

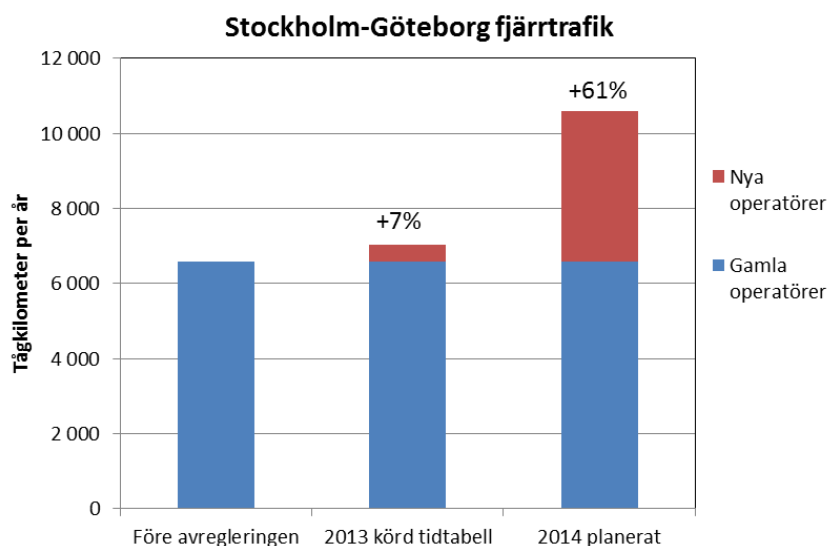


Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2013

och

Utvärdering av avreglering och konkurrens samt Utvecklingen av länshuvudmännens trafik

BO-LENNART NELLDAL
GERHARD TROCHE
OSKAR FRÖIDH



Rapport
Stockholm 2013

Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2013

och

**Utvärdering av avreglering och konkurrens samt
Utvecklingen av länshuvudmännens trafik**

Development of supply and prices for railway lines in Sweden 1990-2013

and

deregulation and competition and development of regional traffic

Bo-Lennart Nelldal • Oskar Fröidh

Kungliga Tekniska Högskolan (KTH)
Avdelningen för Trafik & Logistik
KTH Järnvägsgrupp
2013-12-20

Innehållsförteckning

Förord	7
Sammanfattning	8
1. Inledning	20
1.1 Bakgrund	20
1.2 Metod	20
2 Utvecklingen av tågtrafiken	22
2.1 Utvecklingen 1950-2012	22
2.2 Utvecklingen 1990-2011	23
2.3 Utvecklingen 2011-2012	24
2.4 Utbudsförändringar i tågtrafiken i T12 11 december 2011 - 8 december 2012	27
2.5 Utbudsförändringar i tågtrafiken i T13 9 december 2012 – 14 december 2013	28
3 Effekter av avreglering av persontrafik på järnväg	29
3.1 Bakgrund	29
3.2 Interregional trafik i konkurrens t.o.m. 2013	30
3.3 Privat interregional trafik som upphört	33
3.4 Interregional trafik med och utan konkurrens 2013	38
3.5 Regional trafik med och utan konkurrens 2013	40
3.6 Ny trafik i tågplan 2014	43
4 Utvärdering av avregleringens effekter	45
4.1 Hittillsvarande effekter av avregleringen	45
4.2 Ökat utbud som följd av avregleringen	49
4.3 Möjliga långsiktiga effekter av avregleringen av tågtrafiken med hänsyn till buss och flyg	52
5 Intermodal och intramodal konkurrens	54
6 Utvecklingen av regional trafik i RTKM regi	60
6.1 Utvecklingen 1968-2013	60
6.2 Regionala trafiksystem–några slutsatser	72
6.3 Kommersiell fjärrtrafik 1968-2013	73
6.4 Är RTKMs trafik ett komplement eller en konkurrent till fjärrtrafiken?	76
7 Utvecklingen av utbud i olika typer av tågtrafik	78
7.1 Det svenska järnvägsnätet och dess trafikering	78
7.2 Utveckling av resehastigheter	82
7.3 Utveckling av turtäthet	91
7.4 Utveckling av priser	93
8 Långväga busstrafik i konkurrens med tåg	97
9 Inrikesflyg i konkurrens med tåg	101
10 Prisstruktur och metodproblem	103
10.1 Taxestruktur på järnväg	103
10.2 Slutsatser om undersökningsmetodik	104

Bilaga 1: Metodik och definitioner	105
Bilaga 2: Bearbetning av utbudsdata från Samtrafikens databas	108
Bilaga 3: Lista över undersökta relationer.....	109
Bilaga 4: Tabeller över utbud 1990-2013	111

Förord

Trafikanalys har gett KTH Järnvägsgrupp i uppdrag att beskriva utvecklingen av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 2012-2013. I detta ingår också att beskriva effekterna av avregleringen och konkurrensen mellan olika transportmedel i långväga trafik. Denna rapport innehåller även en analys av utvecklingen av länstrafikhuvudmännens trafik. Detta projekt samfinansieras mellan Trafikanalys och Transportstyrelsen. Uppdragsgivare har varit Trafikanalys och kontaktman Fredrik Svensson.

Tidigare har Banverket gett KTH detta uppdrag succesivt för åren 1990-2009. För detta ändamål har en databas byggts upp som innehåller ett stort antal uppgifter om utbud och priser på järnvägslinjer över hela Sverige. De senaste åren har även data för flyg och från långväga busstrafik samlats in. En översiktlig analys av utvecklingen under den hela perioden 1990-2013 redovisas i denna rapport. En sammanställning av data redovisas i bilaga.

Arbetet har genomförts av Bo-Lennart Nelldal, Oskar Fröidh, Josef Andersson, Gerhard Troche och Maria Thulin vid avdelningen för trafik och logistik. Bo-Lennart Nelldal har varit projektledare och författat huvuddelen av denna rapport. Oskar Fröidh har främst bidragit med beskrivningen av utvecklingen av de regionala länstrafikhuvudmännens trafik. Maria Thulin har svarat för inkodning av tidtabeller och priser. Josef Andersson har utvecklat ett program för att ta fram tidtabellsdata från Samtrafiken och Gerhard Troche har bearbetat databasen och tagit fram tabeller. Författarna svarar själva för slutsatserna i rapporten.

Stockholm 2013-11-30

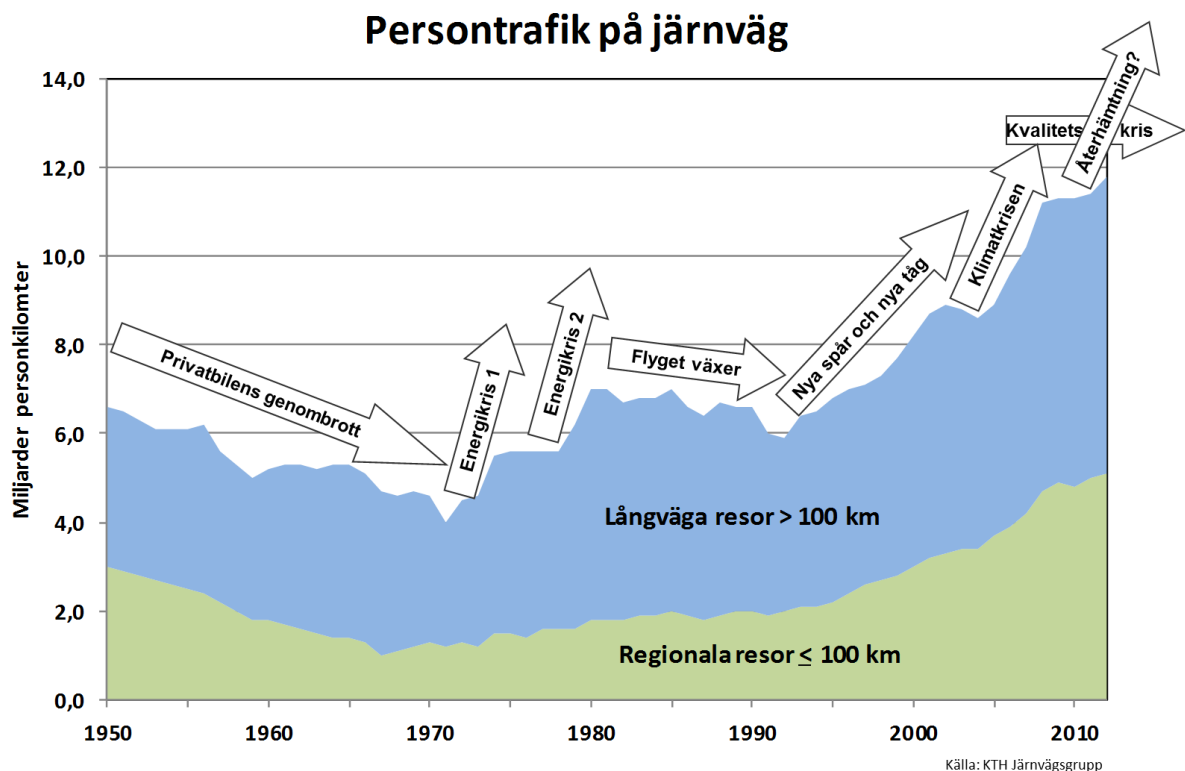
Bo-Lennart Nelldal

Professor

Sammanfattning

Utvecklingen i ett långsiktigt perspektiv

Utvecklingen av persontrafiken på järnväg i ett långsiktigt perspektiv framgår av figuren nedan. Under perioden 1950-1970 expanderade privatbilismen snabbt och tågutbudet minskade successivt. En tillfällig svacka var tågledarstrejken 1971. Under den första energikrisen 1974 då det också var bensinransonering under en kort period ökade tågtrafiken kraftigt. Nästa ökning kom 1979 vid den andra energikrisen då också lågpriser infördes på tågen genom ett politiskt beslut. Under 1980-talet minskade resandet något, bl.a. beroende på flygets expansion.



