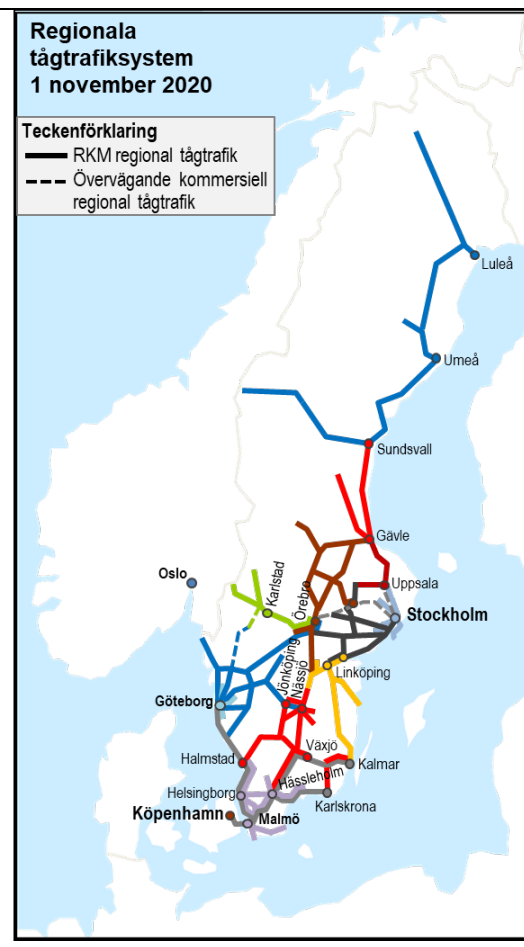
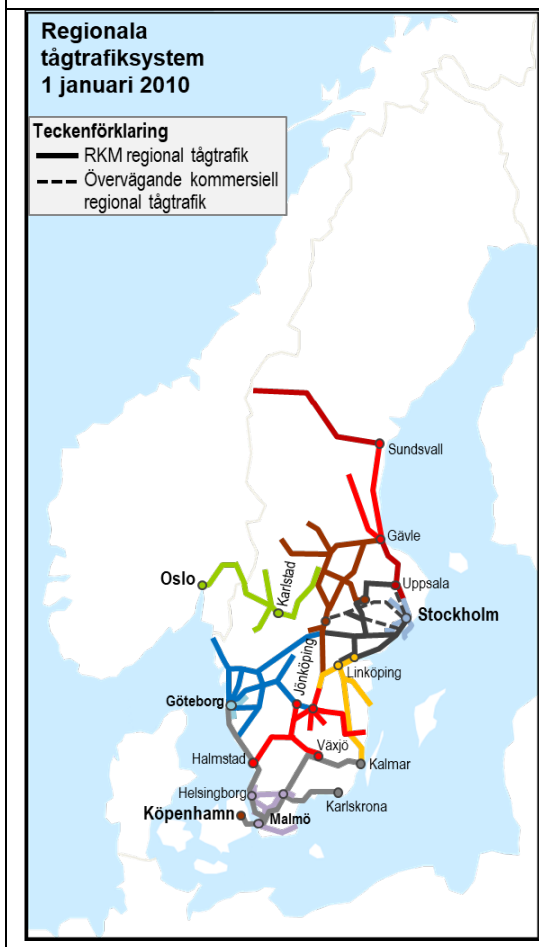
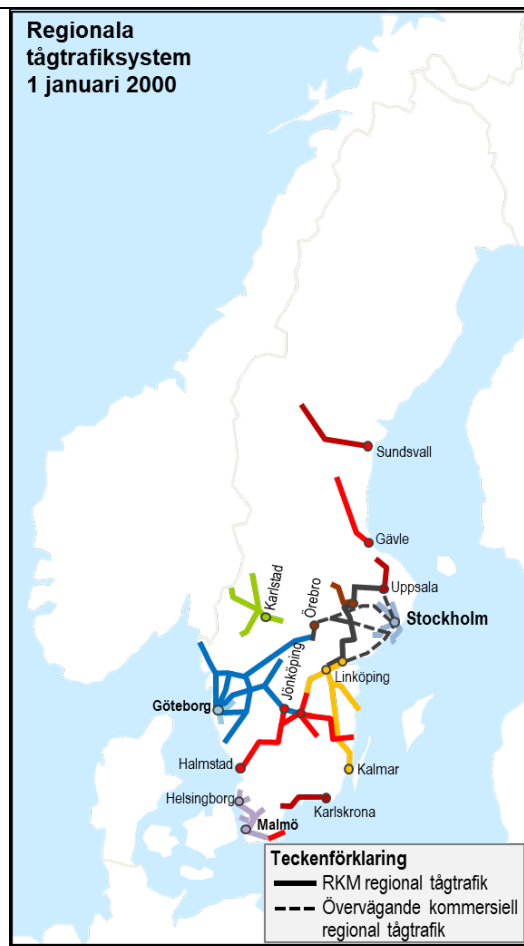
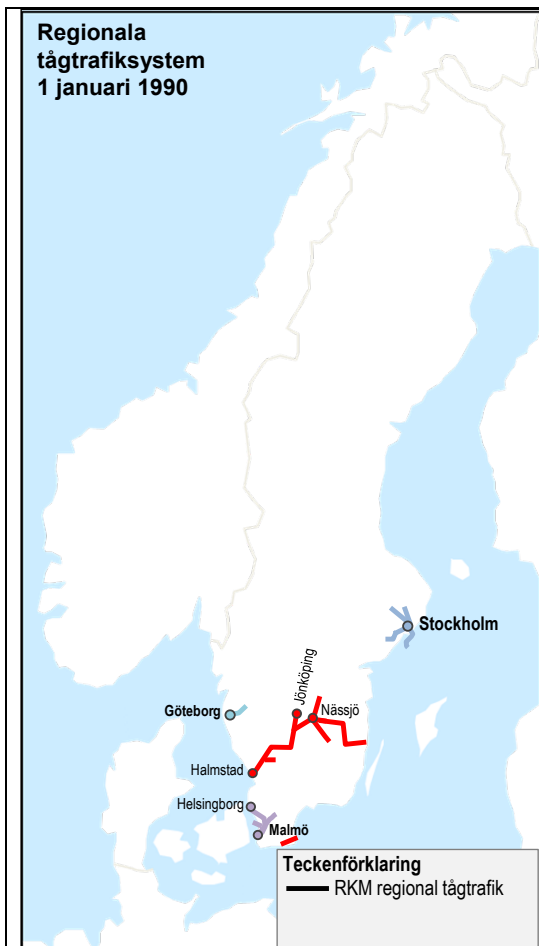
De regionala nya trafiksystemen med upphandlad trafik i regi av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) har generellt sett inneburit ett väsentligt utökad trafikutbud jämfört med innan det blev ett regionalt ansvar.

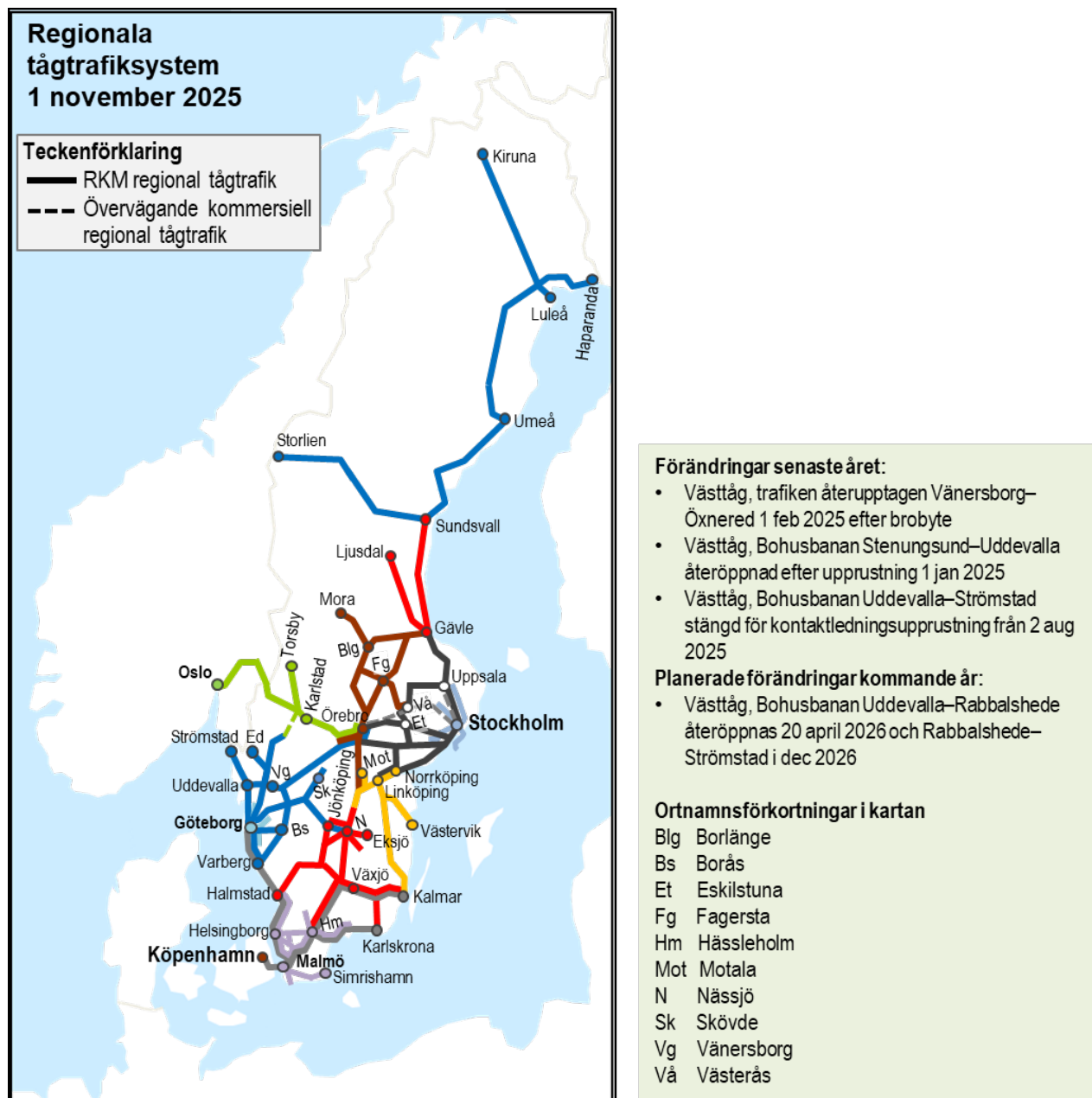
Den första fasen med ny trafik var etableringen av pendeltågssystemet i Stockholm 1968 vilket fyller ett viktigt behov i en växande storstadsregion.

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.

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





Figur 7. Regionala trafiksystem i november 2025

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. Trafiken 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 punkt 4, 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 konkurrenssituation 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. Mälartåg konkurrerar med SJ:s kommersiella trafik Stockholm–Uppsala och liksom SL pendeltåg på samma sträcka en anledning att SJ drog sig ur den regionala trafiken på sträckan från december 2024.
5. 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.
6. 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.
7. 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 2025.

### 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.

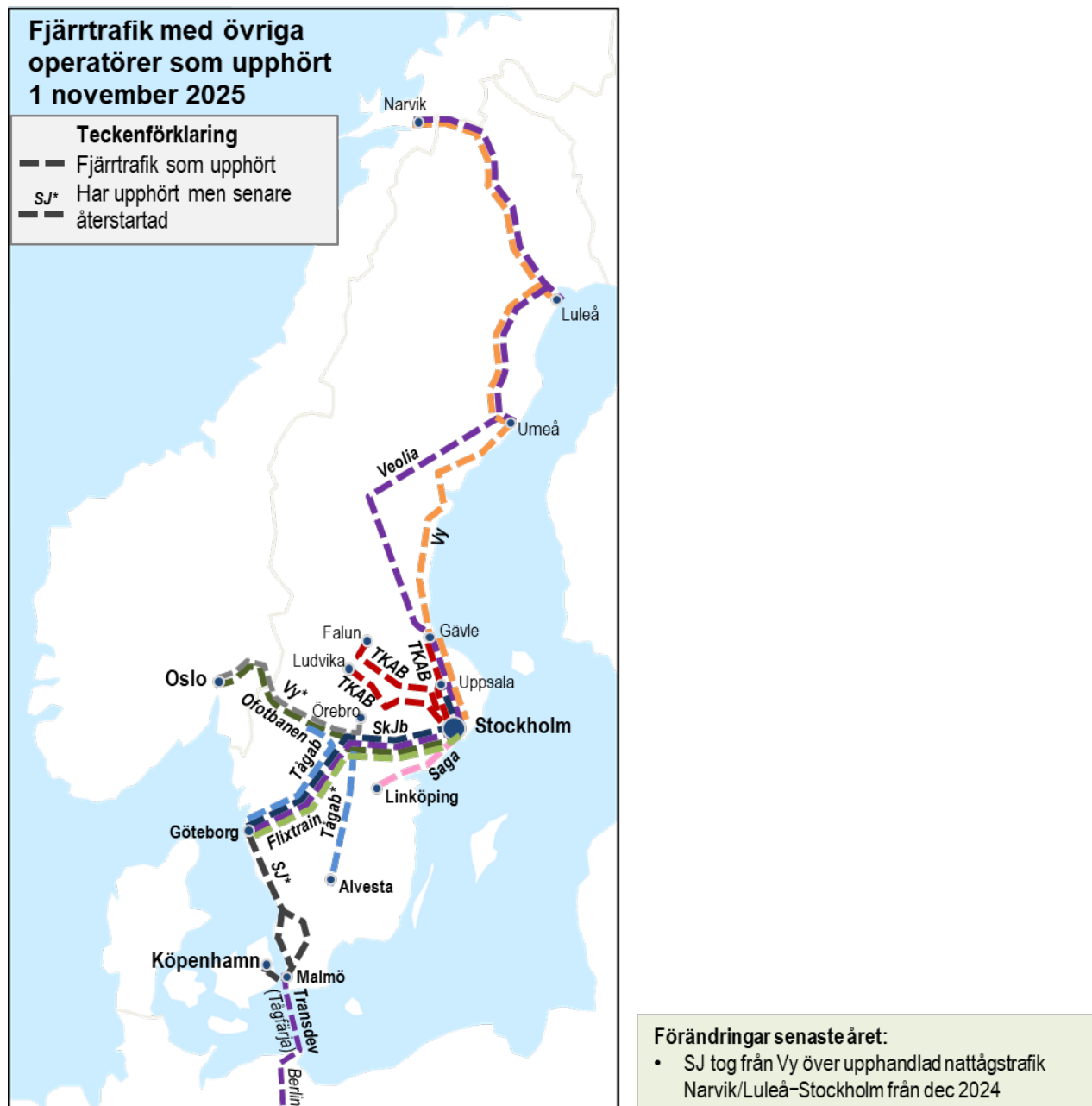
En viktig förutsättning är hur attraktivt det tillkommande utbudet är jämfört med det existerande i den konkurrensytta som uppstår. SJ AB har som dominerande marknadsaktör i det oligopol som råder successivt blivit bättre och billigare (mer marknadsanpassade biljettpriser) och det har gradvis försvårat 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	Lyxtåg 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–Alvesta (viss period enbart Nässjö) <i>Tågab</i> (återstartad trafik)	2017 sep 2019-2020 2022-	Fredagar M, To, Fr, Sö Fredagar	IC-tåg	Utan byte
Malmö–Berlin (med tågfärja) <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](http://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 och VR, Flixtrain 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 2025 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 2025. Texten baseras till stor del på artiklar och nyheter av Ulf Nyström på webben Järnvägar, [www.jarnvag.ar.nu](http://www.jarnvag.ar.nu).

#### **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. Trafikverket har under 2025 genomfört nästan 40 % fler banarbeten än 2024. Men trots det har punktligheten i tågtrafiken 2025 förbättrats något sedan föregående år. Förutom kortare, planerade trafikavstängningar för banarbete, vanligt särskilt under påskhelgen, har några längre avstängningar påverkat tågtrafiken påtagligt.

#### ***Ostkustbanan, Ådalsbanan och Botniabanan***

På Ådalsbanan och Botniabanan, sträckan Härnösand–Örnsköldsvik, var trafiken helt inställd i åtta dygn efter kraftiga regnväder i början av september. Medan godstrafiken kunde börja rulla den 15 september fick persontrafiken vänta ytterligare några dagar och det blev tio dagars trafikstopp. Natttågen fick dessutom vänta på att tidigare planerade nattarbeten på Botniabanan skulle genomföras, och omledning till stambanan genom övre Norrland var inte möjlig eftersom den slogs ut under en ännu längre period efter de stora regnmängderna i Västernorrland. Innan stambanan kunde återöppnas för trafik behövde godstågen omledas till kusten, vilket fordrar mer bankapacitet.

Under två veckor i december stängdes tågtrafiken av dagtid för reparation av spåret i några kurvor på Ådalsbanan. Framför allt Norrtågs trafik påverkades.

Det har också varit trafikstopp i vardera 2-3 dagar dels av kopparstölder på Botniabanan i juni, dels en storm 27 december 2025 med framför allt trasiga elanläggningar som följd, och följande snöoväder i början av januari 2026.