Figur: Utveckling av persontransportarbetet med järnväg 1950-2012.

1990-talet inleddes med en kraftig minskning 1991-92 som följd av moms på resor och därefter uppstod en kontinuerlig ökning som följd av utbyggnaden av banorna och nya tåg. Nya banor blev successivt klara och utbudet förbättrades kraftigt och det totala resandet blev år 1999 större än någonsin tidigare. Trafiken fortsatte att öka till år 2004 då det totala resandet minskade som följd av minskat utbud och ökad flygkonkurrens. Under 2005 började resandet öka igen och ökade kraftigt fram till 2009 genom bättre utbud, lägre priser i fjärrtrafiken och ökad miljömedvetenhet.

Under åren 2010-2011 stagnerade utvecklingen på grund av de stora kvalitetsproblem som följde av två hårda vintrar. Eftersom både gods- och persontrafiken ökat var kapacitetsutnyttjandet högt och i kombination med eftersatt underhåll uppstod många fel som orsakade förseningar och inställda tåg. Avregleringen hade också satt också sina spår i vinterberedskapen. Det innebar att den tidigare positiva trenden bröts. Åtgärder har vidtagits av för att förbättra vinterberedskapen. Persontrafiken har därefter återhämtat sig och ökade under 2012 och hittills under 2013. Den regionala trafiken har ökat mest.

Utvecklingen 1990-2013

KTH Järnvägsgrupp har undersökt utbud och priser på ett stort urval av järnvägslinjer varje år 1990-2013. Sammanfattningsvis visar dessa data tydligt att medelhastigheten höjts kraftigt framförallt på längre avstånd och att turtätheten samtidigt ökat generellt men mest i lokal- och regional trafik. Investeringarna i infrastruktur och nya tåg har resulterat i 90 % fler tåg som går minst 20 % snabbare. Sammantaget har det inneburit en ökning av tågresandet med 95 % i personkilometer från 1991, som var den lägsta nivån efter att resemomsen införts, till 2012 som är den senast tillgängliga statistiken. De kortväga resorna under 10 mil har ökat med 185 % och de långväga resorna med 55 %. Det är framförallt den regionala trafiken och den interregionala snabbtågstrafiken som ökat mest.

Dock märks från 2012 ett trendbrott. För första gången på länge har restiderna för många snabbtåg förlängts. På linjerna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö beror det på att det har blivit allt trängre på spåren och att det har varit svårt att hålla de planerade tidtabellerna. Dessutom tillkommer ibland tid för banarbeten som följd av att Trafikverket fått ökade anslag för att ta igen eftersatt underhåll. Detta ger längre restider på kort sikt men kommer att påverka punktligheten positivt på längre tid.

På Ostkustbanan beror det också på att en annan tågtyp satts in i kombination med ökad belastning genom fler tåg. Samtidigt har Botniabanan öppnats för full trafik med tre snabbtåg per dag Stockholm-Umeå från december 2012 och 9 regionaltåg per dag Umeå-Sundsvall från augusti 2012. Flera nya regionaltågslinjer har också etablerats i Norrland av Norrtåg: Umeå-Luleå, Umeå-Lycksele och en förlängning av linjen Sundsvall-Östersund till Åre-Storlien. Dessa linjer är en kombination av regionaltrafik och fjärrtrafik men konkurrerar inte direkt med någon kommersiell trafik.

I december 2012 etablerades också lokaltåg Stockholm-Uppsala via Arlanda genom samordning mellan SLs pendeltåg och ULs regionaltåg där man tidigare måste byta i Upplands Väsby. Utbudet är ett tåg var 30 minut med en restid på 55 minuter. De konkurrerar därmed med SJs kommersiella regionaltåg Stockholm-Uppsala som tar 38 minuter. SL/UL har ett billigare månadskort än SJ men SJs tåg är oftast billigare för kontantbiljetter. För resor till Arlanda tas en särskild avgift ut för att kompensera Arlanda Express.

Under 2013 startades också pendeltåg Göteborg-Trollhättan-Vänersborg i och med att det nya dubbelspåret Göteborg-Öxnered blev klart. Det går ett tåg var 30 minut i högtrafik och ett tåg i timmen övrig tid.

Den första järnvägslinjen på mycket länge har lagts ned: Trafiken mellan Malung och Borlänge. Den utlösande faktorn var signalsystemet ERTMS. Linjen Malung-Borlänge är den första linjen som utrustats med signalsystemet ERTMS-Regional som är särskilt anpassat till lågtrafikerade linjer. Länstrafikhuvudmannen ansåg det för dyrt att installera detta signalsystem på det fåtal motorvagnar som trafikerade linjen.

Priserna i kommersiell trafik har blivit alltmer differentierade sedan 1990. Under 1990-talet infördes X2000-tågen med högre komfort och kortare restider som kunde konkurrera med flyg och därmed en högre prisnivå. InterCity-tåg och regionaltåg har haft en relativt stabil prisnivå bortsett från när moms infördes på resor 1991. Under 2000-talet har alltmer flexibel prissättning införts i SJs trafik med låga priser även på X2000-tågen. Prisdifferentieringen har ökat – från ett genomsnitt på 14 kr/mil till ett högsta pris på 40 kr/mil och ett lägsta pris på 2,50 kr/mil. Priserna för månadskort i

länshuvudmannatrafik har ökat mest sedan 1990, de har mer än fördubblats i dagens prisnivå men från en låg nivå.

Av figurer framgår utvecklingen för olika trafiksystem. Något förenklat kan man säga att det finns tre olika prisnivåer: RKTМ-priser, priser för InterCity/Regionaltåg som drivs av SJ och X2000-priser. RKTМ-priserna, här mätt som kostnaden för månadskort med 40 resor/månad, ligger på ca 6,50 kr/mil år. Priserna för SJ fjärrtrafik med IC-tåg, SJs regionaltåg, rikstrafikens regionaltåg och THM länsbanor ligger relativt samlade omkring 14 kr/mil mätt som normalpriset för en 2klass-resa för en vuxen. Priserna för SJ 2000 ligger högst omkring 16 kr/mil mätt som en rabatterad 2klass ombokningsbar biljett utan återköp.

Effekter av avregleringen

Den kommersiella inrikestrafiken började avregleras 2007 då SJs monopol på chartertrafik och nattågstrafik togs bort. 2009 öppnades för konkurrens vid veckosluts- och helgtrafik. Från 1 oktober 2010 avreglerades trafiken fullt ut, vilket i realiteten innebär trafikeringsåret 2012 eftersom man ansökan om tåglägen måste lämnas in i april 2010 för tidtabellen som började gälla i december 2011.

Syftet med avregleringen av järnvägen är i grunden att den ska leda till en förbättring av trafikutbudet så att fler väljer tåget. Det kan ske på två sätt: Dels genom att nya operatörer etablerar ny trafik dels genom att de gamla statliga operatörerna blir effektivare och mer kundanpassade genom konkurrenstrycket. Avregleringens effekter kan således inte bara mätas i de nya operatörernas etablering utan även hur de gamla operatörerna påverkats. Av tabell framgår den nya trafikens karaktär och hur den påverkat SJ och marknaden.

Nattågstrafiken till Jämtland var den första linjen där SJ utsattes för konkurrens när Veolia började under vintersäsongen 2007. Trafiken sattes således in under en period när efterfrågan är större än vad SJ kan dimensionera sitt utbud för. Veolia har sannolikt huvudsakligen vunnit nya resenärer.