#### ***Dalabanan***

Trafikverket rustar upp Dalabanan Borlänge–Uppsala vilket periodvis har medfört omladda tåg mellan Avesta Krylbo och Stockholm via Västerås istället för via Arlanda flygplats och Uppsala, och bussersättning med längre restider som följd.

Kontaktledningen byttes också på Borlänge station under fyra veckor 14 juli till 10 augusti 2025 vilket medförde stopp för alla eltåg och bussersättning under semesterperioden.

#### ***Stockholm***

Några banor söder om Stockholm fick nedsatt hastighet på grund av inre sprickbildning i rälerorna vilket ledde till tågförseningar framför allt i pendeltågstrafiken från 16 januari. Skadorna hade inte hunnit åtgärdas med rälsbyte inom tremånadersfristen på grund av vinterväder under senhösten 2024, men vädret var mer gynnsamt i januari-februari och från 15 februari var alla hastighetsnedsättningar hävda.

### ***Göteborg, Bohusbanan och klaffbron i Vänersborg***

Fortsatta periodvisa avstängningar även 2025 för banarbeten i Göteborgsområdet, framför allt i påskhelgen med omfattande bussersättning.

På Bohusbanan genomförs en omfattande upprustning. Södra delen mellan Stenungsund och Uddevalla återöppnades 1 januari 2025 efter tunnelreovering och kontaktledningsupprustning. Norra delen får ny kontaktledningsanläggning från augusti 2025 till december 2026. Tågtrafiken är inställd Uddevalla–Strömstad från 2 augusti 2025, avkortat till Rabbalshede–Strömstad från 20 april 2026.

Den gamla klaffbron i Vänersborg visade sig vid en inspektion den 24 mars 2023 ha allvarliga sprickor i dess bärande konstruktion. Tågtrafiken stoppades helt på sträckan Öxnered–Vänersborg. 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 av broöverbyggnaden och ombyggnad av brofästen och landanslutningar genomfördes på relativt kort tid och tågtrafiken återupptogs 1 februari 2025.

### ***Västkustbanan***

Under början av sommaren stängdes Västkustbanan för tågtrafik fem veckor mellan Kungsbacka och Falkenberg. Under denna period färdigställdes och kopplades den nya dubbelspåriga tunneln och stationen i Varberg in med trafikstart 14 juli 2025. Även under påskhelgen var trafiken inställd förbi Varberg av samma anledning. Det blev vissa fortsatta trafikinskränkningar från juli till 20 augusti medan anslutningen mellan Västkustbanan och Västlänken i Almedal i Göteborg färdigställdes.

### ***Västra stambanan***

Under årets två första dagar 2025 gjorde vädret att kontaktledningen på Västra stambanan genom Tiveden i trakten av Laxå täcktes av is vilket orsakar driftproblem och många tåg ställdes in.

Kontaktledningsupprustning på Västra stambanan inleddes mellan Göteborg (Olskroken) och Alingsås i januari 2025. Etapperna Olskroken–Partille och Partille–Lerum färdigställdes under året. Det medför trafikinskränkningar under flera år (2025-2027) genom att trafiken måste utföras på enkelspår på den sektion som kontaktledningen inklusive stolpar byts. Färre tåg kan passera arbetsstället och tidtabellen anpassas så att det blir konvojkörning med flera tåg i samma riktning i följd. Enbart fyra tåg per timme i vardera riktningen är tidtabellagda. Det medför också förlängda restider, men punktligheten har visat sig förbättras genom att det finns en större planerade buffert mot störningar. Många tåg leds om mellan Göteborg och Herrljunga via Borås, och via Vänersborg från det att den nya klaffbron kunde öppnas för trafik. I den regionala trafiken körs också ersättande busstrafik.

### **Operatörer**

#### ***SJ AB***

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 har i skrivandes stund (januari 2026) ännu inte återupptagits. Det finns dock fler snabbtågssätt i trafik än 2024 men pågående ombyggnadsprogram begränsar tillgänglig fordonsflotta.

Den tågdel i nattågen Göteborg mot Jämtland som anslöt till SJ:s upphandlade nattåg Stockholm–Jämtland (Duvéd) i Gävle drogs in från 27 april 2025.

SJ tog över den upphandlade nattågstrafiken mellan norra Norrland och Stockholm från Vy Tåg den 15 december 2024. SJ drog från samma datum in sina egna direkta nattågsvagnar (anslutande kommersiell trafik) mellan Göteborg och Umeå. Med kort varsel meddelade Trafikverket i december 2025 att omfattningen av den upphandlade trafiken ska minskas eftersom SJ:s högre ersättning medför budgetproblem: Ett nattågpar framförs fortsatt mellan Stockholm och Luleå/Narvik via Umeå, men det andra tågparet förkortas Stockholm–Umeå från och med 13 april 2026.

Nattågen mellan Stockholm och Hamburg som började rulla i september 2022, sommaren 2023 förlängts till Berlin, ställs in med sista avgång 31 augusti 2026, som konsekvens av att regeringen har föreslagit att det särskilda anslaget för tågtrafiken ska upphöra.

### ***Snälltåget***

Snälltåget, som ägs av Transdev, kör dagtåg Köpenhamn–Malmö–Stockholm. Det tågparet som sedan 2024 går över Öresundsbron är för närvarande den enda direkta förbindelsen mellan huvudstäderna.

Nu planerar man för dagtåg Stockholm–Hamburg med trafikstart i maj 2026.

Nattågen mellan Malmö och Berlin kommer att få flera avgångar i lågsäsong när SJ upphör med sin trafik efter sommaren.

Snälltåget kör också säsongsnattåg mellan Malmö och Jämtland (Storlien/Röjan), i ökad utsträckning via Göteborg, samt mellan Malmö/Köpenhamn och Österrike.

### ***VR Snabbtåg och VR Sverige***

VR snabbtåg fortsätter sedan övertagandet i maj 2024 den fjärrtrafik som MTR Express startade i mars 2015 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.

VR Sverige har expanderat kraftigt som operatör i upphandlad trafik under senare år. Företaget kör Pågatågen i Skåne, regionaltågen Tåg i Bergslagen (TiB), sedan juni 2025 X-tågen i Region Gävleborg, och sedan december Öresundstågen (tidigare Transdev, nödavtal) och Norrtåg (tidigare Vy Tåg). Man har också vunnit kontraktet för Mälartågen (nu Transdev, nödavtal) med övertagande i december 2026.

## 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 sträckan Malmö–Göteborg som saknar flygförbindelser (det finns dock matarflyg Köpenhamn–Göteborg). Sundsvall–Stockholm samt Umeå–Stockholm har några år saknat bussförbindelser på måtdagen mitt i veckan, däremot har det funnits veckoslutstrafik. I många fall finns det flera operatörer inom respektive färdmedel vilket innebär att det dessutom råder intramodal konkurrens. Vagnätet är väl utbyggt i dessa korridorer, det är europavägar med hög standard och en stor andel motorväg åtminstone i södra delen av landet. Särskilt 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. Tabellen visar ändpunktsrelationer från/till centralstationer i respektive stad som antas vara mittpunkt i hela tätorten. Andra start- eller målpunkter skulle förändra förhållandena. Restiden med bil anges också för att ge en mer fullständig bild av utbudet och bilresandet är betydande på alla sträckor. På delsträckor dominerar bilresande med varierande andel tåg och buss beroende på utbud.

Tabell 3. Fem stora inrikes långväga relationer (2025)

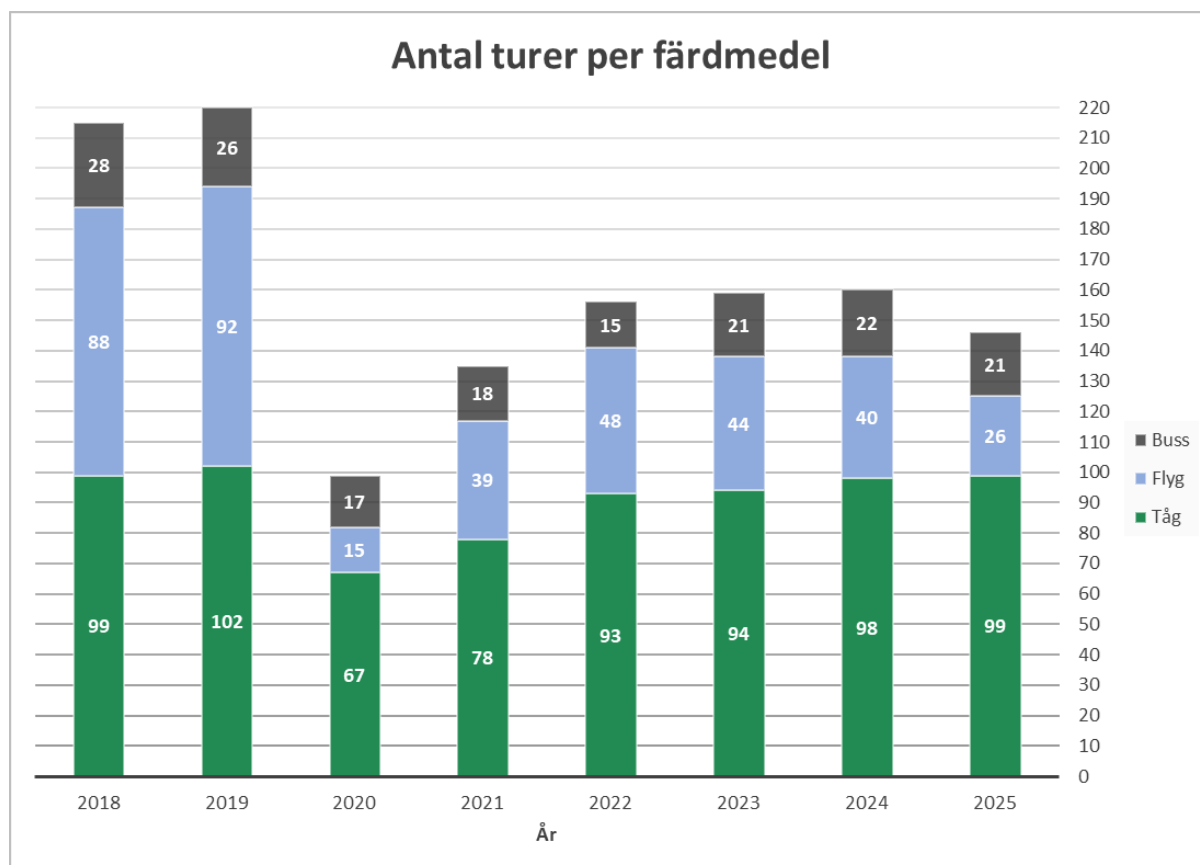
Utbudsrelation	Järnvägs- avstånd (km)	Utbud av färdmedel (restid h:min) <sup>1</sup>			Bilrestid (h:min) <sup>2</sup>
		<i>Marknadsledande</i>	<i>Alternativa</i>	<i>Marginellt utbud</i>	
Malmö–Göteborg	300	Tåg (2:55)	Buss (3:35)	(Flyg saknas)	Bil (2:55)
Sundsvall–Stockholm	402	Tåg (3:30)	Flyg (3:20)	Buss (5:30)	Bil (4:15)
Göteborg–Stockholm	455	Tåg (3:30) <sup>3</sup>	Flyg (3:30)	Buss (6:50)	Bil (5:15)
Malmö–Stockholm	598	Flyg (3:40)	Tåg (4:35)	Buss (8:25) Nattåg (7:35)	Bil (6:30)
Umeå–Stockholm	714	Flyg (3:00)	Tåg (6:20) Nattåg (9:10)	Buss (9:35)	Bil (7:20)

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

2 Bilrestid, "normal" exkl. raster, från city till city enligt Samtrafikens Resrobot 2026-01-07

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.



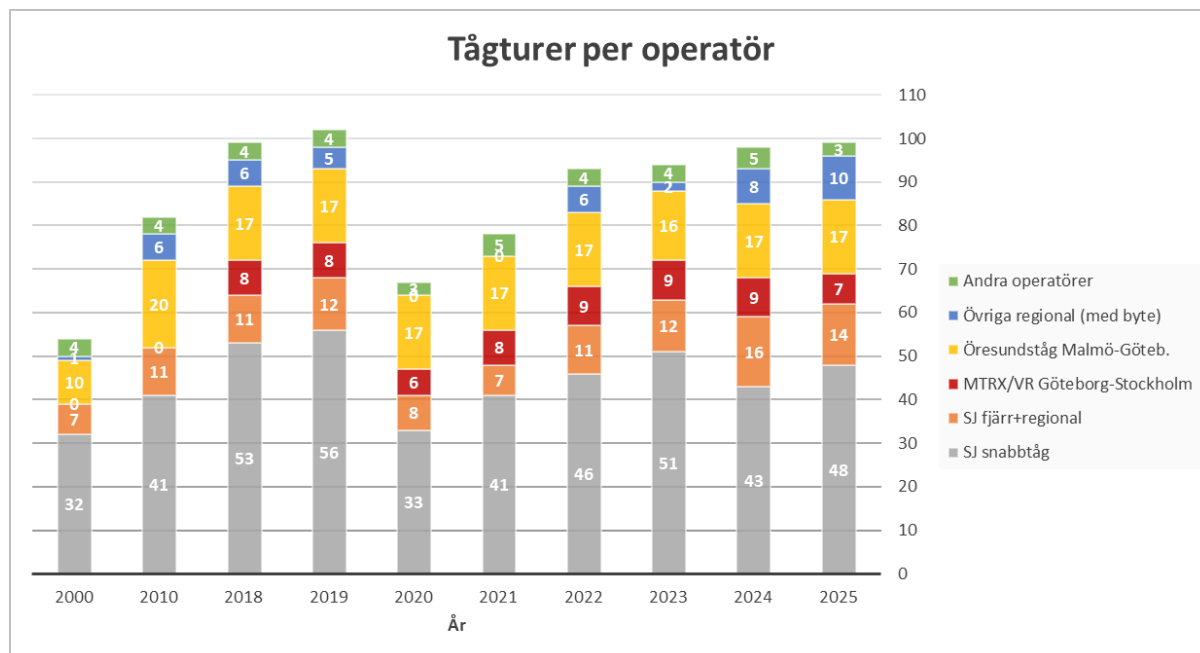
**Figur 10. Antal avgångar per vardag i ena riktningen per färdmedel och totalt i fem stora långväga reserelationer perioden 2018-2025.**

Figur 10 visar att tågtrafiken och flyget hade det största antalet avgångar 2019, och långväga buss 2018. 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 har skett över några år men bestående förändringar i resefterfrågan för tjänsteresor har framförallt minskat flygutbudet kraftigt (-72 % jämfört 2019). Tåget ligger på 2018-2019 års nivå, medan busstrafikens avbräck av pandemin har återhämtats till viss del men inte helt (-19 %).

## 4.2 Antal turer per operatör 2018-2025

### Tågtrafik

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



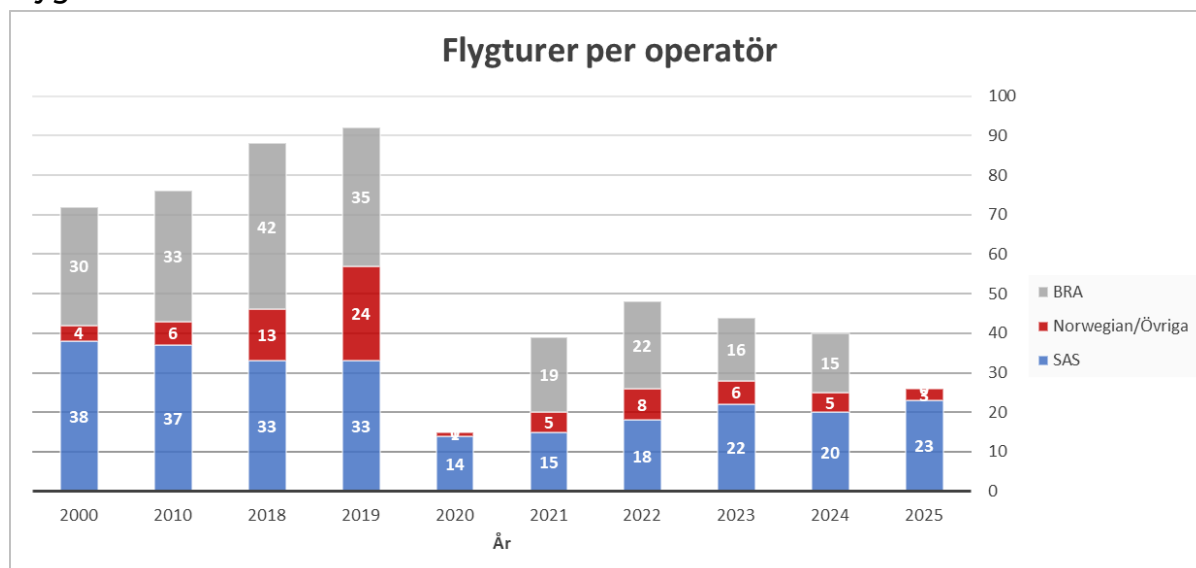
**Figur 11. Antal avgångar per vardag i ena riktningen med tåg per operatör och totalt i de fem stora långväga reserelationerna perioden 2018-2025, samt 2000 och 2010 som jämförelse.**

”Andra operatörer” inkluderar mindre operatörer som den numera nedlagda trafiken med Skandinaviska Jernbanors Blå Tåget och Flixtain, samt Snälltåget (Transdev, tidigare Veolia) samt SJ:s respektive Vy:s upphandlade natttåg till Umeå. ”Övriga regional” är upphandlade regionalstågsförbindelser 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 Botniabanen (Umeå–Sundsvall) och X-trafik på Ostkustbanan (Sundsvall–Gävle).