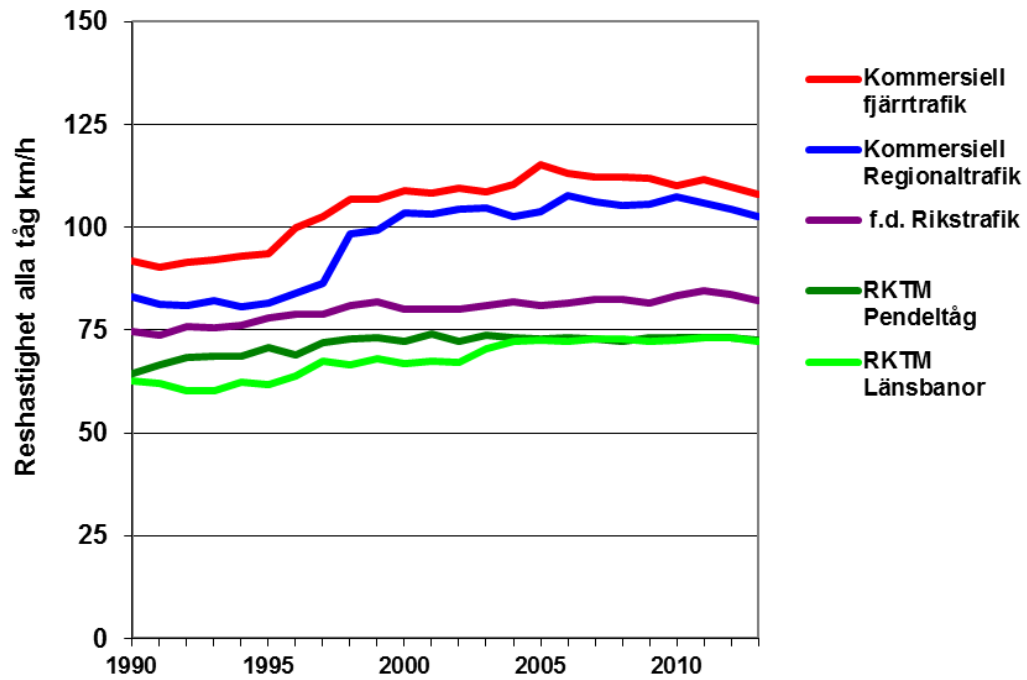
Dagtågstrafiken Stockholm-Malmö var den andra linjen där SJ utsattes för konkurrens av Veolia först i veckosluten 2009 och senare dagligen 2010. Även i veckosluten är efterfrågan så stor att det kan vara svårt för en operatör att tillfredsställa hela marknaden. SJ satte in InterCity-tåg dagligen på sträckan Malmö-Stockholm igen år 2010. InterCity-tågen hade då varit nedlagda sedan 2005 och ersatta av X2000. 2012 valde SJ att köra InterCity-tågen enbart i samband med veckosluten.

Mellan Göteborg och Stockholm/Uppsala började Skandinaviska Jernbanor att köra "Blå tåget" parallellt med SJ. Det kan snarare betrakta som ett lyxtåg jämfört med Veolias lågpriståg. Det kan betraktas som ett komplement till SJ:s mycket omfattande trafik på denna sträcka.

Direkta tåg mellan Karlstad/Kristinehamn/Falun och Göteborg via Skövde körs av TÅGAB som komplement till SJ:s utbud. Resor i dessa relationer med SJ och RKTМ kräver ett eller flera byten. TÅGAB har sitt säte i Kristinehamn där tågen passerar så de har också en regional prägel. Resultatet är framförallt att resenärerna fått bekvämare förbindelser i några relationer.

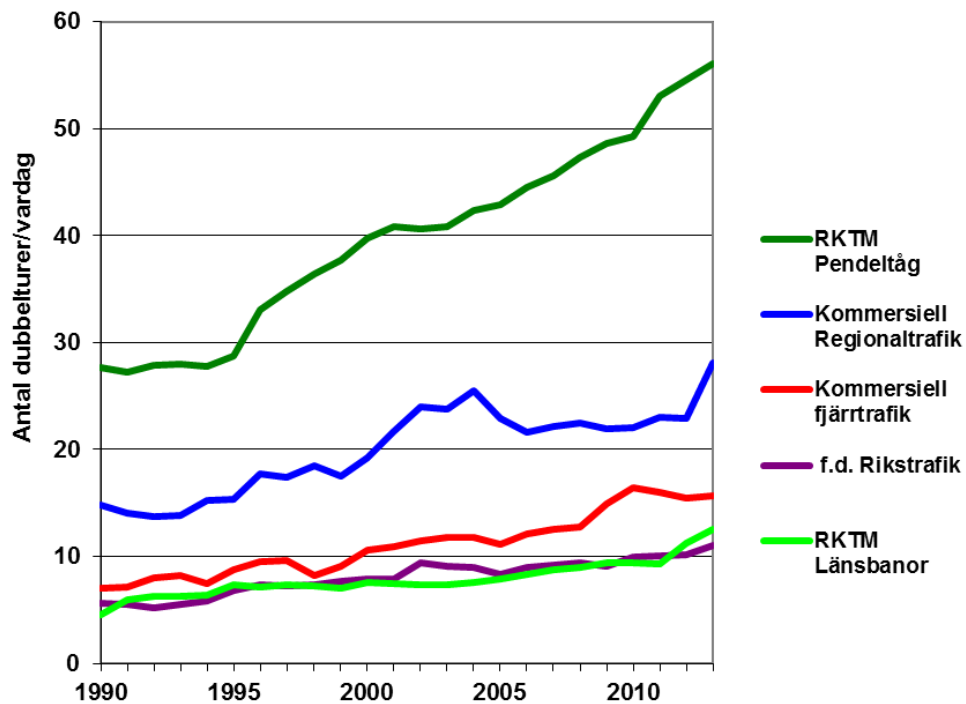
Nattåg Malmö/Göteborg-Vemdalen körs av Inlandsbanan (IBAB) i veckosluten under vintersäsongen sedan 2013 till Röjan där det finns anslutande bussförbindelse till Vemdalen.

Reshastighet olika trafiksystem

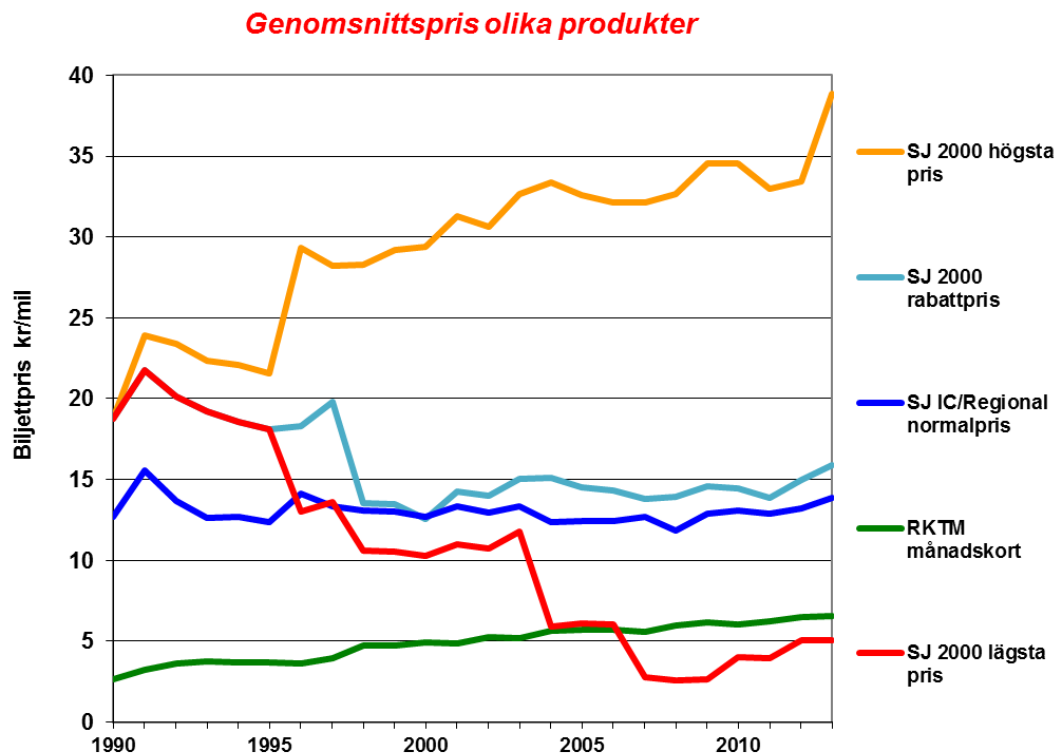


Figur: Restid mätt som reshastighet i km/h med alla tåg för olika trafiksystem 1990-2013.