På de fem interregionala kommersiella linjerna dominerar SJ AB totalt sett 2025, där SJ:s snabbtåg svarar för 48 % av tågturerna. Det är högre andel än 2024 då tillgången till fungerande snabbstågsfordon var särskilt kritisk. Övriga SJ-turer motsvarar 14 %. Upplägg med upphandlad regional trafik utgör 27 % varav Öresundstågen Malmö–Göteborg svarar för den största andelen. Övriga operatörer har 10 % av avgångarna varav VR snabbtåg (tidigare MTRX) Göteborg–Stockholm utgör den största delen och Snälltåget har några avgångar Malmö–Stockholm.

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.

## Flygtrafik



**Figur 12. Antal avgångar per vardag i ena riktningen med flyg per operatör och totalt i de fem stora långväga reserelationerna perioden 2018-2025, samt 2000 och 2010 som jämförelse.**

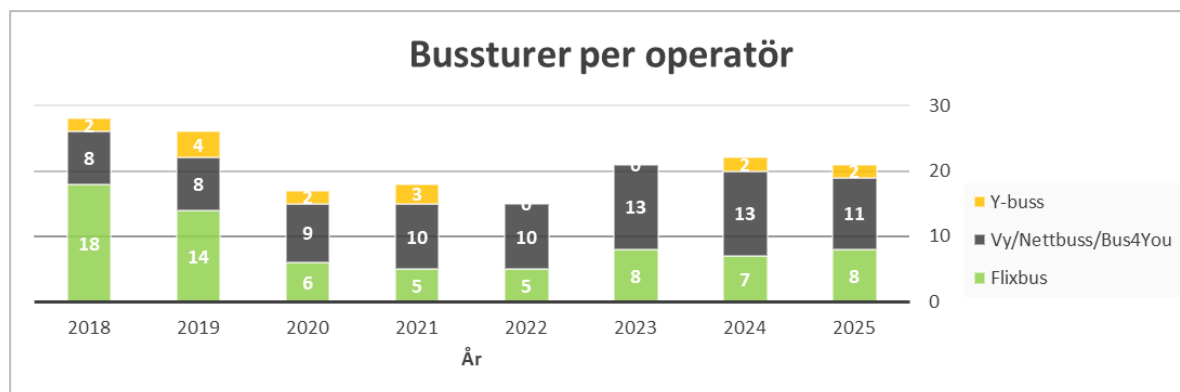
Den inrikes flygtrafiken utförs på fyra av de fem långväga inrikes sträckorna, medan Malmö–Göteborg saknar flygförbindelser. Matarförbindelser från Köpenhamns flygplats Kastrup till Göteborg eller Stockholm har inte inkluderats.

När det gäller flygutbudet fanns 2025 enbart två konkurrerande bolag på inrikesmarknaden: SAS som kör alla fyra rutter och på sträckan Umeå–Stockholm även några turer av Norwegian. Tidigare år har det på dessa fyra stora relationer funnits 3-4 bolag med flygtrafik i konkurrens. ”Norwegian/Övriga” inkluderar operatörerna Norwegian och tidigare år Ryanair och Skyways. BRA (Braathens Regional Airlines) inkluderar föregångaren Malmö Aviation.

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 utebliven uppgång efter pandemin samt troligen också en ytterligare nedgång i tjänsteresande på grund av lågkonjunktur. Antalet flygturer totalt sett är 2025 endast 28 % av 2019 års utbud.

Turutbudet totalt har också minskat kraftigt med 35 % sedan 2024. En bidragande orsak är att BRA i januari 2025 upphörde med inrikesturer i egen regi, men fortsätter i mindre skala under SAS-paraplyet. BRA använde Bromma flygplats i Stockholm men alla återstående turer går till Arlanda flygplats och Bromma saknar nu förbindelser på dessa rutter.

## Busstrafik



**Figur 13. Antal avgångar per vardag i ena riktningen med buss per operatör och totalt i de fem stora långväga reserelationerna perioden 2018-2025 (referensdata från åren 2000 och 2010 saknas).**

Den långväga busstrafiken minskade med covid-19-pandemin men inte lika mycket 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 52 % 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 Utbudsvariation under veckan

#### Veckovariationer i långväga trafik

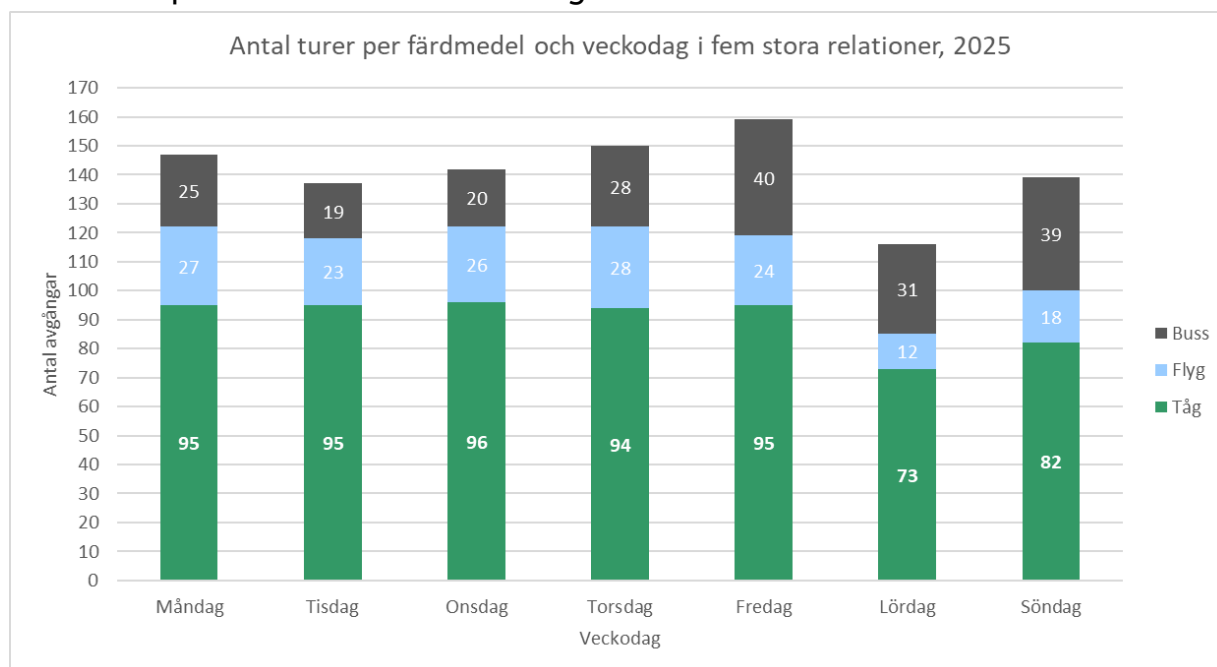
Utbudet av tåg-, buss- och flygtrafik varierar under veckans dagar. Vissa förbindelser körs enbart vardagar när det finns arbetspendlare eller tjänsteresenärer med kontorstid. Det förekommer också att förbindelser körs under en säsong, eller ställs in vid låg beläggning. Dessutom händer det att enstaka förbindelser ställs in med längre eller kortare varsel till exempel på grund av personalbrist eller banarbete.

KTH har studerat veckovariationer i tidigare uppdrag 2018, där en grundlig genomgång av utbudet gjordes. Några av slutsatserna var att de tre färdmedlen tåg, flyg och buss har delvis egna marknadsnischer, delvis överlappande med konkurrens. Tåg som kan attrahera både tjänste- och privatresenärer har det jämnaste utbudet över veckan, men en lägre nivå av snabbtågstrafik på lördagar och söndagar. Långväga buss har betydligt större utbud under veckosluten då flera privatresenärer reser och efterfrågar låga priser. Flyg som har fokus på tjänsteresemarknaden har starkt begränsat utbud på lördagar, något mer på söndagar men i övrigt fokus på arbetsveckan måndag-fredag. Prisvariationen under veckan är i regel inte så stora. Biljettpriset är i regel lägre på lördagar då efterfrågan är mindre. För flygbolaget Norwegian rutter samt SJ snabbtåg och MTRX Göteborg–Stockholm är det högst biljettpriser på söndagar (se Nelldal et al., 2018, s. 135ff).

## Insamling av data

Insamlingen av data för veckovariation 2025 har gjorts på samma sätt som vid insamling en representativ onsdag från Samtrafikens databas. I praktiken har data om resdagar under flera på varandra följande veckor samlats in en vecka innan resdagen som inföll 20 mars till 8 april 2025. Sammansättningen av en representativ vecka har därefter gjorts utifrån hur ostört utbudet bedömts med avseende på biljettpriksdata och indragna förbindelser. Komplettering har gjorts i juni i ett par relationer där utbudsdata för buss var missvisande. Den presenterade veckovariationen får därmed representera en (helgfri) vecka under våren. Insamlade data kan följaktligen skilja i detalj från dels den representativa onsdag som valts, dels den manuella insamlingen från trafikföretagens webbsidor (som resten av avsnitt 4 bygger på) med resdag 26 mars. Resultaten ska spegla variationen under veckans dagar i relativa termer.

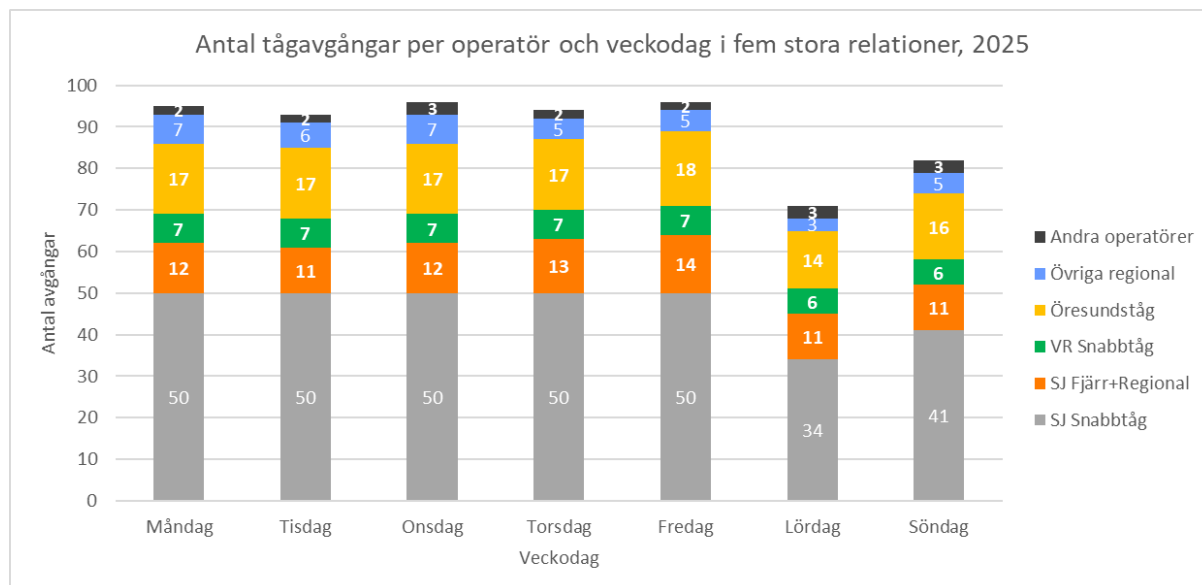
## Antal turer per färdmedel och veckodag



**Figur 14. Antal avgångar per veckodag i ena riktningen per färdmedel och totalt i fem stora långväga reserelationer våren 2025.**

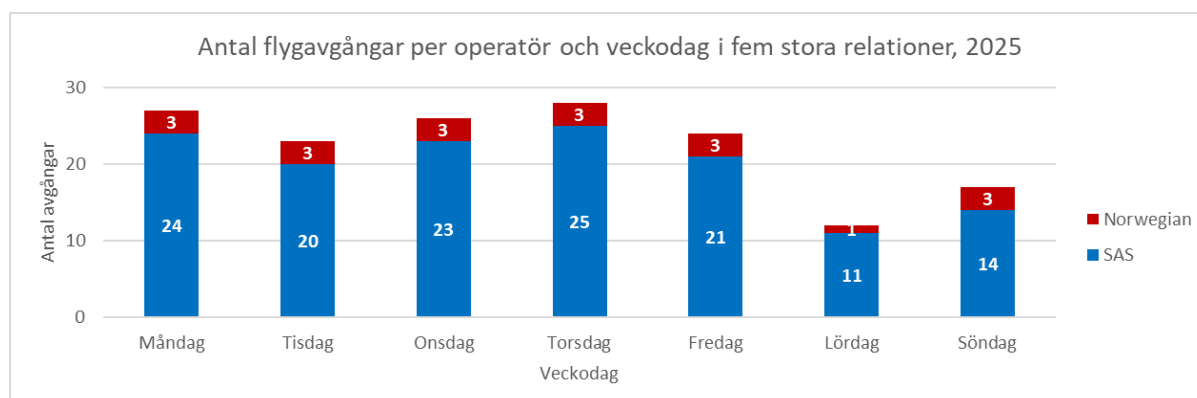
Det totala utbudet för en veckodag är i genomsnitt 141,4 turer i ena riktningen. Onsdagen har 142 avgångar och är därmed representativ för ett veckogenomsnitt. Däremot ser veckovariationen olika ut för färdmedlen. Tåg och flyg har turer något över veckogenomsnittet på onsdagar, medan långväga buss har betydligt färre.

Det är också tydligt att lördagen är en mindre resdag med färre turer än genomsnittet. Det är särskilt tydligt i flygutbudet. I praktiken är söndag förmiddag också på en lägre utbudsnivå medan många reser på söndag eftermiddag och kväll.



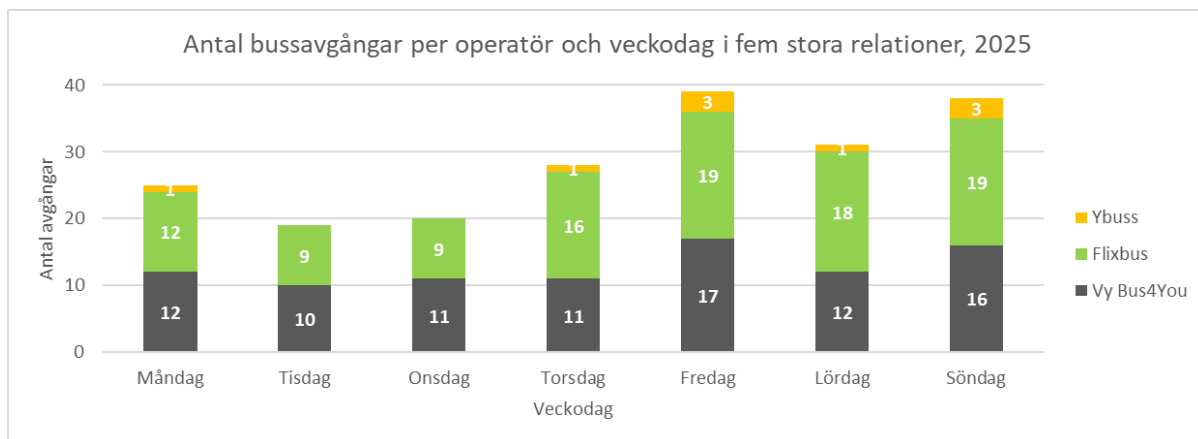
**Figur 15. Antal tågavgångar per veckodag i ena riktningen och per operatör i fem stora långväga reserelationer våren 2025.**

I tågtrafiken framgår det att det framför allt är SJ snabbtåg som drar ned utbudet på lördagar och även en del på söndagar när det är färre tjänsteresor. De andra operatörernas utbud av tågtrafik på de fem stora långväga relationerna är tämligen jämnt fördelat över veckans dagar.



**Figur 16. Antal flygavgångar per veckodag i ena riktningen och per operatör i fem stora långväga reserelationer våren 2025.**

I flygtrafiken är det viss variation i utbudet även mellan kontorsarbetsdagarna måndag-fredag. Det större utbudet i SAS trafik måndagar och torsdagar är sannolikt ett svar på efterfrågan från långväga veckopendlare. Lördagar är det ett i princip halverat utbud när efterfrågan på tjänsteresor är liten, men något större utbud på söndagar.

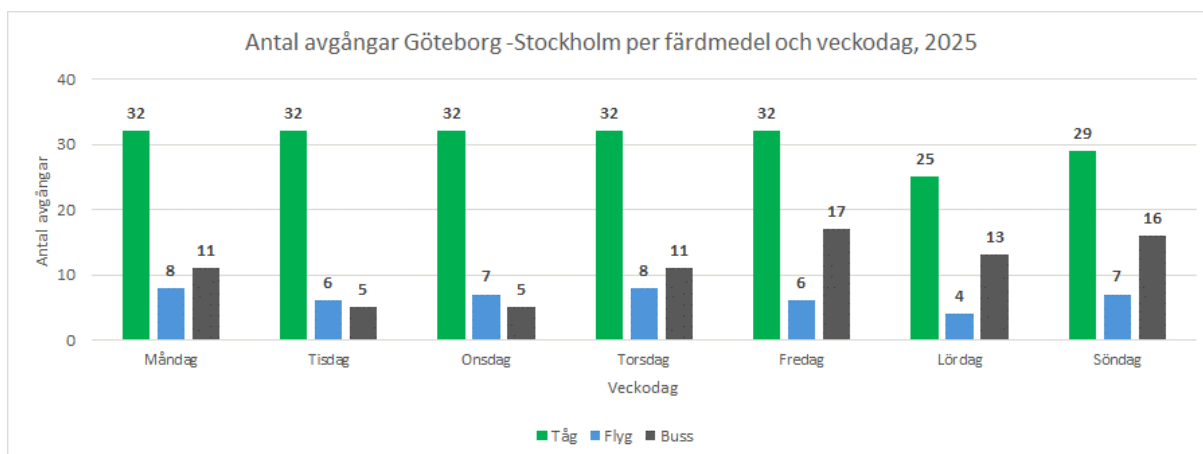


**Figur 17. Antal bussavgångar per veckodag i ena riktningen och per operatör i fem stora långväga reserelationer våren 2025.**

Långväga buss uppvisar en stor variation mellan veckodagarna. Utbudet är stort under veckosluten men betydligt mindre mitt i arbetsveckan. Flixbus har flera turer även torsdagar vilket skulle kunna vända sig till dem som arbetar eller studerar kortare veckor eller tar långhelg på annan ort.

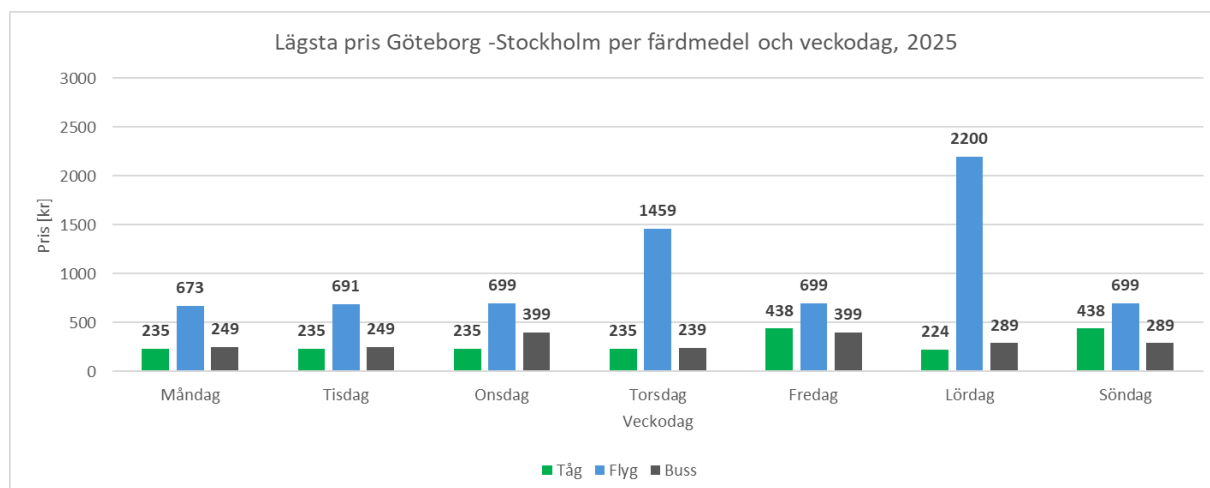
#### Veckovariationer Göteborg–Stockholm

Även i tidigare uppdrag gjordes en specialstudie av utbudet Göteborg–Stockholm (Nelldal et al., 2018). Denna relation är särskilt intressant eftersom marknaden är stor med såväl konkurrens mellan färdmedlen (intermodalt) som mellan olika operatörer med samma färdmedel (intramodalt).



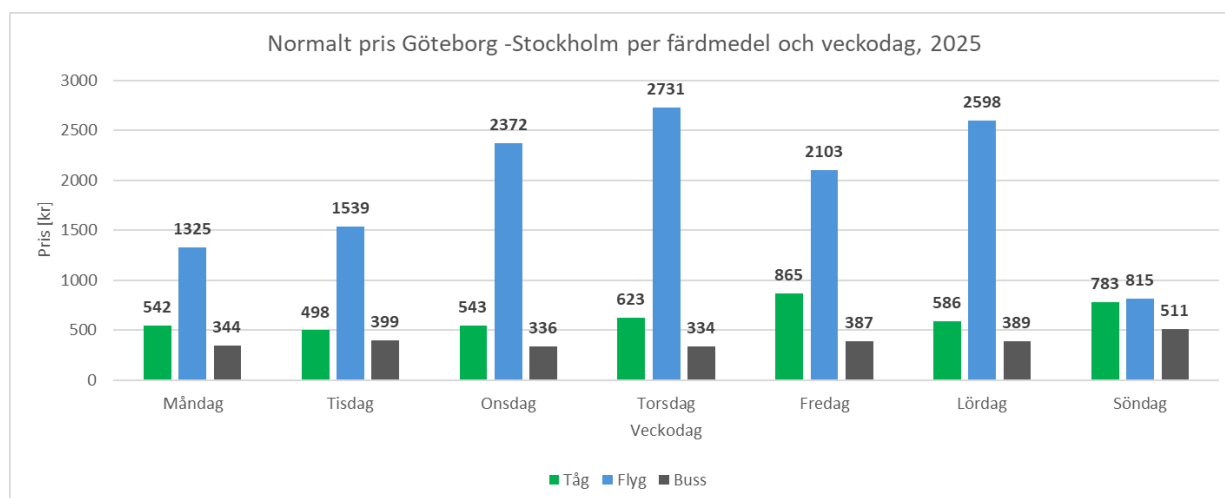
**Figur 18. Antal avgångar per veckodag i ena riktningen per färdmedel på relationen Göteborg–Stockholm våren 2025.**

Jämfört med totalen för alla de fem stora långväga relationerna har buss en större veckovariation med tydligt fokus på veckosluten, medan tåg och flyg har lite mindre veckovariation med relativt många turer även lördag och söndag. Det tyder på en stark privatresemarknad och kanske relativt höga biljettpriser för tåg och flyg. Möjligen kan det också finnas en viss efterfrågan på tjänsteresor under veckosluten, till exempel de som kombinerar en förrättning fredag eller måndag med en ledig helg i den andra storstaden.



**Figur 19. Lägsta pris i någon avgång respektive veckodag på relationen Göteborg–Stockholm våren 2025.**

Lägsta pris på någon avgång under resdagen, bokad en vecka innan resan, visar att billigaste tågbiljetten fredag och söndag är nästan dubbelt så dyr som de andra veckodagarna. Variationen för flyg är dock mer dramatisk och vid mätningen fanns det inga billiga biljetter kvar torsdag och lördag.



**Figur 20. Normalpris i genomsnitt respektive veckodag på relationen Göteborg–Stockholm våren 2025. Normalpris motsvarar baspris med tillägg för omboknings- och återbetalningstjänst.**

Normalpriset är biljettpris i 2 kl/ekonomi med omboknings- och återbetalningsflexibilitet, genomsnitt för alla avgångar resdagen och bokad en vecka innan resan. Tågbiljetterna har lägst pris tisdag och högst fredag, med näst högst söndag. Flyget har högst biljettpris torsdag, men relativt högt också söndag, onsdag och fredag i fallande ordning. Bussbiljetterna var relativt lika i pris alla dagar, med undantag av söndag då de var dyrare.

Jämfört med den tidigare undersökningen 2018 är det framför allt priserna på söndagar som sjunkit för flyg. Man kan sannolikt inte fylla planen med tjänsteresenärer, men kan möjligen ha många transferresenärer från

utrikesförbindelser, kanske toppat med att flygplanen av omloppstekniska skäl behöver flygas ut för måndagens turer. Det blir då ett erbjudande till privatresemarknaden mellan ändpunkterna. En intressant konkurrenssituation uppstår genom att prisskillnaden mellan tåg, flyg och buss är liten.

#### Slutsatser av veckovariationen i undersökningen

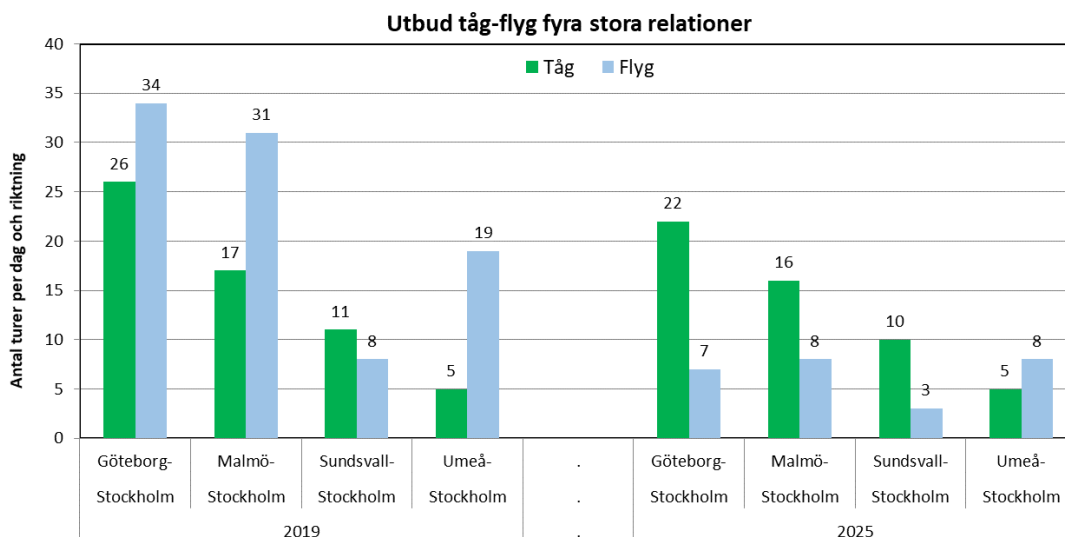
Det finns skillnader i utbudet mellan veckodagarna som inte fångas in vid en undersökning enbart onsdag. Variationen i utbudet vid veckosluten är stora för långväga buss och för flyg, men mindre för tåg. När undersökningen startades 1990 handlade det enbart om tåg och onsdagar ger en god bild av arbetsveckans genomsnittliga utbud där tjänsteresandet är en signifikant del i efterfrågan. Det är bra att vara medveten om dessa veckovariationer och att utbudet kan se annorlunda ut för privatresenärer vid veckosluten, med såväl höga som låga priser på olika färdmedel vid olika tidpunkter.

#### 4.4 Utbudet av tåg och flyg i de fyra stora 2019 och 2025

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. Köpenhamns flygplats Kastrup, som alternativ till Malmö Sturup, är inte inkluderad i analysen. Här jämförs det tidigare toppåret i tågtrafiken 2019 med 2025.

##### Antal turer

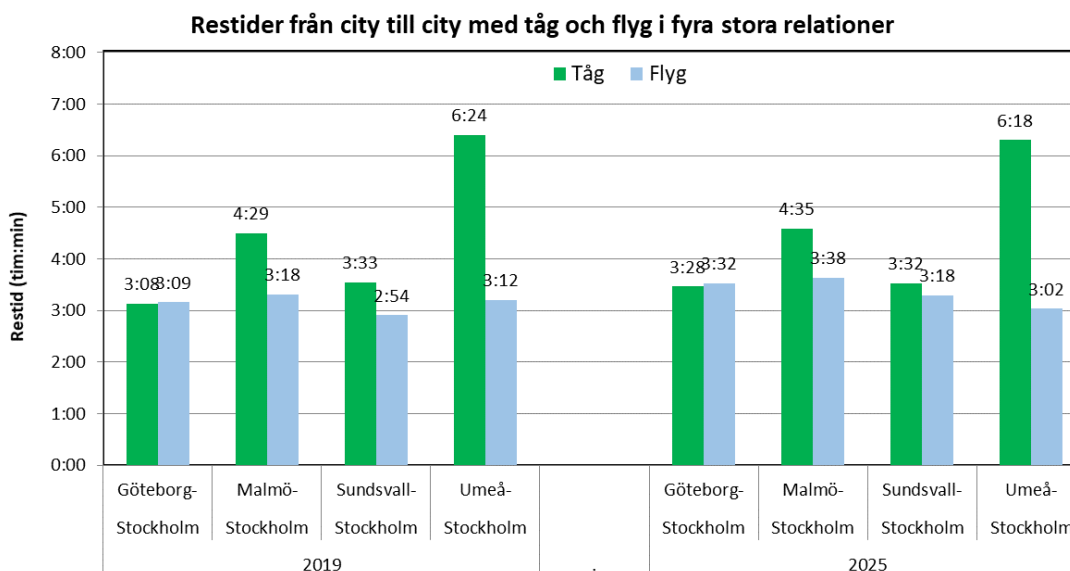
Antalet avgångar med tåg i angiven körriktning (se Figur 14) bland de fyra stora relationerna är störst på linjen Göteborg–Stockholm, där SJ snabbtåg och MTRX (2019)/VR snabbtåg (2025) trafikerar linjen. SJ regionaltåg via Västerås är dock inte med i angivet turutbud eftersom restiden är så pass mycket längre för direkta resor. Under 2025 har turutbudet med tåg minskat med ett par snabbtåg jämfört med 2024 på grund av banarbetet Göteborg–Alingsås, och ligger under turutbudet 2019. Flygförbindelserna ligger dock enbart på 21 % av nivån jämfört med 2019 (minskning med 79 %). Sedan 2024 har antalet flygturer minskat med 54 %, där BRA under året upphört med trafik i egen regi och Ryanair har försvunnit från sträckan. Kvar är SAS med Arlanda flygplats som nav. Det är enbart SJ snabbtåg som erbjuder en avgång i timmen eller liknande turtäthet, alla andra trafikutbud har lägre turtäthet.



**Figur 21. Antal avgångar per vardag för flyg och tåg i fyra stora långväga reserelationer 2019 och 2025. Jämförelsen inkluderar enbart direkta fjärrtåg (snabbtåg, intercitytåg och nattåg), inte regionala tåg med eller utan byte, men samtliga direkta flygförbindelser oavsett bolag.**

För de tre andra sträckorna är bilden likartad: SJ snabbtåg har ungefär samma utbud 2025 som 2024 respektive 2019. Inrikesflyget ligger på betydligt lägre nivåer. Genom att BRA upphört med inrikesflyg i egen regi har det totala flygutbudet minskat sedan 2024 på både sträckan Malmö–Stockholm (-33 %) och Umeå–Stockholm (-33 %). BRA:s avveckling av egentrafiken Sundsvall–Stockholm skedde dock tidigare, 2020 med anledning av covid-19-pandemin. Jämfört med 2019 är det en dramatisk minskning av inrikesflyget medan tågtrafiken ligger på ungefär samma nivåer.

## Restider



**Figur 22. Restider för flyg och tåg från city till city i fyra stora långväga reserelationer 2019 och 2025. Fjärrtåg exklusive nattåg, med flyg inkl. matartransporter (buss) och terminaltider.**

Restiderna har inte förändrats nämnvärt mellan 2019 respektive 2024 och 2025. Ett undantag är sträckan Göteborg–Stockholm där restiderna förlängts både för tåg och

flyg med knappt 20 minuter 2025. Anledningen är att banarbetet utanför Göteborg respektive avvecklingen av flygturer till Bromma och istället landar på till Arlanda flygplats förlänger restiderna.

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.

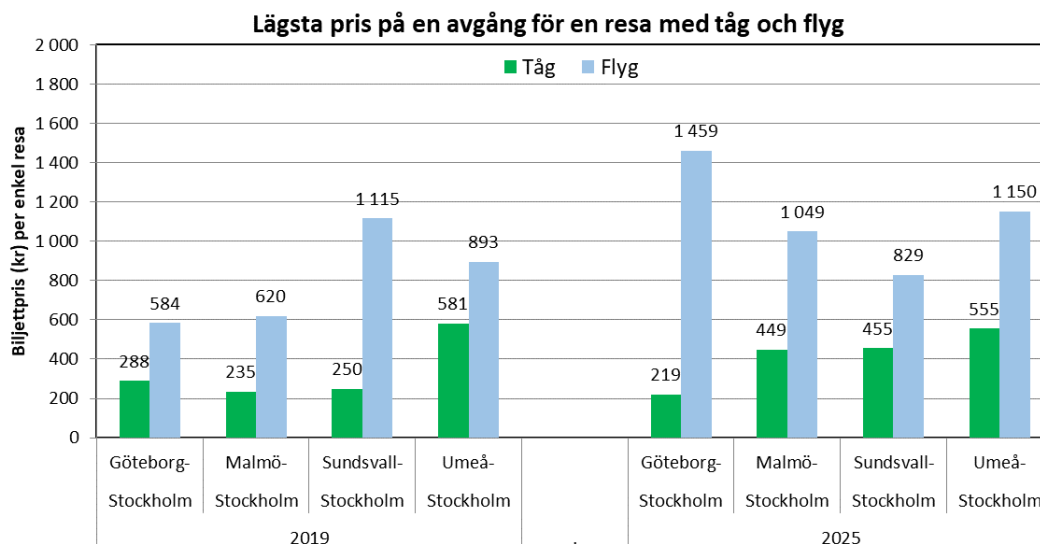
### Biljettpriser

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 2024 års prisnivå för 2019 respektive 2025 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 oavsett avgång under resdagen, bokad en vecka före resdagen. I regel icke ombokningsbar (eller återbetalningsbar).
- b. Baspris (2 klass/ekonomi). Medeltal för en icke ombokningsbar (eller återbetalningsbar) biljett resdagen, bokad en vecka före resdagen. Önskar resenären större flexibilitet kostar det extra (ingår ej i baspriset).
- c. Tjänsteresa (1 klass tåg/ekonomi flex flyg). Medeltal för en ombokningsbar och återbetalningsbar biljett resdagen, bokad en vecka före resdagen. I regel mer benutrymme och högre servicenivå än 2 klass/ekonomi.