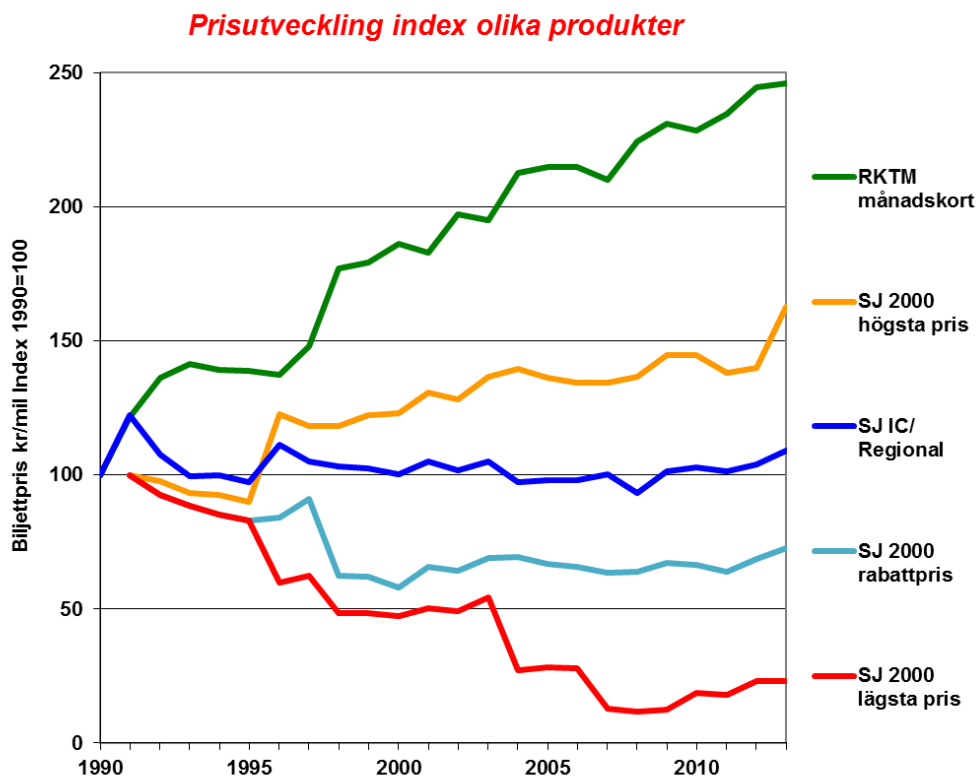
Turtäthet olika trafiksystem



Figur: Turtäthet mätt som dubbelturer per vardag för olika trafiksystem 1990-2013.



Figur: Priser för olika produkter i kr/mil 1990-2011, 2011 års prisnivå.



Figur: Utveckling av priser för olika produkter i kr/mil, index 1990=100, 2011 års prisnivå

Figur Konkurrerande interregional tågtrafik 2013.



Trafiken Göteborg-Malmö/Köpenhamn är ett mycket speciellt fall då det inte är den typen av fri konkurrens med SJ som avregleringen från början var inriktad på. Länshuvudmännen fick trafikeringsrätten över länsgränsen inte minst för att inte vara beroende av SJ vid upphandlingen av trafiken. Länshuvudmännen lyckades också pressa kostnaden i den upphandlade trafiken genom att upphandla trafiken från DSB:s dotterbolag men då dessa höll på att gå i konkurs på grund av dålig lönsamhet togs trafiken över av Veolia och SJ till en betydligt högre kostnad.

Västkustbanan är också speciell i och med att kommunalt eller landstingsägd och delvis skattesubventionerad trafik, Öresundstågen, konkurrerade med statligt ägd trafik som bedrevs på företagsekonomiska villkor. Staten har bidragit till anskaffningen av Öresundstågen och taxan för Öresundstågen är delvis subventionerad. Man skulle kunna vända på det och säga att SJ (eller någon annan) tilläts konkurrera med Öresundstågen som hade fått monopol, vilket påminner om den nya kollektivtrafiklagen fast det här gäller interregional trafik.

SJ valde att i varierande utsträckning köra fjärrtrafik på Västkustbanan samtidigt som Öresundstågstrafiken utvidgades. Utbudet ökade rejält och resenärerna fick både fler turer och lägre priser. KTH:s undersökning av resandet på västkustbanan visade att antalet resenärer ökade med ca 40 % och att tåget tog marknadsandelar från andra transportmedel. Problemen uppstod under 2012 då SJ plötsligt beslutade att lägga ner sin trafik på grund av bristande lönsamhet. Resultatet av länshuvudmännens trafikeringsrätt blev i slutändan mindre valfrihet för resenärerna.

SJ har ansökt och fått tåglägen för snabbtågstrafik på västkustbanan 2014. SJ planerar att köra 7 snabbtåg per dag med en restid på ca 2:30 mellan Göteborg och Malmö. När tunneln i Hallandsås blir klar vilket planeras till 2015 kommer kapaciteten att öka och restiderna kan minska ytterligare.

I jämförelse med konkurrensen inom flyg- och busstrafiken så har konkurrensen inom järnvägstrafiken hittills varit mycket begränsad. Att det är så beror dels på att det är svårt att skaffa moderna lok och vagnar och att planeringstiden är lång samtidigt som det är kapacitetsbrist i järnvägsnätet. Fram t.o.m. 2013 har alla nya operatörer kört huvudsakligen med gamla lok och vagnar som ger längre restider än SJ:s snabbtåg. Därför har de nya operatörerna hittills inriktat sig på speciella nischer såsom lågprismarknader eller veckosluts- och säsongtrafik.

Mellan **Stockholm och Göteborg** kommer det att bli hård konkurrens mellan snabba tåg från och med 2014 då **MTR** och **Citytåg** kommer att konkurrera med SJ:s snabbtåg. MTR planerar att köra upp till 9 tågpar per vardag med början i augusti 2014 och Citytåg 5 tågpar per vardag med början i mars 2014. Tågen får en restid på 3:15 - 3:30 med få uppehåll, vilket kan jämföras med SJ:s 18 turer med snabbtåg som tar ca 3:10 med 4 uppehåll och SJ:s direkta snabbtåg som går i högtrafik och tar 2:50.

Utbudet av fjärrtrafik mellan Stockholm och Göteborg kommer då att öka med ca 60 %. Det är första gången som det blir en mer omfattande konkurrens med någorlunda likvärdiga tågprodukter. Det innebär ett det sannolikt kommer att bli en priskonkurrens. Om de nya operatörerna väljer att sänka priset så kan SJ välja att också sänka priset. Då kan resandet komma att öka totalt sett samtidigt som operatörerna tar resenärer av varandra. En annan operatör har sökt tåglägen mellan Sundsvall och Stockholm för en dubbeltur per dag med start i Sundsvall.

Erfarenheten från avregleringen av den långväga busstrafiken 1997 är att lägre priser kan innebära att fler bilister väljer att åka tåg. När de konkurrerande bussarna sänkte priset mellan Stockholm och Dalarna ökade bussresandet kraftigt. Då förlorade tåget först resenärer men när sedan också tåget

sänkte priset ökade tågresandet med 50 % på fem år. Eftersom i genomsnitt 75 % åker bil på långväga resor i Sverige så kom de flesta resenärerna från bil, även om de kom också tillbaka några från bussen som normalt har en marknadsandel på ca 5%.

Den hårdare flygkonkurrensen medverkade till att SJ införde ett flexibelt prissystem precis som flyget med utgångspunkt från mycket låga priser vid tidig bokning. Då dessa tillämpas överallt innebär de inte bara en ökad konkurrens med flyg utan även med bil och buss. Det kan ha medverkat till att utbudet av långväga busstrafik nu har minskat och att bussbolagen i sin tur börjat införa flexibla priser.

Tabell. Sammanställning av effekter av avregleringen av den interregionala trafiken.

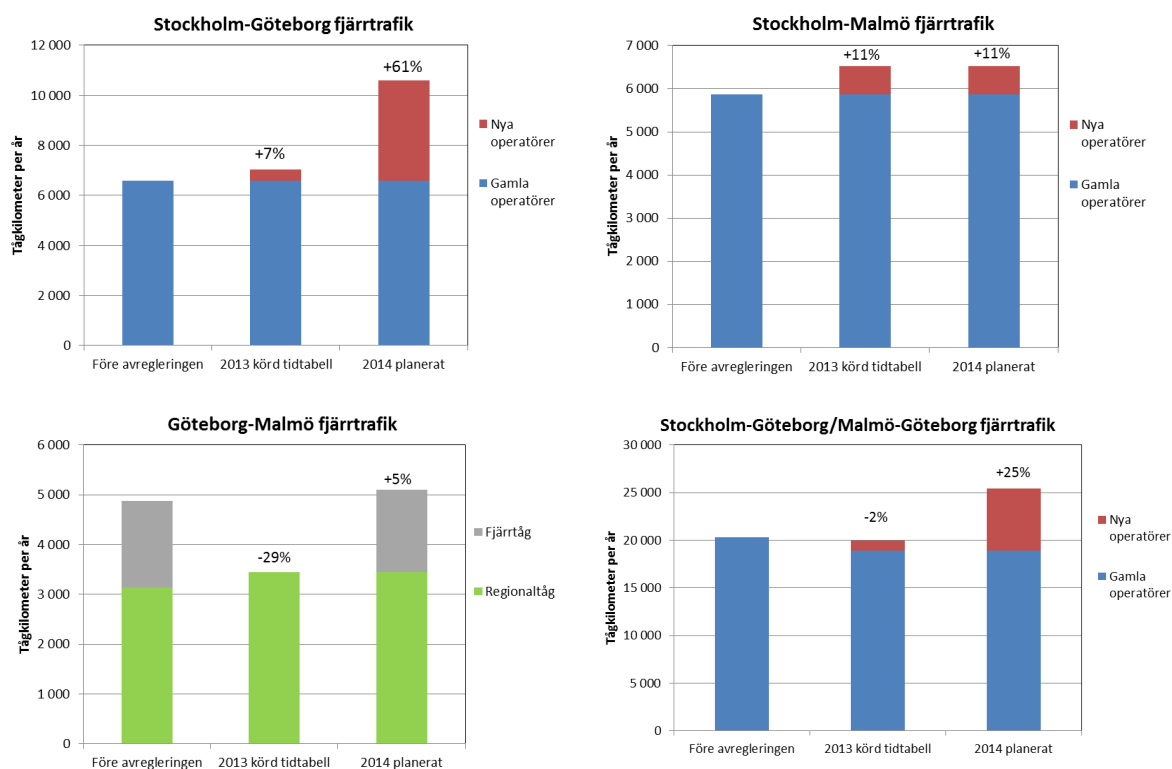
Relationer Ny operatör	År	Period	Karaktär	Påverkan på SJ	Påverkan på marknaden
Nattåg Jämtland Veolia	2007-	Säsong	Lågpris	Liten	Ökad kapacitet
Malmö-Stockholm Veolia	2009-	Daglig	Lågpris	IC-tåg etablerades	Ökad valfrihet
Göteborg-Stockholm Skandinaviska Jernbanor	2012-	Daglig → veckoslut	Lyxtåg	Liten	Ny produkt
Kristinehamn-Göteborg Falun-Göteborg TÅGAB	2010- 2012-	Daglig	Direkttåg Utan byte	Ingen	Bekvämare resor
Göteborg- Malmö/Köpenhamn Öresundståg	2009- 2011 2012-2013	Daglig	Pendlar- tåg	3 års trafik Därefter SJs trafik nedlagd	Först ökat utbud lägre pris därefter Minskad valfrihet
Göteborg-Malmö SJ	2014-	Daglig	Snabbtåg	Större nät	Ökad valfrihet
Stockholm-Uppsala SL	2013-	Daglig	Pendeltåg	Viss konkurrens	Ökad valfrihet
Malmö-Röjan-Östersund Mora-Röjan (Vemdalen) IBAB	2013- 2013-	Säsong Säsong	Nattåg Anslutning	Ingen Positiv	Ökad valfrihet Ökad valfrihet
Ludvika-Stockholm	2014	Veckoslut	Regionaltåg	Viss konkurrens	Bekvämare resor
Stockholm-Sundsvall Hector	2014	Daglig	IC-tåg	Liten	Ökad valfrihet
Stockholm-Göteborg MTR Citytåg	2014 2014 aug 2014 mars	Daglig 9 turer 5 turer	Snabbtåg	Stor Ökad konkurrens	Ökad valfrihet Lägre priser? Sämre punktlighet?

Ökat utbud som följd av avregleringen

En jämförelse har gjorts med trafiken före avregleringen år 2009, den körda trafiken 2013 och den planerade trafiken 2014. Beräkningen avser antalet tågkilometer utifrån antalet körda och planerade turer på respektive linje på helårsbasis.

På linjen Stockholm-Göteborg i var det 7 % fler tågkilometer 2013 än före avregleringen. I den planerade tidtabellen för 2014 ökar utbudet med 61 % när den nya trafiken är etablerad fullt ut. Mellan Stockholm och Malmö har utbudet ökat med 11 % på grund av avregleringen, några större förändringar är inte planerade 2014. Mellan Stockholm och Sundsvall tillkommer det 2014 en dubbeltur per dag med en ny operatör vilket innebär ett ökat utbud med 8 %. På Västkustbanan Göteborg-Malmö minskade utbudet med 29 % när SJ slutade köra fjärrtrafik 2010. När SJ börjar köra igen 2014 kommer utbudet att vara 7 % större än 2009.

Lägger man ihop de tre linjerna i triangeln Stockholm-Göteborg-Malmö så var utbudet 2 % mindre 2013 än 2009 vilket således blev nettoeffekten av de nya operatörernas intåg Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö och SJs uttåg på västkustbanan. Under 2014 kommer utbudet att öka med 25% som följd av de nya operatörerna på Stockholm-Göteborg och SJs återintåg på västkustbanan.



23

Figur: Utbudet av fjärrtåg Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö och Malmö-Göteborg före avregleringen (2009-2010), 2013 och planerat 2014 räknat på helårsbasis.

Konkurrens mellan tåg, flyg, buss och bil

På linjerna Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö och Göteborg-Malmö är konkurrensen mellan tåg, flyg, buss och bil som starkast. I dessa relationer finns både konkurrerande flygbolag, bussbolag och tågbolag. Sedan 1994 har flygkonkurrensen varit bestående mellan Malmö Aviation som flyger från Bromma och SAS som flyger från Arlanda. Under 2004-2005 fanns ytterligare operatörer från Arlanda som dock gick i konkurs men sedan 2011 trafikerar även Norwegian Arlanda-Göteborg och Malmö.

- 1990 var det monopol både inom tåg, flyg och buss-trafiken. Det var också före investeringarna i järnvägsnätet och introduktionen av snabbtågstrafiken.
- 2000 hade både flyget och den långväga busstrafiken avreglerats och snabbtågstrafiken byggts ut.
- 2010 hade järnvägen börjat avregleras men konkurrensen var marginell medan det var hård konkurrens inom inrikesflyget.
- 2014 kommer även konkurrensen inom järnvägen att bli hård

När det gäller busskonkurrensen var den ganska omfattande i slutet på 1990-talet, särskilt på linjerna Karlstad-Göteborg, Stockholm-Dalarna och längs västkusten. Sedan SJ sänkt priserna har bussutbudet och konkurrensen minskat betydligt. Busskonkurrensen är i dag som starkast på västkusten i stråket Oslo-Göteborg-Köpenhamn där tågtrafiken är relativt dålig.

Mellan Stockholm och Göteborg är konkurrensen mellan tåg och flyg stark då restiden från City till City, ca 3 timmar, är ungefär densamma med flyg och tåg sedan snabbtågen introducerades. Mellan Stockholm och Malmö-Köpenhamn tar tåget 4-5 timmar så där är flyget mer konkurrenskraftigt. Bussen är relativt sett konkurrenskraftigast i relationer där tågförbindelserna är dåliga eller kräver byte såsom Stockholm-Jönköping och Stockholm-Västervik-Kalmar. Bilen är ungefär lika bra överallt då skillnaderna i medelhastighet inte är så stora på längre avstånd, men på västkusten där det är motorväg hela vägen och tågtrafiken har lägre kvalitet blir bilen särskilt konkurrenskraftig.

Tabell. Utbud med tåg, flyg, buss och bil i relationen Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö.

År	Antal operatörer			Antal dubbelturer per dag			Medelhastighet km/h			
	Tåg	Flyg	Buss	Tåg	Flyg	Buss	Tåg	Flyg	Buss	Bil
Göteborg-Stockholm										
1990	1	1	0	15	29	0	123	153	0	84
2000	1	2	2	21	30	9	159	159	68	90
2010	1	2	1	27	26	7	171	161	68	94
2014	4	3	3	37	33	15	166	160	75	93
Malmö-Stockholm										
1990	1	1	0	8	29	0	100	188	0	92
2000	1	2	1	14	13	3	146	198	64	96
2010	2	2	1	17	26	3	139	198	75	97
2014	2	3	1	17	30	1	147	197	73	97
Malmö-Göteborg										
1990	1	-	0	6	-	0	80	-	0	91
2000	1	-	1	10	-	5	80	-	65	96
2010	2	-	2	23	-	5	98	-	80	98
2014	2	-	3	23	-	18	109	-	80	96

Slutsatser om konkurrens på spåren

Följande slutsatser kan dras av konkurrens på spåren mot bakgrund av den hittillsvarande utvecklingen och utvecklingen av buss- och flygkonkurrensen.

- Konkurrens på spåren kan ge utökat utbud i de stora relationerna
- Konkurrensen ger också kompletterande trafik i vissa relationer
- Konkurrens från RKTM långväga trafik kan urholka underlaget för kommersiell trafik
- Konkurrensen leder till lägre priser (konsumentöverskott) på linjer med konkurrens
- Konkurrensen leder till sämre lönsamhet för operatörerna (producentöverskott) och kan leda till omstruktureringar
- På lång sikt kan det kommersiella nätet minska i omfattning