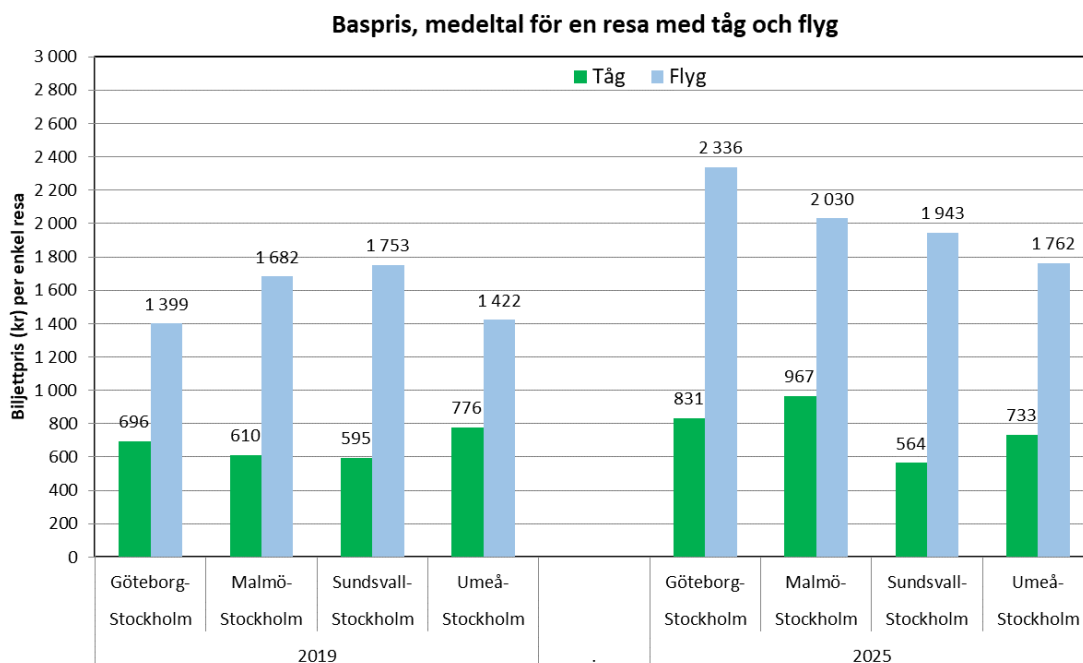
En genomgång av priserna i de olika kategorierna kan ge information om marknadens utveckling.



**Figur 23. 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 2025.**

Under 2025 har det skett stora förändringar av de lägsta flygpriserna jämfört med 2024. Den främsta anledningen är att Ryanair lämnat rutterna Göteborg–Stockholm och Malmö–Stockholm och deras lockpriser har ersatts av SAS priser utan annan flygkonkurrens (BRA i egen regi har också lämnat dessa marknader men hade inte lockpriser i denna nivå). Flygbiljetterna Sundsvall–Stockholm har halverats i pris sedan 2024. Billigast biljetter kan man dock få med tåg i alla fyra relationer.

Däremot har lägsta pris på tågbiljetter Malmö–Stockholm och Sundsvall–Stockholm stigit kraftigt sedan 2019.

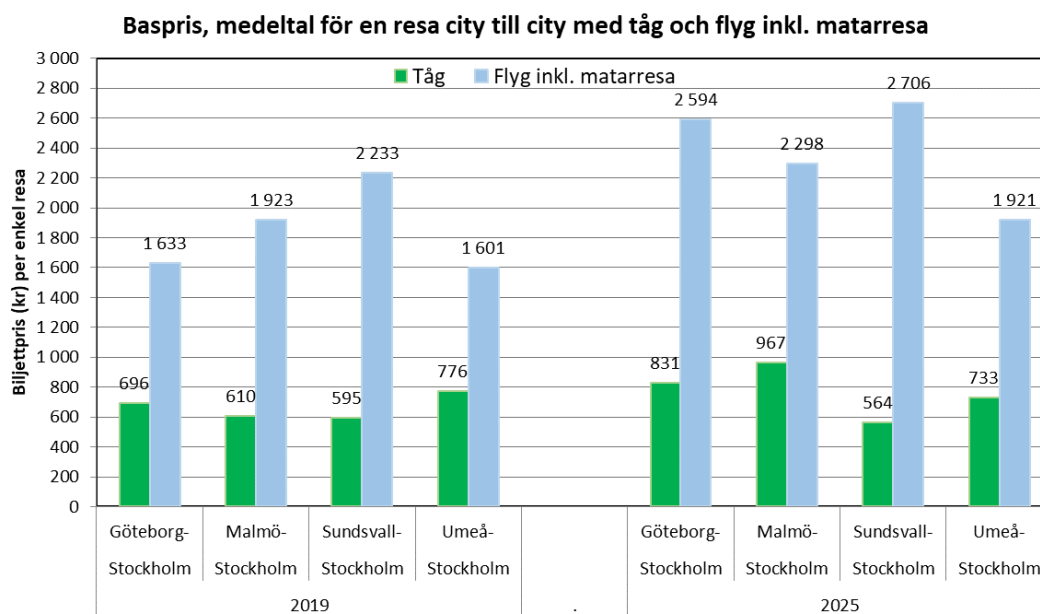


**Figur 24. Biljettpris, baspris utan flexibilitet i 2 klass/ekonomi (kr) i genomsnitt, bokad en vecka innan avresa, för tåg respektive flyg i de fyra stora långväga relationerna 2019 och 2025.**

Föregående prisdiagram, figur 24, visar baspris 2 klass/ekonomi som genomsnitt för avresedagen, där biljetterna inte är ombokningsbara (eller återbetalningsbara). Om resenären önskar mer flexibilitet varierar avgifterna för ombokningsbar respektive återbetalningsbar biljett 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 Göteborg–Stockholm ökat mest (+67 %). De andra flygrelationerna har också ökat i pris. Tågresorna har ökade biljettpriser framför allt Malmö–Stockholm (+59 %) vid bokning en vecka i förväg. Jämfört med 2024 har flygbiljetterna minskat i pris, särskilt påtagligt Sundsvall–Stockholm, men tvärtom ökat i pris Göteborg–Stockholm.

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, men i genomsnitt är tågpriserna väsentligt lägre.

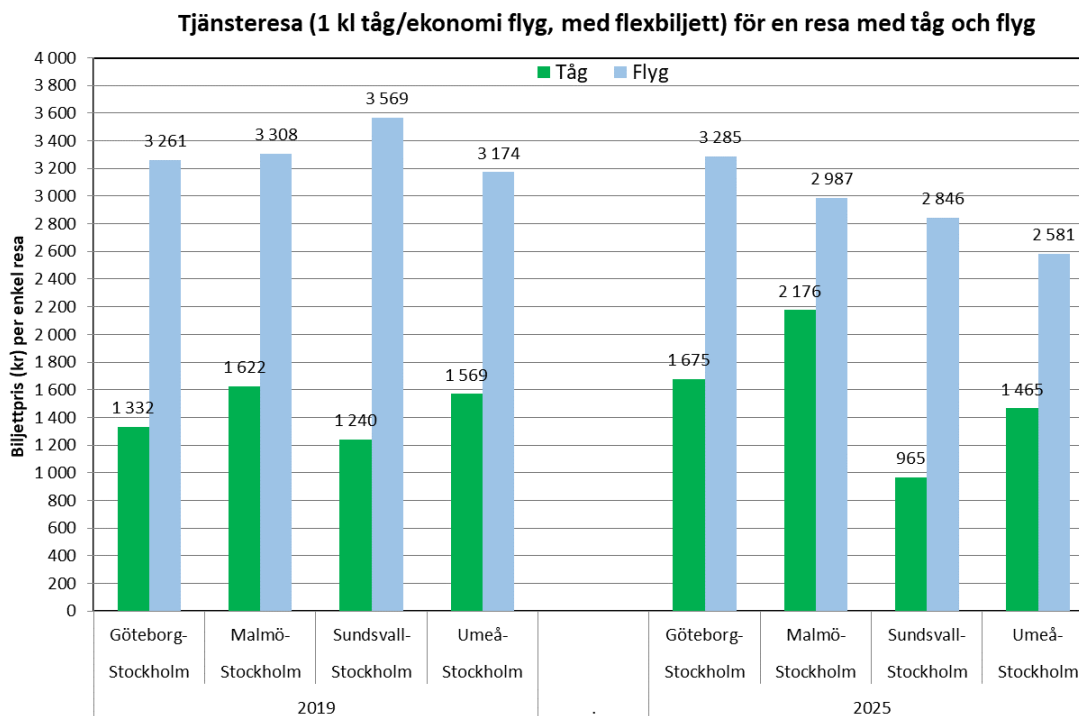


**Figur 25. Biljettpris, baspris utan flexibilitet i 2 klass/ekonomi (kr) för en biljett city till city inklusive anslutningsresor till och från flygplatsen, medeltal för operatörer bokad en vecka innan avresa för tåg och flyg i de fyra stora långväga relationerna 2019 och 2025.**

Om kostnaden för anslutningsresor mellan city (här definierad som 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. Här används flygbusspriserna för anslutningsresan vid både start och mål. För Stockholm Arlanda flygplats motsvarar det flygbussbiljetten ungefär pendeltågspriset, medan särskilt flygtåget Arlanda Express har högre biljettpriser. Det är framför allt flygplatsen Sundsvall/Timrå som saknar reguljär kollektivtrafik

som märks i priset för matarresan (taxi). I övrigt kan detta diagram jämföras med baspriset utan anslutningsresor i figur 24.

I pris räknat är Umeå relativt lättillgängligt med flyg, medan restiden med tåg å andra sidan är den längsta i urvalet. För resänderen som inte går till och från cityområden blir förhållandet i biljettpriser (och restider) mellan flyg och tåg annorlunda.



**Figur 26. Tjänsteresa 1 klass tåg/ekonomi flyg, med flexbiljett, 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 2025.**

De högsta priserna har vissa förändringar mellan 2019 och 2025. För tåg har en typisk tjänsteresebiljett ökat Göteborg–Stockholm (+26 %) och Malmö–Stockholm (+34 %), men minskat Sundsvall–Stockholm (-22 %). Den enda flygrutten där biljetterna 2025 är i nivå med 2019 är Göteborg–Stockholm medan de andra har minskat i pris. Jämfört med 2024 har Sundsvall–Stockholm minskat kraftigt (-33 %).

#### 4.5 Utvecklingen av långväga kommersiell tågtrafik 2025

##### 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 2025 jämförs med tidigare år: 2019 är valt som det referensår med hittills störst efterfrågan och utbud i allmänhet. Referensåret 2024 möjliggör en

jämförelse med föregående år och ger en bild av hur utbudet återhämtar sig efter covid-19-pandemin. De procentuella förändringarna större än ±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 2025 jämförda med 2024 resp. 2019**

Relation	Totalt antal turer med tåg					Medelrestid (tim:min)					Pris 2 kl. baspris (kr; 2024 års prisnivå)					1) Anm
	2025		2024		2019	2025		2024		2019	2025		2024		2019	
	jmf 2024	jmf 2019	2025	2024	2019	jmf 2024	jmf 2019	2025	2024	2019	jmf 2024	jmf 2019	2025	2024	2019	
<b>Göteborg–Stockholm</b>	-14%	-11%	32	37	36											
SJ snabbtåg	0%	-21%	15	15	19	11%	11%	03:26	03:05	03:05	34%	19%	867	646	732	
MTRX / VR snabbtåg	-22%	-13%	7	9	8	8%	9%	03:32	03:16	03:14	126%	7%	695	307	648	
Övriga intercity			0	0	1					05:29					550	2)
SJ regional (via Västerås)	-23%	25%	10	13	8	-1%	-1%	04:42	04:45	04:45	50%	91%	753	501	395	
<b>Sundsvall–Stockholm</b>	14%	0%	16	14	16											
SJ snabbtåg	25%	-9%	10	8	11	0%	0%	03:32	03:33	03:33	-8%	-4%	564	612	590	
SJ övriga tåg	0%	-67%	1	1	3	1%	-5%	04:07	04:05	04:20	0%	21%	455	455	378	
RKM regional+SJ	0%	150%	5	5	2	-2%	4%	04:12	04:18	04:02	6%	-8%	334	314	361	
<b>Malmö–Stockholm</b>	-6%	-6%	17	18	18											
SJ snabbtåg	-7%	-13%	13	14	15	-1%	0%	04:26	04:29	04:26	14%	59%	1044	914	656	
Övriga intercity	0%	50%	3	3	2	-4%	8%	05:15	05:27	04:53	41%	77%	632	449	358	3)
SJ natttåg (sovvagn)	0%	0%	1	1	1	4%	3%	07:36	07:20	07:23	-18%	38%	1225	1485	889	
<b>Östersund–Stockholm</b>	13%	29%	9	8	7											
SJ snabbtåg	0%	0%	1	1	1	0%	2%	04:54	04:54	04:49	20%	88%	795	665	424	1)
RKM regional+SJ	25%	25%	5	4	4	-4%	-5%	06:11	06:25	06:29	-11%	-12%	821	920	929	
SJ intercity	0%	100%	2	2	1	0%	11%	06:05	06:04	05:30	32%	-28%	605	460	845	
SJ natttåg (sovvagn)	0%	0%	1	1	1	-4%	-18%	07:21	07:41	09:01	4%	25%	1445	1384	1153	
<b>Karlstad–Stockholm</b>	0%	-20%	8	8	10											
SJ snabbtåg	0%	0%	4	4	4	7%	4%	02:46	02:35	02:40	-12%	-2%	440	500	451	
Övriga intercity		-100%	0	0	4					02:56					302	4)
SJ intercity	0%	100%	4	4	2	2%	-8%	02:57	02:53	03:12	15%	-5%	418	363	442	
<b>Malmö–Göteborg</b>	20%	-4%	24	20	25											
SJ snabbtåg	133%	-13%	7	3	8	-3%	8%	02:30	02:34	02:19	-35%	-10%	295	452	328	
RKM reg.(Öresundståg)	0%	0%	17	17	17	0%	6%	03:08	03:08	02:57	6%	-16%	425	402	505	
<b>Borlänge–Stockholm</b>	0%	-10%	9	9	10											
SJ snabbtåg (ingen trafik)			0	0	0											
SJ intercity	0%	-10%	9	9	10	0%	-1%	02:22	02:22	02:23	85%	10%	357	193	324	
<b>Umeå–Stockholm</b>	11%	11%	10	9	9											
SJ snabbtåg	0%	-25%	3	3	4	0%	-2%	06:18	06:18	06:24	9%	-7%	765	702	820	
RKM regional+SJ	67%	67%	5	3	3	-4%	6%	07:24	07:42	06:57	-16%	-24%	907	1075	1190	
SJ natttåg			0	1	0					09:23					1285	5)
Övriga natttåg	0%	0%	2	2	2	3%	-3%	09:07	08:51	09:25	67%	34%	1665	1000	1246	7)

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

**Anmärkingar**

1) Bokning en vecka innan avgång (en onsdag). Priser insamlade från Samtrafiken (2019 Östersund ... Umeå) samt operatörerna (övriga) Priser från Samtrafiken innehåller kommissionsavgift och viss osäkerhet om tilläggs tjänster (kan ombokas/kan återbetalas) 2019

2) Övriga intercity: Blå tåget 2019

3) Övriga intercity: Snälltåget

4) Övriga intercity: Tågab 2019

5) SJ natttåg: Kommersiell trafik 2024 (2019 och 2025 upphandlad, se Övriga natttåg)

6) Övriga natttåg: Upphandlad trafik, Vy var operatör 2024, SJ var operatör 2019 och 2025

### Totalt antal turer

Sammanställningen visar att totalt antal turer har minskat påtagligt 2025 på sträckan Göteborg–Stockholm. Det är en effekt av det pågående banunderhållet som leder till begränsad kapacitet Göteborg–Alingsås vilket leder till färre turer. Av samma anledning har restiderna med snabbtåg förlängts. Ytterligare en effekt är ökade

biljettpriser när efterfrågan är fortsatt stark men inte kan mötas av flera sittplatser i tågen, utan tvärtom ett minskat utbud. Tabellen har åtskilliga celler rödfärgade på denna relation (det vill säga en för resenärerna negativ förändring).