Utvecklingen av regional trafik i RKTMs regi

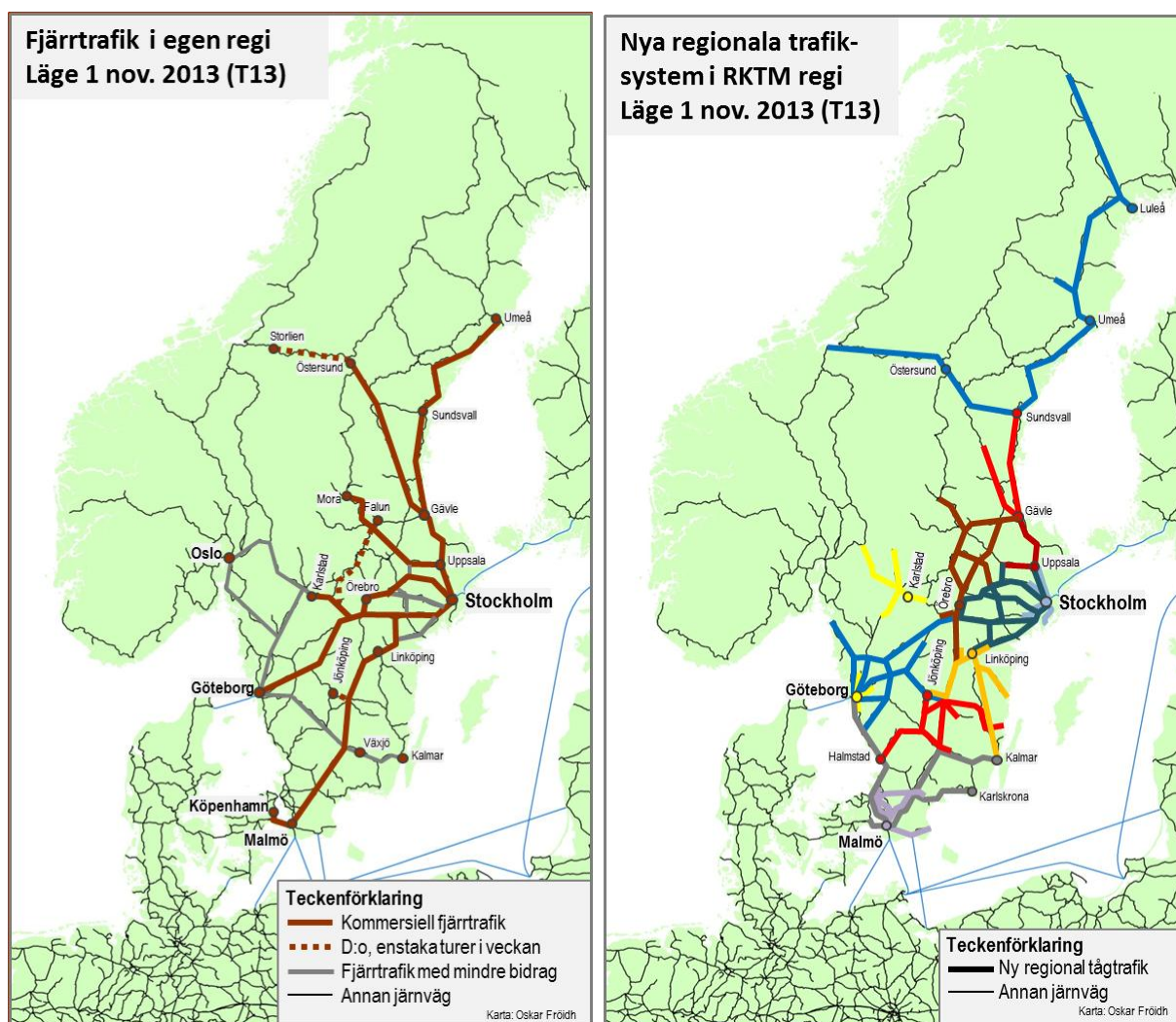
En särskild analys har gjorts av utvecklingen av den upphandlade regionala tågtrafiken i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas (RKTm) regi. Den första fasen inleddes med att landstinget tog över ansvaret för pendeltågssystemet i Stockholm 1968. Pendeltågssystemen omkring Malmö och Göteborg etablerades under 1980-talet. Dessa fyllde viktiga behov i växande storstadsregioner. I den andra fasen, 1980-1995, fick länstrafikhuvudmännen, föregångarna till RKTm, fokusera på att upphandla regional tågtrafik som annars skulle ha lagts ned av staten, i flera fall på bibanor. I den tredje fasen från ca 1995 har mycket ny regional trafik etablerats på huvudlinjer för att förbättra förbindelserna i trafikstarka stråk för pendling.

Sedan 2008 har många regionala linjer knutits ihop över läns- och regiongränser så att regional trafik blivit interregional. Det uppstår då en konkurrenssituation med kommersiell persontrafik. Det blir särskilt tydligt i fallen med Öresundstågen och Norrtåg där den upphandlade trafiken är snabb, har ganska bra turtäthet, oftast lägre biljettpreiser och för många resenärer en acceptabel komfort.

Utvecklingen har i RKTm 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 och i konkurrens med kommersiell trafik. De regionala nya trafiksystemen med upphandlad trafik i RKTm regi har generellt sett inneburit ett väsentligt utökad trafikutbud jämfört med innan det blev ett regionalt ansvar.

De regionala tågtrafiksystem som etablerats av RKTm är oftast inriktade på arbets- och skolpendling inom respektive län. Den trafikuppgiften är i regel inte möjlig att driva enbart på företagsekonomiska grunder utan kräver tillskott i form av upphandling med offentliga medel för att kunna erbjuda ett utbud som kan vara ett alternativ till bilpendling, eller flyttning till annan bostadsort. De flesta regionala trafiksystemen betjänar också mindre orter där det inte finns tillräckligt underlag för fjärrtrafik.

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 fjärrtrafiken försämras vilket kan leda till neddragningar i utbudet och i något fall till att den helt upphör. Ett exempel på det senare är SJ:s trafik på Västkustbanan som upphörde i april 2012 men SJ kommer dock att åter etablera fjärrtrafik i konkurrens med Öresundstågen från december 2013.



Figur. Till vänster: Kommersiell fjärrtrafik i egen regi, och fjärrtrafik i egen regi med mindre bidrag av RKTm (ej upphandlad persontrafik). Till höger: Regional i RKTm regi eller med bidrag från RKTm 2013 (Tågplan 2013).

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Banverket gav år 2000 KTH Järnvägsgrupp i uppdrag att utveckla en metod och sammanställa data över pris- och utbudsutvecklingen i persontrafiken på ett större antal järnvägsförbindelser i Sverige under perioden 1997 till 2000. Resultatet redovisades 2001. Därefter fick KTH Järnvägsgrupp i uppdrag att göra en mer fullständig kartläggning ända från 1990 t.o.m. 2001. Den har sedan uppdaterats varje år t.o.m. 2009.

För 2010-2011 och 2012-2013 har Trafikanalys gett KTH Järnvägsgrupp i uppdrag att ta fram utbud och priser för järnvägslinjerna och dessutom för flyg- och busslinjer som konkurrerar med järnväg i långväga trafik. Vidare att särskilt redovisa effekterna av avregleringen av järnvägstrafiken. För 2012-2013 har även Transportstyrelsen medfinansierat denna studie.

I bilaga redovisas metod och definitioner i detalj samt ett större antal tabeller med de viktigaste variablerna. Det fullständiga materialet finns i form av Excel-tabeller i en databas.

1.2 Metod

För de flesta järnvägslinjerna med persontrafik, har utbud och priser studerats för typiska relationer mellan orter på varje linje. Ambitionen har varit att täcka hela järnvägsnätet med persontrafik i Sverige. Källa har huvudsakligen varit publikationen "Restider", senare via nätet och en databas från SJ AB. Data avser i regel situationen i vinter/vårtidtabellen varje år och gäller för en helgfri onsdag i slutet av mars. Om en särskild och avvikande tidtabell gällde under denna period t.ex. på grund av banarbeten har en annan period valts, så att data skall vara så representativt som möjligt för hela tidtabellsåret. För tåg som inte går hela veckan (veckoslutstrafik) har en torsdag valts.

Fr.o.m. 2013 har en ny metod valts då data samlats in den aktuella dagen från Samtrafikens databas. Dessa data har sedan bearbetats i ett särskilt program som tagit fram 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 i förväg.

En detaljerad databas med varje tåg har tagits fram ur vilken följande data har sammanställts:

- Antal dubbelturer per vardag
- Medelrestid och kortaste restid
- Ett antal olika prisnivåer:
 - 2klass normalpris (för snabbtåg en veckas förköp, återbetalningsbar biljett eller motsvarande)
 - 1klass normalpris
 - 2klass rabatterat pris (en veckas förköp ombokningsbar biljett eller motsvarande)
 - 2klass lägsta pris för ungdom
 - 1klass högsta pris för vuxen

Relationerna har delats in i trafiksystem efter dess funktion i järnvägsnätet. De olika trafiksystemen är:

- Kommersiell fjärrtrafik: Kommersiella linjer huvudsakligen med snabbtåg

- Kommersiell regionaltrafik: Kommersiella linjer huvudsakligen med InterCity/Regionaltåg
- F.d. Rikstrafik: Trafik som tidigare upphandlades av Rikstrafiken med olika operatörer
- RKTm pendeltåg: RKTm lokal- och regionaltåg upphandlad av olika operatörer
- RKTm länsbanor: RKTm regionaltåg upphandlad av olika operatörer

I analys och redovisning av materialet kan emellertid valfri indelning väljas. Alla priser har omräknats till 2012 års prisnivå med utgångspunkt från konsumentprisindex (KPI). KPI och omräkningsfaktorn 1990-2013 framgår av tabellen nedan. KPI för 2013 har antagits vara detsamma som 2012.