Sträckorna Sundsvall–Stockholm och Malmö–Göteborg har däremot i princip fått tillbaka det snabbtågsutbud som drogs in på grund av fordonsbrist respektive banarbeten tidigare år.

### Restider

Restiderna har förändrats 2025 främst för snabbtåg på sträckan Göteborg–Stockholm jämfört med 2024. De förlängda restiderna är som nämnts tidigare en effekt av banunderhåll Göteborg–Alingsås. Snabbtågen Karlstad–Stockholm har också fått lite längre restider. I övrigt har det bara skett mindre justeringar i restider.

### Biljettpriser

De genomsnittliga biljettpriserna för kategorin 2 klass baspris, det vill säga en biljett bokad en vecka innan avgång, utan flexibilitet att omboka eller återbetala biljettpriset, visar blandade trender beroende på sträcka. Biljettpriserna på sträckan Göteborg–Stockholm har 2025 i genomsnitt ökat jämfört med 2024. Vi noterar att måtdagens avgångar (26 mars 2025) på förmiddagen och mitt på dagen har osedvanligt höga biljettpriser en vecka före avgång för såväl SJ snabbtåg, VR snabbtåg som SJ regional. Det kan vara en tillfällig efterfrågeökning som ger utslag eftersom hög efterfrågan inte möts med flera sittplatser utan ger en stor priselasticitet. Ett evenemang som skulle kunna ligga bakom efterfrågeökningen är rockgruppen Kents spelning i Stockholm denna kväll (Kent genomförde flera kvällskonserter samma vecka). Även banarbetet Göteborg–Alingsås leder till färre turer och utbudet av sittplatser är begränsat.

På sträckan Malmö–Stockholm är det också begränsat sittplatsutbud i förhållande till efterfrågan och priserna har stigit även 2025 jämfört med föregående år. Här finns de dyraste SJ snabbtågsbiljetterna i landet. Snälltåget har också fått högre biljettpriser. Även på denna sträcka kan en tillfällig efterfrågeökning ligga bakom de ökade priserna på några förmiddagsavgångar. Motsvarande effekt kan skönjas också i biljettpriserna med snabbtåg och intercity Östersund–Stockholm, och med intercity Borlänge–Stockholm som i genomsnitt har fått påtagligt högre baspris 2025 jämfört med 2024.

Biljettpriserna till SJ snabbtåg Malmö–Göteborg sjönk 2025 jämfört med 2024 genom återställning av turutbudet från tidigare år.

### Sammanfattande jämförelse

Det kommersiella tågutbudet har 2025 karaktäriserats av det försämrade utbudet Göteborg–Stockholm. Banarbetet Göteborg–Alingsås (som pågår 2025-2027) leder till färre turer och längre restider. Uttryckt i andra termer sjunker tillgängligheten nationellt av tågtrafiken och konsumentöverskottet minskar. Även tågtrafikföretagen drabbas av ökade kostnader när omloppstiderna förlängs.

Även på sträckan Malmö–Stockholm borde utbudet av sittplatser öka för att minska biljettpriserna. De två andra operatörerna bakom dominerande SJ snabbtåg, Snälltåget respektive VR snabbtåg (Göteborg–Stockholm), har kunnat sälja sina biljetter till ökade priser 2025 när SJ snabbtåg inte kan erbjuda flera sittplatser. Det beror på brist på tillgängliga snabbtåg hos SJ.

Dessutom har högre biljettpriser till följd av en tillfällig efterfrågeökning på några avgångar mättdagens förmiddag på flera sträckor noterats. Det kan vara rockgruppen Kents spelning i Stockholm samma kväll som märks och påverkar genomsnittspriset.

Däremot har utbudet av snabbtågsförbindelser Sundsvall–Stockholm och Malmö–Göteborg återställts 2025 jämfört med föregående år, vilket lett till lägre biljettpriser på dessa sträckor.

## 5. Utvecklingen av utbud och priser i tågtrafik 1990-2025

### 5.1 Trafiksystem i det svenska järnvägsnätet

#### Omfattning av relationer

Insamlingen av utbudsdata inleddes 1990 med 55 relationer, dvs. representativa sträckor i det svenska järnvägsnätet utan data om andra stationer än mellan start- och målpunkt. Målet är 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 1990-2025, men insamlingsmetoden har ändrats 2015 (se nedan om biljettpriser).

Väsentliga utökningar av datainsamlingen med flera relationer har gjorts 2005, 2017 och 2024, det senare året främst tillkommande delsträckor för att kompensera för brist på en enkel arkiveringsbar tidtabell (Samtrafikens tågtidtabell ges inte längre ut publikt). De tillkommande relationerna har följaktligen inte lika långa tidsserier men har 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.

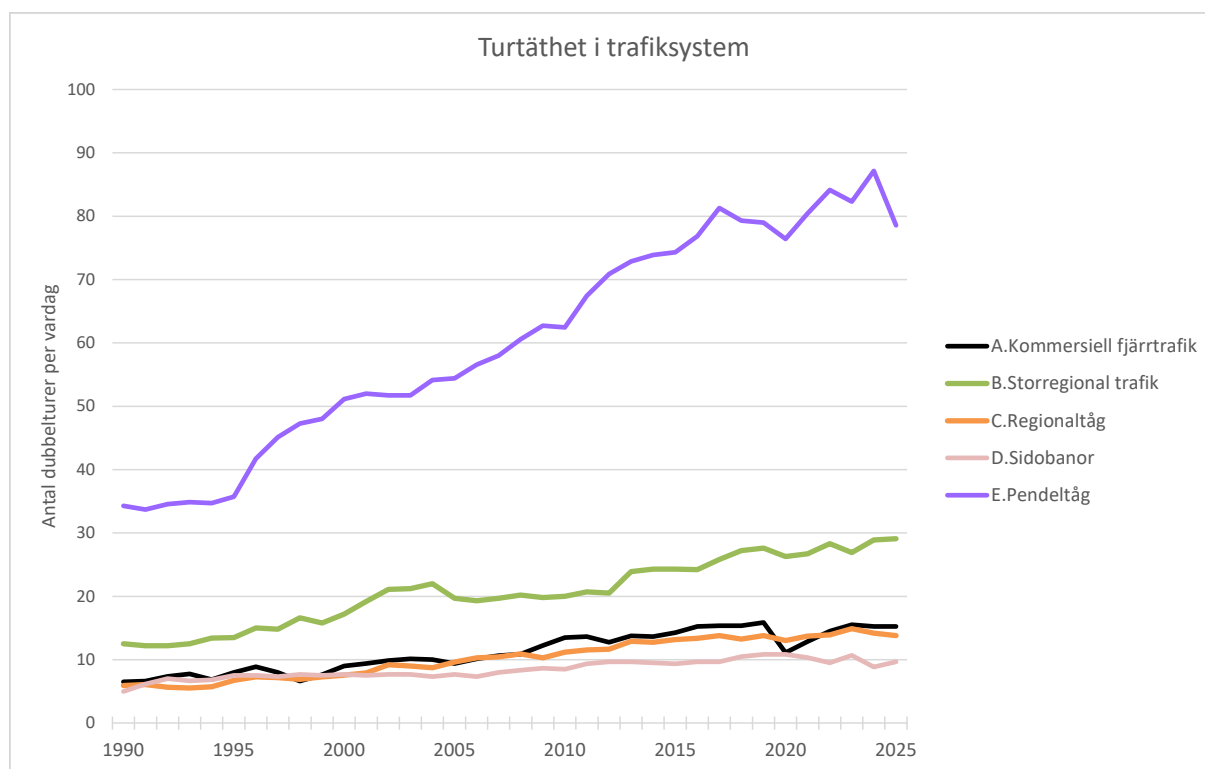
En sammanställning och bearbetning av utbudsdata för grupperna A-E ovan med sammanlagt 42 relationer har gjorts för 1990-2025. Medelvärden har beräknats för reshastighet i km/h, turtäthet i dubbelturer per vardag och biljettpriser i kr/mil. Dessa har beräknats som oviktade medelvärden för de linjer som ingår i undersökningen, och ger därför ingen exakt bild av värdet men beskriver trender i utvecklingen väl.

## Biljettprisdata

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. Den ändrade insamlingsmetoden från och med 2015 med priser direkt från Samtrafikens databas (Resrobot) gör att det från och med i årets uppdrag redovisas två olika tidsserier med biljettpriser: 2015-2025 respektive 1990-2025. I den längre tidsserien är det framför allt SJ:s priser och RKM:s priser för periodkort som går att följa över tiden på ett konsekvent sätt, medan priserna från 2015 är konsekventa för samtliga kategorier.

## 5.2 Utveckling av turtäthet

Turtätheten i trafiksystemen (figur 27) har ökat successivt under perioden 1990-2025. 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.

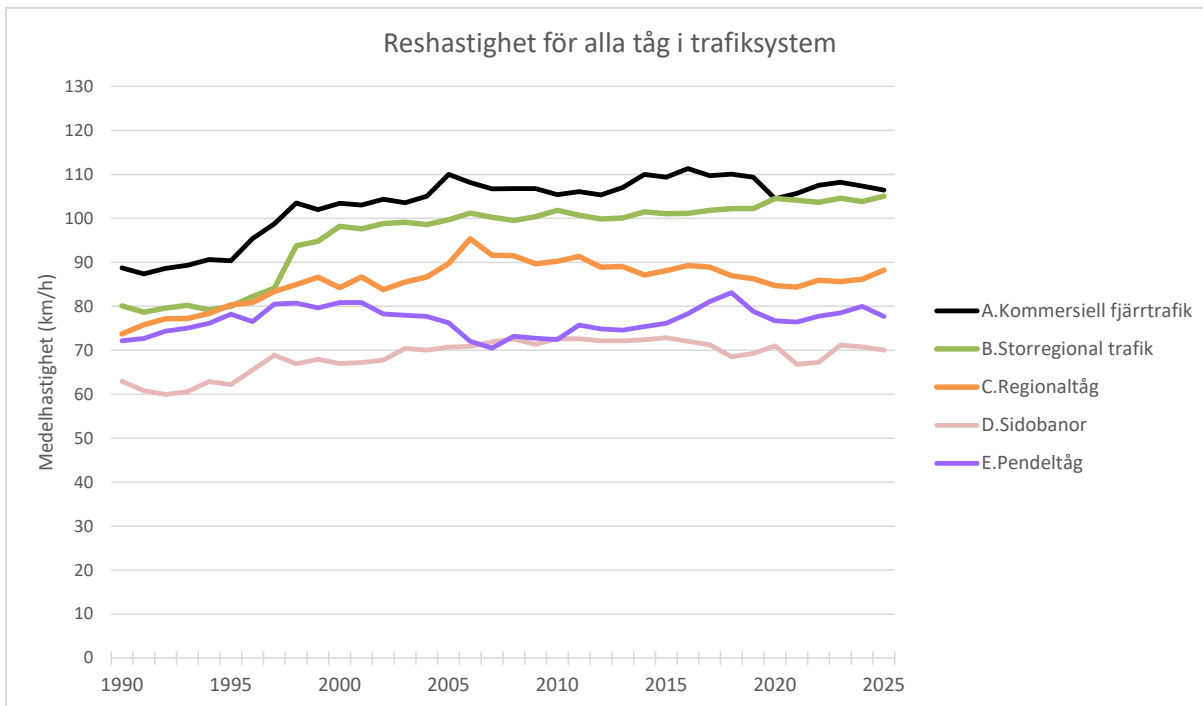


**Figur 27. Genomsnittligt antal avgångar per vardag 1990-2025 i respektive trafiksystem A-E. Omkring 15 turer/dag motsvarar regelbunden entimmestrafik, 60 turer/dag kvartstrafik.**

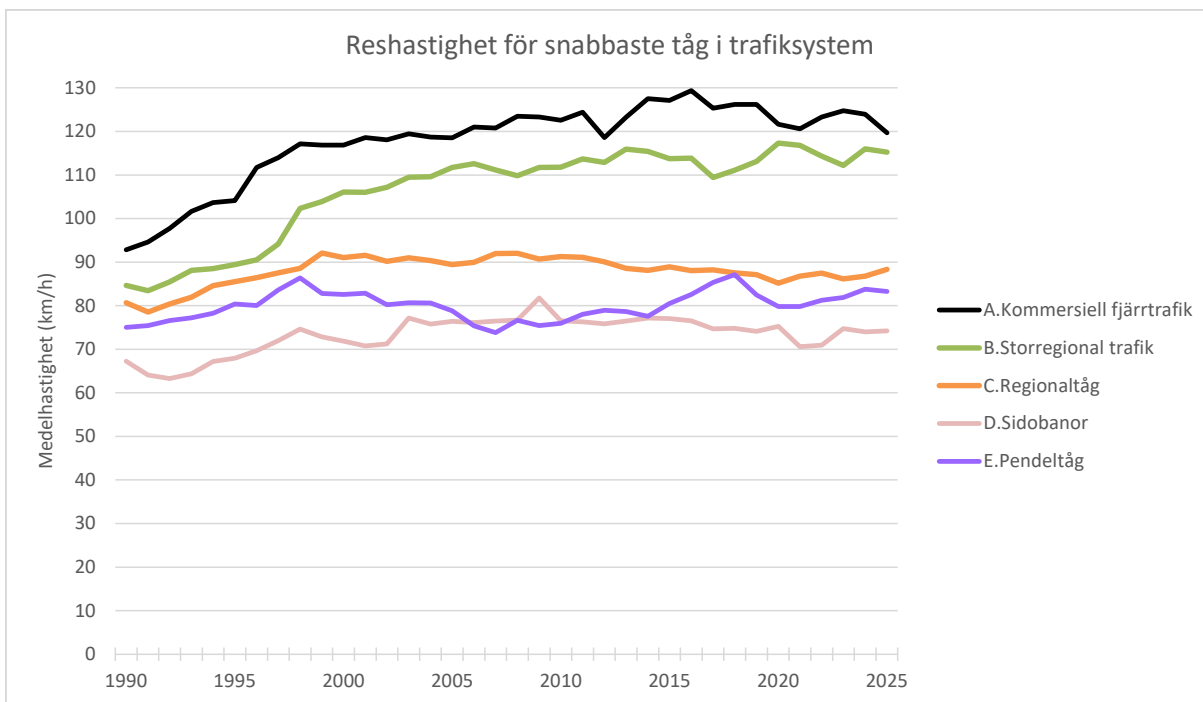
Skillnader mellan 2024 och 2025 är främst att gruppen (E) pendeltåg har minskad turtäthet efter föregående års ökning. En påtaglig minskning återfinns hos Västtågen Alingsås–Göteborg där trafiken dragits ned på grund av långvarigt banarbete (kontaktledningsbyte 2025-2027) med enkelspårsdrift. Även Skånetrafiken har minskat antalet turer mellan Lund och Malmö efter föregående års ökning.

### 5.3 Utveckling av restid

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



Figur 28. Genomsnittlig reshastighet (km/h) 1990-2025 för alla förbindelser i respektive trafiksystem A-E.



Figur 29. Genomsnittlig reshastighet med snabbaste tåg 1990-2025. 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 under perioden 1995-2000 som följd av utbyggnaden av järnvägsnätet, introduktion av snabbtåg och nya storregionala trafiksystem. Även regionaltåg och sidobanor har ökat medelhastigheterna men inte lika markant. Med ökad tågtrafik ökar dock kapacitetsutnyttjandet som ger längre restider. Särskilt på enkelspåriga banor blir det kapacitetspåslag med ökat antal tågmöten som förlänger restiderna. I något fall är orsaken banarbeten under mätningen.

De snabbaste tågen i respektive trafiksystem har högre medelhastigheter i regel beroende på färre uppehåll. De utgör dock 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. Under 2025 påverkade banarbetet mellan Göteborg och Alingsås (kontaktledningsbyte, med enkelspårsdrift) restiderna i trafiksystem (A).

Reshastigheten är i regel avgörande för konkurrenskraften mot bil och flyg och högre medelhastighet 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 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 2024 års prisnivå respektive 2025 års priser.

En indexserie med utgångspunkt 2015 (=100) visar på förändringar under senaste decenniet, och mot närmast föregående år (se figur 30 och figur 31). Det finns dessutom en längre tidsserie där 1990 är index 100, med undantag för snabbtåg där insamlingen av prisdata startar 1991 (=100) och lägsta pris 1996 (=100). Den längre tidsserien visar på långsiktiga förändringar men flera serier är brutna av ändrad insamlingsmetod 2015.

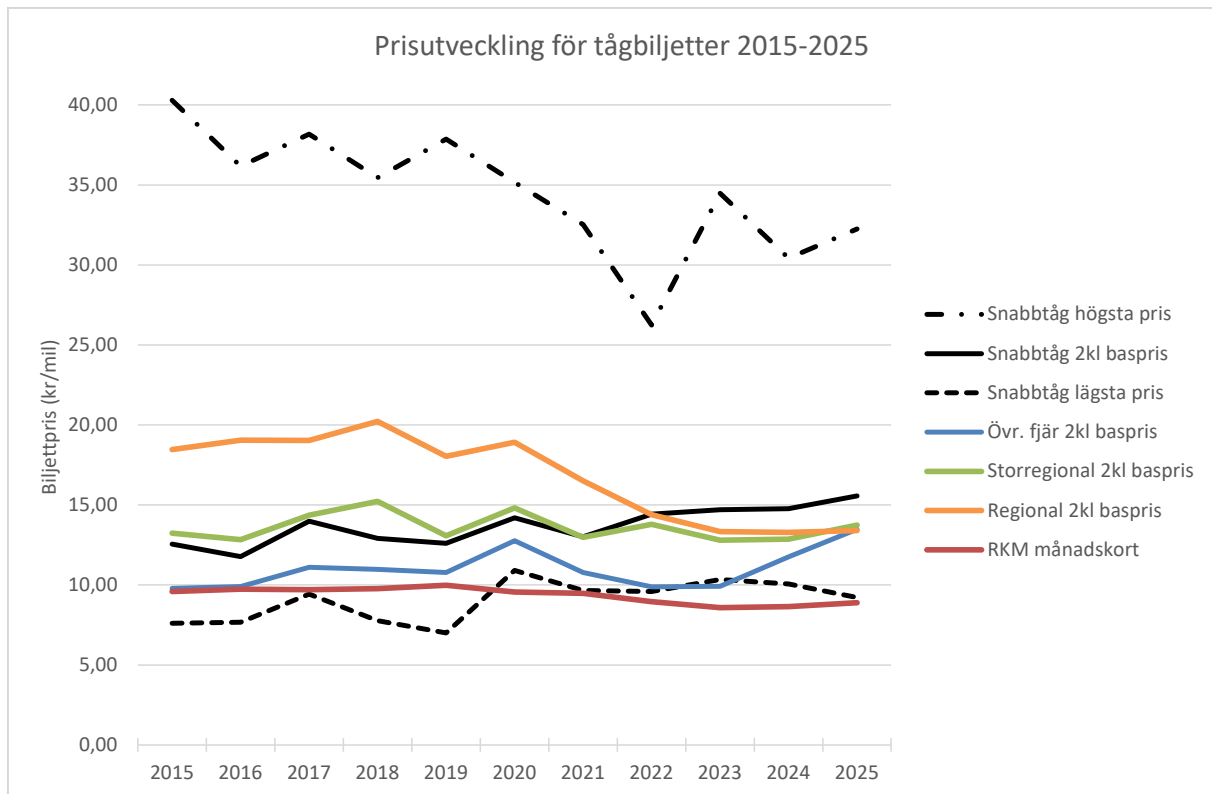
Utvecklingen för några olika produkter inom tågsystemen visar spännvidden i biljettpriserna. Priserna i kommersiell trafik har annars varit ganska stabila över perioden i reala termer, med vissa fluktuationer.

### Prisutveckling 2015-2025

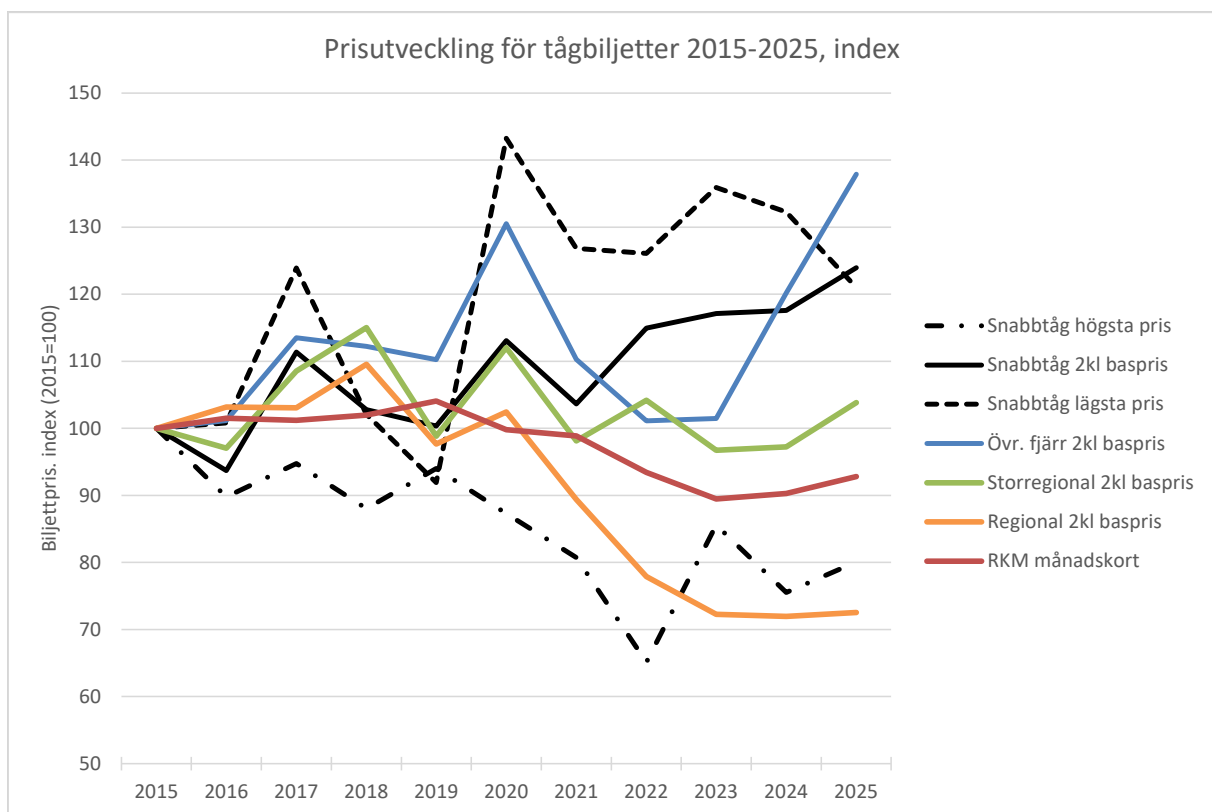
**Tabell 5. Biljettpriser för några olika produkter inom trafiksystemen 2025**

Produkt	Pris (kr/mil) 2025	Index 2025 (2015=100)	Förändring sedan 2024	Färgmarkering i diagrammen
Snabbtåg, högsta pris	32,26	80	+6 %	- - - - -
Snabbtåg, 2 klass baspris	15,57	124	+5 %	—————
Snabbtåg, lägsta pris	9,21	121	-9 %	—————
Övriga fjärrtåg, 2 kl baspris	13,49	138	+15 %	—————
Storregionala tåg, 2 kl baspris	13,74	104	+7 %	—————
Regionaltåg, 2 kl baspris	13,39	73	+1 %	—————
RKM månadskort <sup>1</sup>	8,90	93	+3 %	—————

<sup>1</sup> 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



Figur 30. Genomsnittliga biljettpriser (kr/mil i 2024 års priser) 2015-2025 för några olika produkter vid enkel resa, samt pris med månadskort vid daglig arbetspendling.



Figur 31. Index för genomsnittliga biljettpriser för olika produkter 2015-2025. 2015 är index 100.

Förändringarna 2025 jämfört med föregående år är främst högre priser i kommersiell fjärrtrafik (A), både snabbtåg och övriga fjärrtåg. Relationen Göteborg–Stockholm står ut med kraftiga biljettprisökningar i baspris och högsta pris för snabbtåg. För övriga fjärrtåg har förutom Göteborg–Stockholm (SJ regional) även biljettpriserna Malmö–Stockholm och Borlänge–Stockholm ökat påtagligt sedan föregående år. Som noterat i kapitel 4 kan en del av den prisökningen vara ett resultat av en tillfällig efterfrågeökning. Motsvarande fenomen kan ha förekommit andra år som undersökningen pågått, och speglar priselasticiteten.

Storregionala tåg (B) fick något ökade priser, särskilt Linköping–Stockholm som också påverkas av efterfrågan Malmö–Stockholm.

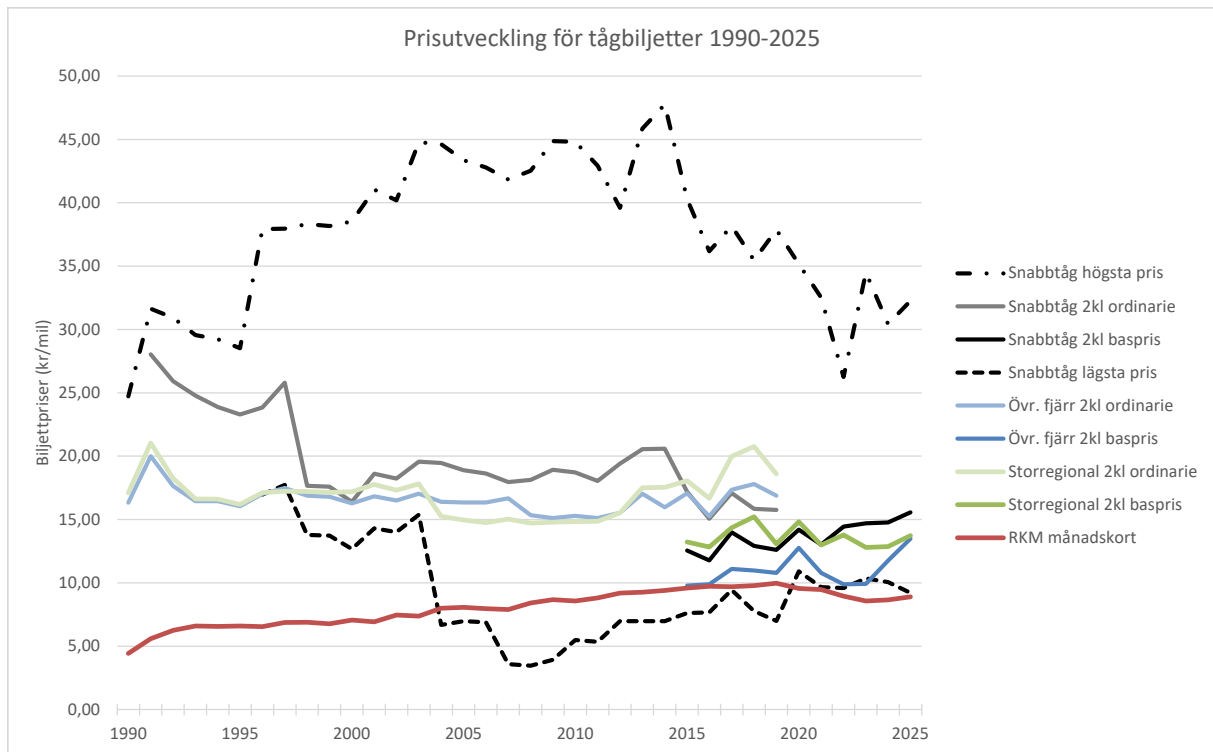
Sett över elvaårsperioden 2015-2025 visar indexserien att covid-19-pandemin medförde ett trendskifte i tågtaxorna: Den regionala tågtrafiken fick lägre biljettpriser. Även de högsta priserna i kommersiell trafik sjönk som svar på minskat tjänsteresande. Däremot har privatresandet återhämtat sig efter pandemin och det har lett till ökade biljettpriser för merparten av dessa biljetter (2 klass) i kommersiell trafik.

#### Prisutveckling 1990-2025

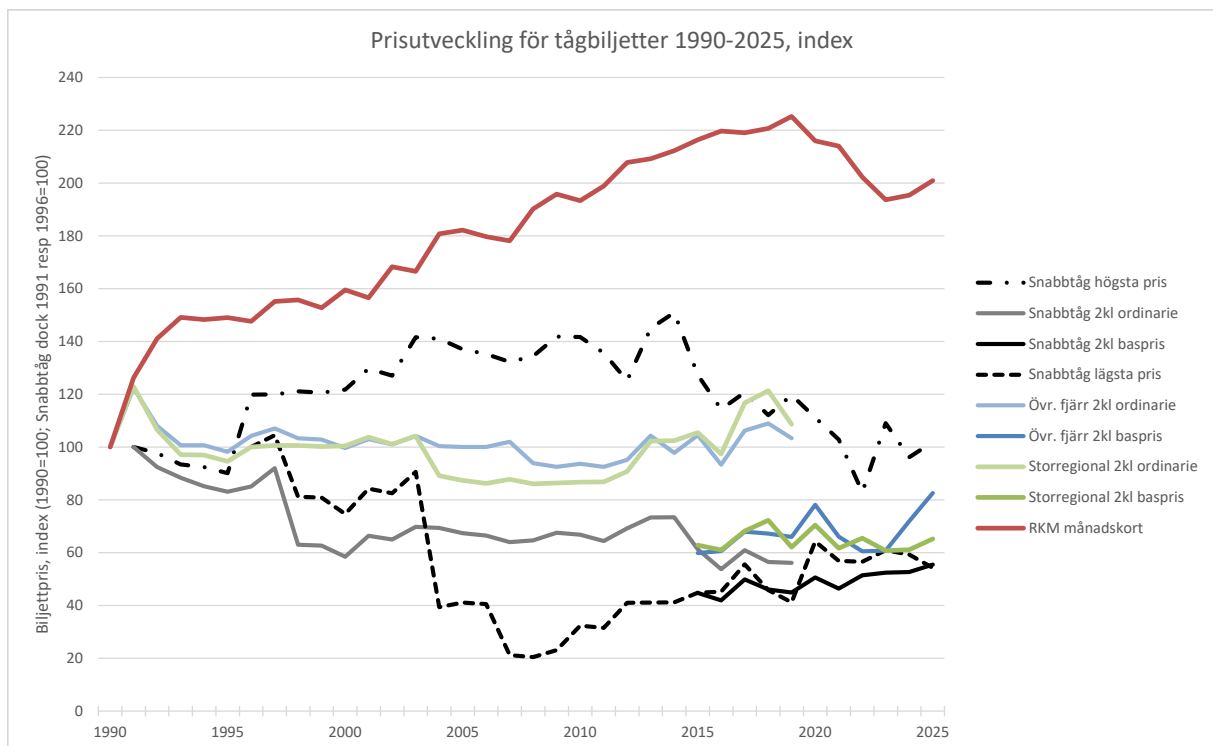
Från och med 1996 framgår den större prisdifferentiering som SJ införde i snabbtågstrafiken vilket innebär en stor skillnad mellan dyraste och billigaste biljetter, se figur 32 och figur 33. Den skillnaden var som störst runt 2005-2007 och har sedan dess minskat, särskilt från Covid-19-pandemin och därefter, med sjunkande högstapriser och stigande baspriser.

Månadskort med RKM har under perioden stigit kraftigt i pris i reala termer, särskilt under första halvan av 1990-talet. Covid-19-pandemin medförde dock en sjunkande trend 2020-2023. Det sammanfaller med en period av stigande inflation som också urholkat det reala värdet. Under senare år har kurvan sakta vänt uppåt igen.

Sammanfattningsvis har tågbiljetterna utan flexibilitet (det vill säga ej omboknings- eller återbetalningsbar) generellt sjunkit i pris sedan 1990, vid den tidpunkten dock med återbetalningsmöjlighet. Undantag är de högsta kommersiella priserna som är i nivå med 1990 samt RKM månadskort som ökat i pris.



**Figur 32. Genomsnittliga biljettpriser (kr/mil i 2024 års priser) 1990-2025 för några olika produkter vid enkel resa, samt pris med månadskort vid daglig arbetspendling. 2015 startar en ny serie, baspris, som ersätter ordinarie pris (överlapp 2015-2019; se texten).**



**Figur 33. Index för genomsnittliga biljettpriser för olika produkter 1990-2025. 1990 är index 100, för snabbtåg dock 1991 (högsta pris och 2 kl ordinarie) samt 1996 (lägsta pris).**

## 6. Utvecklingen 1990-2025: Diskussion och slutsatser

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.

Pandemin och inflationen därefter har medfört att regionala tågbiljetter blivit billigare i reala termer, även om en viss återhämtning pågår. Biljetter för privatresenärer i det kommersiella tågutbudet har däremot stigit i pris.

I den inrikes flygtrafiken finns 2025 kvar enbart 28 % av avgångarna 2019 på de fem stora linjerna i undersökningen (motsvarande för tågtrafiken 97 %). Det är huvudsakligen följderna av svag efterfrågan på tjänsteresor och som lett till neddragning av utbudet och omstrukturering i flygbranschen för att kunna upprätthålla lönsamheten.

Under 2025 har utbudet av tågtrafik varit liknande föregående år och även liknande 2019. En större förändring är dock att banarbetet på sträckan Göteborg–Alingsås har lett till försämrat utbud Göteborg–Stockholm på grund av begränsad bankapacitet. Färre turer och förlängda restider ger lägre tillgänglighet. Flygbolaget BRA har samtidigt avvecklat sin verksamhet i egen regi och turutbudet totalt har halverats och inga turer går längre till Bromma flygplats. Flyget har därmed bidragit till en liknande nationell tillgänglighetsförsämring som banarbetet gett för järnvägens del.

Upphandlad nattågstrafik är sedan 2024 inne i en period av neddragning. Det beror på ökade kostnader och minskat budgetutrymme för bidrag hos Trafikverket. SJ som utnyttjat upphandlad trafik som bas att lägga till en kommersiell del har dragit in, eller kommer 2026 att dra in, nattågstrafik. Snälltåget kan delvis ersätta med kommersiell nattågstrafik men med mindre omfattning av trafiken. Effekten av minskade subventioner blir därför en nationell tillgänglighetsförsämring.