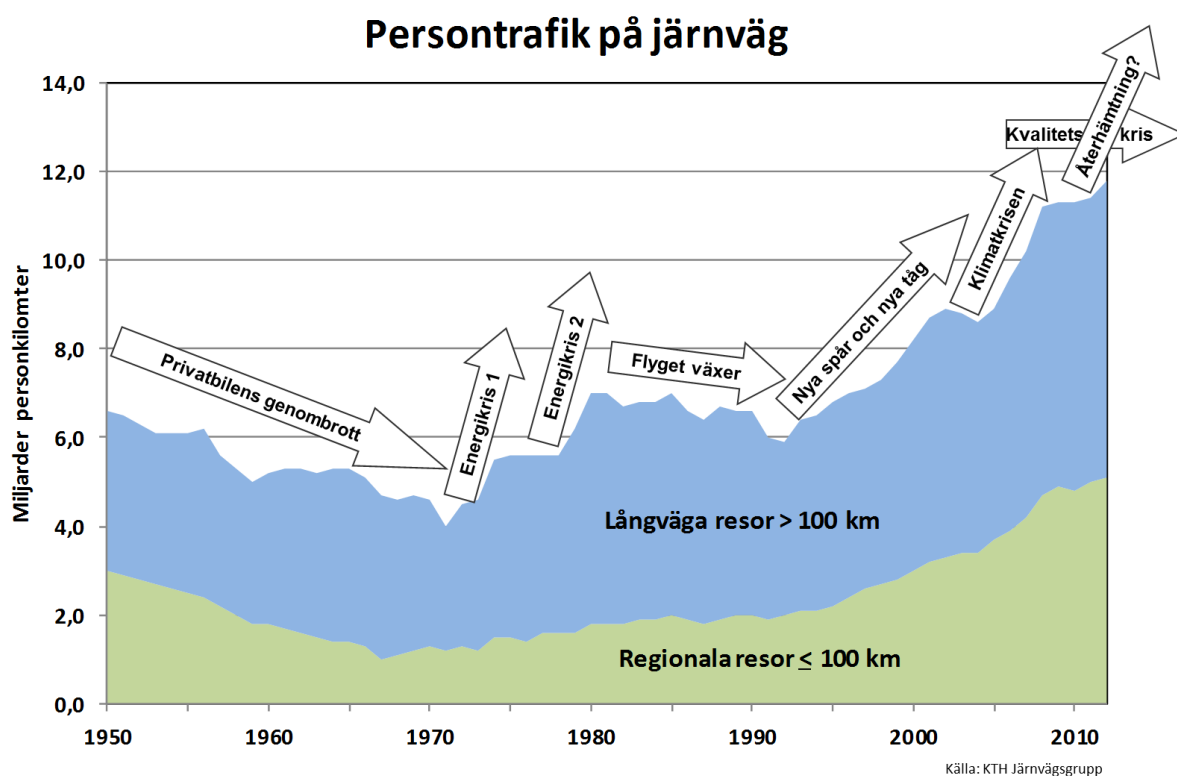
Tabell 1.1: KPI 1990-2013

År	KPI	Index 2012=1,00
1990	207,8	1,512
1991	227,2	1,383
1992	232,4	1,352
1993	243,2	1,292
1994	248,5	1,264
1995	254,8	1,233
1996	256,0	1,227
1997	257,3	1,221
1998	257,0	1,223
1999	258,2	1,217
2000	260,7	1,205
2001	267,1	1,176
2002	272,8	1,152
2003	278,1	1,130
2004	279,2	1,125
2005	280,4	1,121
2006	284,2	1,105
2007	290,5	1,082
2008	300,5	1,046
2009	299,0	1,051
2010	302,5	1,039
2011	311,4	1,009
2012	314,2	1,000
2013	314,2	1,000

2 Utvecklingen av tågtrafiken

2.1 Utvecklingen 1950-2012

Utvecklingen av persontrafiken på järnväg i ett långsiktigt perspektiv framgår av figuren nedan. Under perioden 1950-1970 expanderade privatbilismen snabbt och tågutbudet minskade successivt. En tillfällig svacka var tågledarstrejken 1971. Under den första energikrisen 1974 då det också var bensinransonering under en kort period ökade tågtrafiken kraftigt. Nästa ökning kom 1979 vid den andra energikrisen då också lågpriser infördes på tågen genom ett politiskt beslut. Under 1980-talet minskade resandet något, bl.a. beroende på flygets expansion.



Figur: Utveckling av persontransportarbetet med järnväg 1950-2012.

1990-talet inleddes med en kraftig minskning 1991-92 som följde av moms på resor och därefter uppstod en kontinuerlig ökning som följde av utbyggnaden av banorna och nya tåg. Nya banor blev successivt klara och utbudet förbättrades kraftigt och det totala resandet blev år 1999 större än någonsin tidigare. Trafiken fortsatte att öka till år 2004 då det totala resandet minskade något som följde av minskat utbud och ökad flygkonkurrens. Under 2005 började resandet öka igen och såväl under 2006-2008 ökade resandet kraftigt fram till 2009 genom bättre utbud, lägre priser i fjärrtrafiken och ökad miljömedvetenhet.

Under åren 2010-2011 stagnerade utvecklingen på grund av de stora kvalitetsproblem som följde av två hårda vintrar. Eftersom både gods- och persontrafiken ökat var kapacitetsutnyttjandet högt och i kombination med eftersatt underhåll uppstod många fel som orsakade förseningar och inställda tåg. Avregleringen hade också satt också sina spår i vinterberedskapen. Det innebar att den tidigare positiva trenden bröts.

Åtgärder har därefter vidtagits av för att förbättra vinterberedskapen. Persontrafiken har därefter återhämtat sig och ökade under 2012 och hittills under 2013. Den regionala trafiken har ökat mest.

2.2 Utvecklingen 1990-2011

KTH Järnvägsgrupp har undersökt utbud och priser på ett stort urval av järnvägslinjer varje år 1990-2011. Sammanfattningsvis visar dessa data tydligt att medelhastigheten höjts kraftigt framförallt på längre avstånd och att turtätheten samtidigt ökat både i fjärrtrafiken, regionaltrafiken och de lokala trafiksystemen. Investeringarna i infrastruktur och nya tåg har resulterat i 90 % fler tåg som går minst 20 % snabbare. Sammantaget har det inneburit en ökning av tågresandet med 90% mätt i personkilometer från 1991 som var den lägsta nivån efter att resemomsen införts till 2011 som är den högsta nivån hittills. De kortväga resorna under 10 mil har ökat med 160% och de långväga resorna med 55%. Det är framförallt den storregionala trafiken och den interregionala snabbtågstrafiken som ökat mest.

Av figur 1 framgår utvecklingen av resandet med olika tågtyper från 1990. De största ökningarna har skett i länshuvudmännens lokal- och regionaltåg och i SJs snabbtåg. Snabbtågen har delvis ersatt InterCity-tågen som ibland gjorts om till regionaltåg, men det har också tillkommit många nya regionaltåg t.ex. i Mälardalen. Trafik som beställs av Rikstrafiken har varit relativt konstant medan trafiken på länsbanorna har ökat men svarar för en liten andel av totalen.

Den storregionala trafiken har ökat beroende på att nya banor har byggts som trafikeras av snabba tåg med hög turtäthet såsom Svealandsbanan, Mälarbanan och Öresundstågen. THMs regionala trafik har utvidgats över länsgränsen och restiderna minskat med nya tåg såsom X-trafiks regionaltåg Gävle-Ljusdal och Västtrafiks regionaltåg Göteborg-Skövde. Dessutom har SJs gamla InterCity-tåg har blivit snabba regionaltåg när fjärrtrafiken flyttat till X2000. Den gamla InterCity-trafiken utgör en bas för X2000-trafiken men restiderna har förkortats radikalt så att tåget på många sträckor kan konkurrera med flyget.

Samtidigt som restiden mellan Stockholm och Göteborg förkortades från 4 till 3 timmar ökade tågets andel av tåg-flyg-marknaden från ca 40 till 60 % under 1990-talet. År 2008 hade tågets marknadsandel ökat till 65 %. Det beror dels på de låga priserna med ned till 95 kr, dels på ett bättre utbud med fler direkttåg med restider på 2:45-2:50 h och bättre service med upprustade tåg och internet ombord. Sannolikt har också miljöfrågan fått ökad betydelse de senaste åren, i och med att många mer aktivt börjat ifrågasätta hur man reser. Tåget blir då ett naturligt val när utbud och priser är konkurrenskraftiga.

Beläggningen i tågtrafiken har samtidigt ökat kraftigt, särskilt i SJ:s X2000-tåg. Det beror på ökad efterfrågan delvis som följd av de nya låga priserna. När snabbtågen introducerades 1991 hade de enbart 1klass och beläggningen var omkring 40 %. 1996 gjordes tågen om så att de fick ökad kapacitet och 2klass och beläggningen ökade till omkring 50 %. År 1999 började SJ med Yield-management som innebar att antalet platser på varje avgång såldes till olika i förhand bestämda prisnivåer och beläggningen ökade till omkring 60 %. 2004 introducerade SJ systemet med helt rörliga priser som startade på lägre nivå än tidigare, och beläggningsgraden ökade till 73 % år 2009. Som följd av kvalitetsproblemen 2010-2011 minskade beläggningsgraden något dessa år men ligger fortfarande på en mycket hög nivå i ett internationellt perspektiv.