En studie av veckovariationer visar att vår datainsamling en representativ onsdag ger en god bild av tågutbudet. Tåget attraherar både tjänste- och privatresenärer. Flyg- och bussutbudet har dock större utbudsvariationer under veckan, med påtagligt mindre utbud för flyg (främst med tjänsteresenärer) och större för långväga buss (främst med fritidsresenärer) vid veckosluten. Flygpriserna är i regel betydligt högre än med tåg, men det kan finnas undantag vissa avgångar eller veckodagar.

Sammanfattningsvis har 2025 inneburit en försämrad nationell tillgänglighet mellan Göteborg och Stockholm med både sämre utbud för tåg och sämre utbud för flyg. En återställning av snabbtågsutbudet efter SJ:s fordonsproblem 2024 har skett på några linjer, Malmö–Göteborg och Sundsvall–Stockholm. Däremot framstår det bristande sittplatsutbudet på de två mest trafikerade långväga relationerna, Göteborg–Stockholm och Malmö–Stockholm, som en bidragande orsak till de relativt höga biljettpriserna i tågtrafiken. Detta gäller trots att SJ:s snabbtåg möter konkurrens från VR Snabbtåg respektive Snälltåget. Tågets konkurrenssituation med flyg och buss har 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, 2024. Statistik 2025:21. Trafikanalys (och tidigare års motsvarande publikationer)

Fröidh, O., Andersson, J., och Thulin, M., 2024. *Utbud och priser i persontrafik på järnväg 2024. Utveckling i Sverige 1990-2024*. Rapport TRITA-ABE-RPT-2422. Stockholm

Nelldal, B.-L., Andersson, J. och Fröidh, O., 2018. *Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2018. Avreglering och konkurrens mellan tåg, flyg och buss samt utvecklingen av förseningarna*. KTH, rapport TRITA-ABE-RPT-1845. 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

Nyström, U, 2025. Halverad nattågstrafik till Norrbotten. (publicerad 2025-12-10) <https://jarnvagar.nu/halverad-nattagstrafik-till-norrbotten/>

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 men inte gör längre.

Nr	Typ	Relation	Tåg	Tåg	Flyg	Buss
			Avstånd km	Tidtabell nr	fr.o.m. 2009	fr.o.m. 2010
1	Kommersiell fjärtrafik	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		Kalmar - Göteborg	352	95	-	-
26		Karlskrona - Malmö	244	90	-	-
17	Utrikestrafik	Stockholm - Köpenhamn	644	80	X	X
18		Stockholm - Oslo	574	70	X	X
19		Göteborg - Köpenhamn	353	100	X	X
20		Göteborg - Oslo	349	90	X	X
21	Nattåg	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		

## Utbud och priser i persontrafik på järnväg 2025

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				
					<b>Från år</b>	<b>Anm</b>		
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) Malmö–Stockholm**

Malmö - Stockholm															
År	Antal turer *			Resttid *		Biljettpriser (i 2025 års priser)							Per operatör		
	Totalt	därav Snabbtåg	därav utan byte	Kortaste restid	Medelrestid	IC/Reg		Lägsta pris	Snabbtåg			Högsta pris	SJ	Snälltåget	
						2kl Ordinarie pris	2kl Baspris		2kl medelpris	2kl Baspris	2kl lägsta pris				
1990	7	---	5	6:06	6:25	804 kr	.	231 kr	.	.	.	1 263 kr	.	.	
1991	7	---	6	6:12	6:32	983 kr	.	274 kr	.	.	.	1 551 kr	.	.	
1992	7	---	7	6:12	6:34	882 kr	.	459 kr	.	.	.	1 516 kr	.	.	
1993	7	---	7	6:27	6:46	843 kr	.	236 kr	.	.	.	1 449 kr	.	.	
1994	7	---	7	6:16	6:41	840 kr	.	247 kr	.	.	.	1 433 kr	.	.	
1995	9	2	9	5:14	6:10	819 kr	.	241 kr	.	.	.	1 397 kr	.	.	
1996	10	7	10	4:46	5:20	878 kr	.	307 kr	.	1 025 kr	.	757 kr	2 050 kr	.	.
1997	10	7	10	4:39	5:12	924 kr	.	323 kr	.	1 122 kr	.	792 kr	2 040 kr	.	.
1998	11	8	11	4:09	4:59	880 kr	.	322 kr	.	880 kr	.	699 kr	2 199 kr	.	.
1999	11	8	11	4:09	4:57	876 kr	.	321 kr	.	876 kr	.	696 kr	2 190 kr	.	.
2000	13	11	13	4:11	4:43	867 kr	.	333 kr	.	867 kr	.	689 kr	2 245 kr	.	.
2001	14	11	14	4:00	4:50	862 kr	.	333 kr	.	1 013 kr	.	771 kr	2 237 kr	.	.
2002	14	12	14	4:15	4:45	844 kr	.	326 kr	.	991 kr	.	755 kr	2 190 kr	.	.
2003	15	13	15	4:03	4:44	849 kr	.	311 kr	.	1 045 kr	.	791 kr	2 315 kr	.	.
2004	16	13	16	4:26	4:49	993 kr	.	292 kr	.	946 kr	.	374 kr	2 290 kr	.	.
2005	13	13	13	4:21	4:26	1 015 kr	.	222 kr	.	957 kr	.	386 kr	2 281 kr	.	.
2006	13	13	13	4:21	4:25	1 001 kr	.	219 kr	.	945 kr	.	381 kr	2 250 kr	.	.
2007	13	13	13	4:21	4:25	1 009 kr	.	132 kr	.	888 kr	.	132 kr	2 201 kr	.	.
2008	13	13	13	4:26	4:26	1 013 kr	.	128 kr	.	898 kr	.	128 kr	2 239 kr	.	.
2009	14	13	14	4:25	4:31	1 059 kr	.	128 kr	.	944 kr	.	128 kr	2 364 kr	.	.
2010	18	13	15	4:24	4:52	1 038 kr	.	126 kr	.	943 kr	.	193 kr	2 405 kr	.	.
2011	17	13	17	4:35	4:54	1 014 kr	.	123 kr	.	908 kr	.	188 kr	2 275 kr	.	.
2012	16	14	16	4:12	4:41	1 038 kr	.	122 kr	.	941 kr	.	251 kr	2 255 kr	.	.
2013	19	15	19	4:13	4:41	1 116 kr	.	122 kr	.	1 030 kr	.	251 kr	2 426 kr	.	.
2014	16	16	16	4:12	4:26	.	.	122 kr	.	1 031 kr	.	251 kr	2 430 kr	.	.
2015	17	16	17	4:08	4:25	330 kr	193 kr	193 kr	780 kr	589 kr	251 kr	1 933 kr	589 kr	193 kr	
2016	16	15	16	4:10	4:30	376 kr	241 kr	241 kr	651 kr	530 kr	249 kr	1 874 kr	530 kr	241 kr	
2017	17	15	17	4:26	4:42	455 kr	331 kr	331 kr	692 kr	629 kr	417 kr	2 176 kr	629 kr	331 kr	
2018	17	15	17	4:33	4:38	311 kr	189 kr	189 kr	636 kr	518 kr	267 kr	2 239 kr	518 kr	189 kr	
2019	17	15	17	4:24	4:29	348 kr	228 kr	228 kr	758 kr	642 kr	243 kr	2 147 kr	642 kr	228 kr	
2020	13	11	13	4:25	4:34	.	630 kr	566 kr	.	1 018 kr	959 kr	2 476 kr	1 018 kr	630 kr	
2021	13	11	13	4:30	4:36	.	176 kr	176 kr	.	876 kr	732 kr	1 850 kr	876 kr	176 kr	
2022	15	13	15	4:30	4:36	.	221 kr	218 kr	.	849 kr	218 kr	1 642 kr	849 kr	221 kr	
2023	17	15	17	4:30	4:34	.	739 kr	530 kr	.	961 kr	530 kr	2 167 kr	961 kr	739 kr	
2024	17	15	17	4:24	4:32	.	578 kr	530 kr	.	872 kr	530 kr	1 811 kr	872 kr	578 kr	
2025	18	15	18	4:24	4:46	.	944 kr	622 kr	.	1 106 kr	622 kr	2 263 kr	1 106 kr	944 kr	

## KPI

De flesta priserna i denna rapport redovisas i 2024 års prisnivå (fast pris) med utgångspunkt från konsumentprisindex (KPI) om inte annat anges. KPI och omräkningsfaktorn från löpande pris 1990-2024 framgår av tabell nedan. KPI för 2025 (helår) fanns inte framtaget när analysen gjordes men blir del av efterföljande års analys.

**Tabell B2.2: KPI 1990-2024**

År	KPI	Index 2024=1,00
1990	207,8	1,998
1991	227,2	1,827
1992	232,4	1,786
1993	243,2	1,707
1994	248,5	1,671
1995	254,8	1,629
1996	256,0	1,622
1997	257,3	1,613
1998	257,0	1,615
1999	258,2	1,608
2000	260,7	1,592
2001	267,1	1,554
2002	272,8	1,522
2003	278,1	1,493
2004	279,2	1,487
2005	280,4	1,481
2006	284,2	1,461
2007	290,5	1,429
2008	300,6	1,381
2009	299,7	1,385
2010	303,5	1,368
2011	311,4	1,333
2012	314,2	1,321
2013	314,1	1,322
2014	313,5	1,324
2015	313,4	1,325
2016	316,4	1,312
2017	322,1	1,289
2018	328,4	1,264
2019	334,3	1,242
2020	335,9	1,236
2021	343,2	1,210
2022	371,9	1,116
2023	403,7	1,028
2024	415,2	1,000
2025	415,2	1,000

2025 har satts lika med 2024 (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, 2017 respektive 2024. 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 fortsätta arbetet med att ta fram data. Vidare tillkom 2010 att också ta fram utbud och priser för långväga busstrafik och flyg som konkurrerar med järnväg.

Ytterligare utvidgning av utbudsrelationerna har gjorts, bland annat 2017 och 2024 som nämnts, i syfte att få mer heltäckande data om utbudet och priser även på delsträckor. Utveckling över tiden och trender kan dock 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, men från 2015 även prisinformation. Målsättningen har dock varit att ta fram så likvärdiga och konsistenta data som möjligt över tiden och för alla transportmedel i långväga trafik och regional tågtrafik.

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

	Utbud	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 Buss Flyg	Hemsidor	Hemsidor	Hemsidor	Manuell kodning
	Hemsidor	Hemsidor	Hemsidor	
	Hemsidor	Hemsidor	Hemsidor	
2015- Tåg Buss Flyg	Resrobot	Resrobot	Resrobot	Scanning av hemsidor
	Resrobot	Resrobot	Resrobot	Manuell insamling
	Resrobot/Google flyg	Hemsidor	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 dubblerade turer. Dessa fel filtreras bort.

- Filtrera bort linjer som är kortare än 20 km
- Ta bort alla turer som inte går måtdagen
- 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 för att ta eliminera dubblerade turer där tiderna skiljer sig åt på någon station (definierade i en fil).
- 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 skaft. 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.

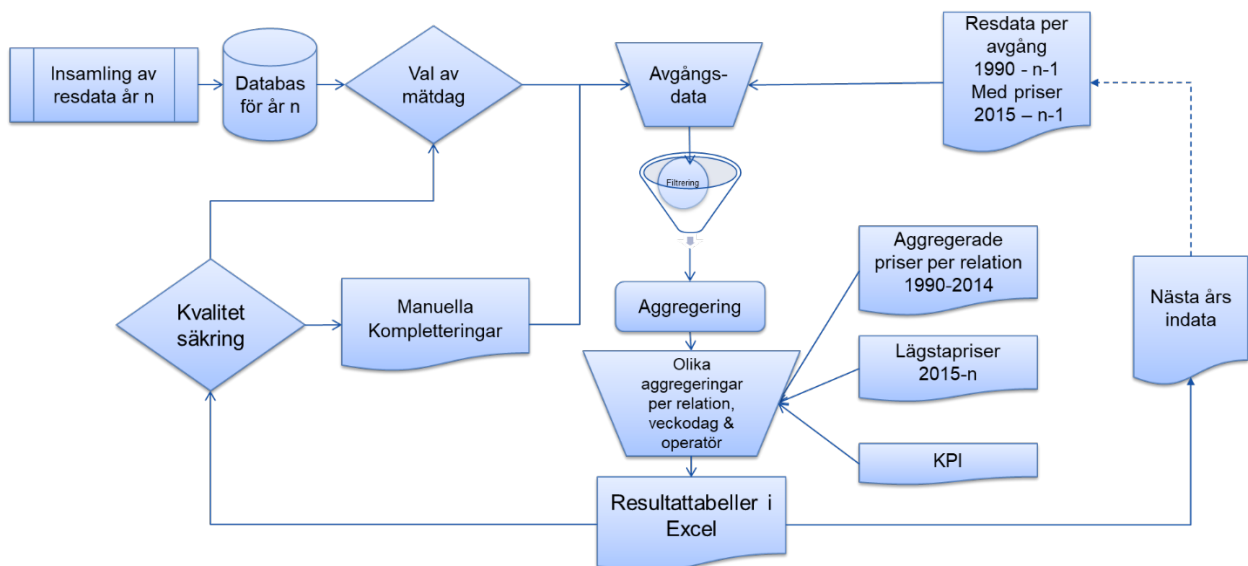
## Sök resor i Visum

### 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, ofta ändpunkterna men också till och från mellanstationer i ökad utsträckning på senare år. 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 (tågbuss).

## Nattåg

I flera 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 kan också saknats. På de längre relationerna Malmö–Stockholm och Umeå–Stockholm kan nattågen fungera som komplement till snabbtåg och där har de tagits med i det samlade utbudet.

### Bussar

I vissa fall har tågussar 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 biljettpris (nämligen om det första anslutande tåget varit ett snabbtåg 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 snabbtåg 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 (2025 mellan 3 % för SJ och 7 % för mindre operatörer).

Med marknadspriser under senare decennium varierar biljettpriserna vid varje tidpunkt från biljettsläpp fram till avgång beroende av beräknad efterfrågan. För att få en definierad försäljningstidpunkt insamlas priser vid bokning av resan en vecka (sju dagar) före resdagen. Det innebär att i fall med hög efterfrågan i vissa avgångar blir biljettpriset högt i dessa, men det kan också vara slutsålt vilket gör att prisuppgift för alla eller vissa kategorier då saknas. De saknade prisuppgifterna har ibland fyllts manuellt med troligt pris från närliggande tågavgångar i beredningen av data för analys, men med reservationen att felmarginalen då ökar.

Ett antal olika prisnivåer har tagits fram som har varierat under åren men 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)

Med 2025 års undersökning introducerar vi begreppet baspris för 2 kl/ekonomi och en ny tidsserie från 2015. Det sammanfaller med en utvecklad och automatiserad insamling av biljettprisdata från Samtrafikens databas. Baspris avser en biljett utan flexibilitet, det vill säga baspris motsvarar det biljettpris som resenären får betala för att resa med en viss avgång, utan möjlighet att boka om till annan avgång, och inte heller återbetalning vid

inställd resa. Även begreppet ordinarie (pris) introduceras och ersätter normalpris i rapporten. För att få en uppfattning om skillnaderna mellan baspris och ordinarie pris har det ordinarie förlängts perioden 2015-2019 och kurvorna överlappar följaktligen denna period. Syfte med denna ändring är att göra prisdata från 2015 mer väldefinierade vilket gör analyserna mer tillförlitliga.

**Tabell B3.2. Ordinarie pris och baspris**

	Priser 1990-2014	Priser 2015-2019	Priser 2019-2025
<b>Ordinarie pris</b> Tidigare kallat normalpris eller grundpris	Pristariffer, i regel avståndsbaserad taxa. Omboknings- och periodvis återbetalningsbar biljett	Kommersiell trafik i regel efterfrågebaserad taxa, upphandlad trafik i regel avståndsbaserad taxa. Ombokningsbar biljett	<i>Inga redovisade data</i>
<b>Baspris</b> Nytt begrepp, 2 kl/ekonomi	<i>Inga redovisade data</i>	Kommersiell trafik i regel efterfrågebaserad taxa, upphandlad trafik i regel avståndsbaserad taxa. Pris för fixerad avgång (ej omboknings- eller återbetalningsbar biljett)	

Historiskt sett var det normala att en färdbiljett gällde på vilken avgång som helst inom en viss tidsperiod och den gick också att återbetala om den inte användes. Numera är en fixerad avgång en normal biljettyp, vilket är en förutsättning för efterfrågestyrd marknadsprissättning och det underlättar också biljettviseringen. Om resenären vill ha möjlighet att boka om till annat tåg eller få biljetten återbetalningsbar kostar det extra. De tilläggstjänsterna varierar i pris men har under senare år legat på mellan 0 och 250 kr per enkelbiljett för tåg i kommersiell trafik (2025). I genomsnitt motsvarar skillnaden en reskostnad på 4-7 kr/mil. SJ snabbtåg som exempel tillämpar 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. De överlappande biljettprisdata i perioden 2015-2019 visar denna skillnad i pris beroende på flexibilitet.

### Slutsatser om mätningen av priser

I denna studie har utbudsdata sammanställts för åren 1990-2025. 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 och andra kommersiella operatörer 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 kollektivtrafikmyndigheter 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.



**TRANSPORT  
STYRELSEN**

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