Enligt ett antal olika undersökningar har miljön fått en markant större betydelse som motivering till valet av transportmedel. Företagen har också i större utsträckning ändrat sin resepolicy till förmån för tåget. Det får särskilt stor effekt när tåget har ett bra utbud, om restiden är kort och priset

konkurrenskraftigt. När tågtrafiken inte håller tillräckligt hög kvalitet väljer en del resenärer andra färdmedel och efterfrågan stagnerar vilket var fallet 2010-2011.

2.3 Utvecklingen 2011-2012

Järnvägens totala persontransportarbete uppgick till 11,3 miljarder personkilometer 2010 vilket var detsamma som 2009. Det långväga persontransportarbetet ökade från 6,4 till 6,5 miljarder personkilometer medan det kortväga minskade från 4,9 till 4,8 miljarder personkilometer. Under 2011 ökade det kortväga persontransportarbetet till 5,0 miljarder personkilometer medan det långväga persontransportarbetet minskade till 6,4 miljarder personkilometer. Totalt sett innebar det att persontransportarbetet ökade till 11,4 miljarder personkilometer 2011 vilket är den högsta nivån någonsin.

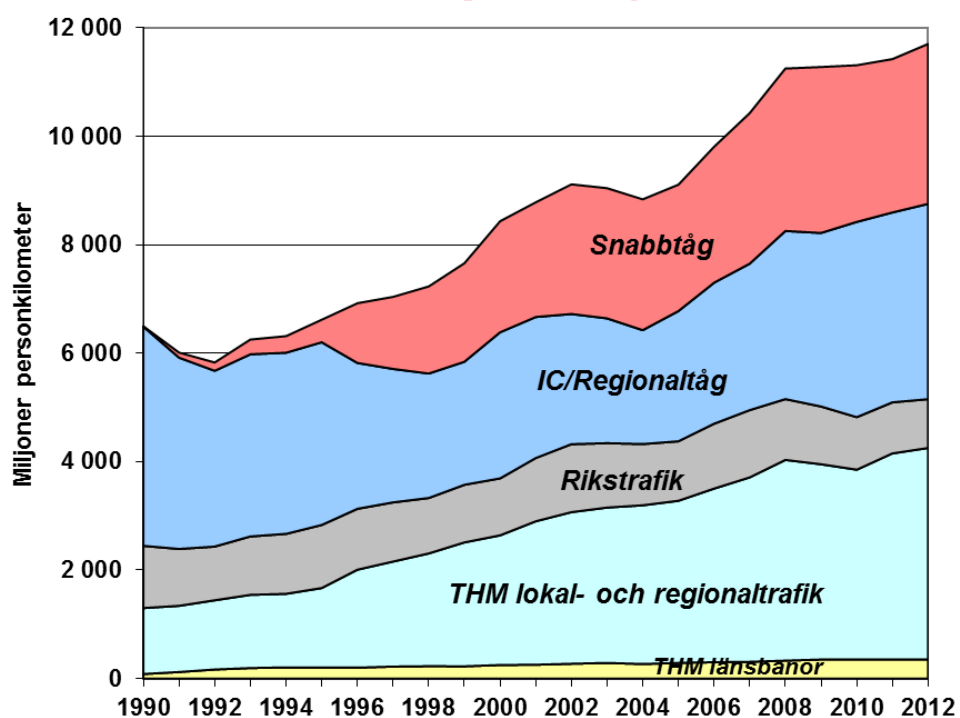
Dock har det totala transportarbetet varit relativt konstant på drygt 11 miljarder personkilometer sedan 2008. Jämfört med tidigare snabba ökningen de flesta åren ända från 1992 innebär detta ett trendbrott. Denna utveckling beror huvudsakligen på de kvalitets- och kapacitetsproblem som utlöstes av de två hårda vintrarna 2009/2010 och 2010/2011. Kombinationen av ett högt kapacitetsutnyttjande, en hård vinter och ett eftersatt underhåll innebar stora påfrestningar i form av infrastrukturfel, fordonsskador och trafikavbrott som ledde till förseningar och inställda tåg. För att ändå kunna upprätthålla trafiken reducerades utbudet och därmed kapaciteten.

Den tidigare gynnsamma utvecklingen av resorna med järnväg i de tunga snabbtågsrelationerna mellan Stockholm och Göteborg samt Malmö/Köpenhamn bröts på grund av vinterproblemen och de ökande förseningarna. Minskningar i X2000-trafiken kompensades dock av ökat utbud av InterCitytåg. Mellan Malmö och Stockholm började också Veolia med veckoslutstrafik från juli 2009 och med daglig trafik från oktober 2010 som en följd av avregleringen. Järnvägstrafiken Malmö-Stockholm gynnades också av det isländska askmolnet som drabbade flyget i maj 2010. Minskningen på grund av svårigheterna under vintermånaderna var dock avsevärt större än ökningen som en följd av askmolnet.

Om man ser utvecklingen för järnvägen i ett längre perspektiv kan man konstatera att resandet med snabbtågen på de tre stora linjerna Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö och Stockholm-Sundsvall mellan åren 2001 och 2011 har ökat med i storleksordningen 40 %, medan inrikesflyget på flygplatserna längs dessa linjer har minskat med i storleksordningen 25 %. Utvecklingen för tåget har varit särskilt snabb sedan år 2005. Mellan åren 2009 och 2011 minskade dock tågresandet samtidigt som flygresandet ökade i dessa relationer för första gången sedan år 2005. Detta beror till stor del på de kapacitets- och kvalitetsproblem som järnvägen har haft bl.a. som följd av vintrarna 2010 och 2011. I tågresandet ingår andra flöden än ändpunktsmarknaderna och i flygresandet ingår även transferresande, men utvecklingen ger ändå en bild av den förskjutning som skett av resandet mellan tåg och flyg.

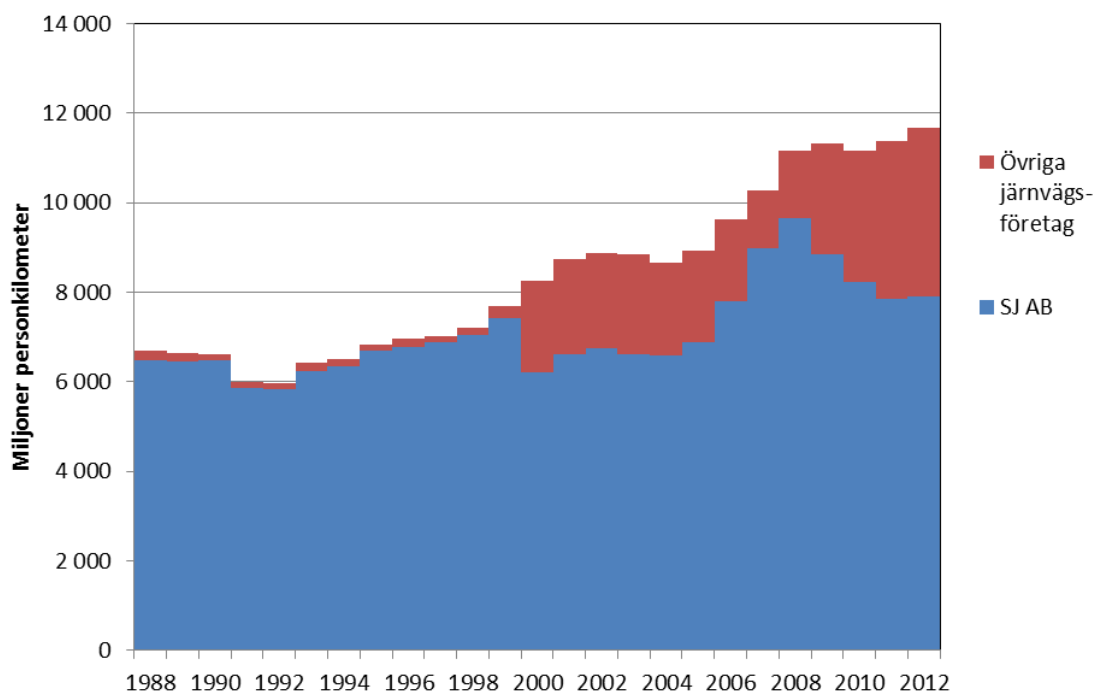
De senaste årens ökning av tågtrafiken över Öresund beror bl.a. på en mycket gynnsam utveckling i Öresundsregionen. Under år 2011 förblev dock tågtrafiken över bron oförändrad efter att år 2010 t.o.m. ha minskat något som en följd av kvalitetsproblem med förseningar och brist på kapacitet i tågen. Minskningarna uppvägs dock av ökningarna för den övriga Skånetrafiken. Det sammantagna resultatet för trafiken i regionen blir således en fortsatt ökning. Uppgången år 2011 beror främst på att citytunneln öppnades för trafik 2010-12-13.

Utveckling av trafiksystem

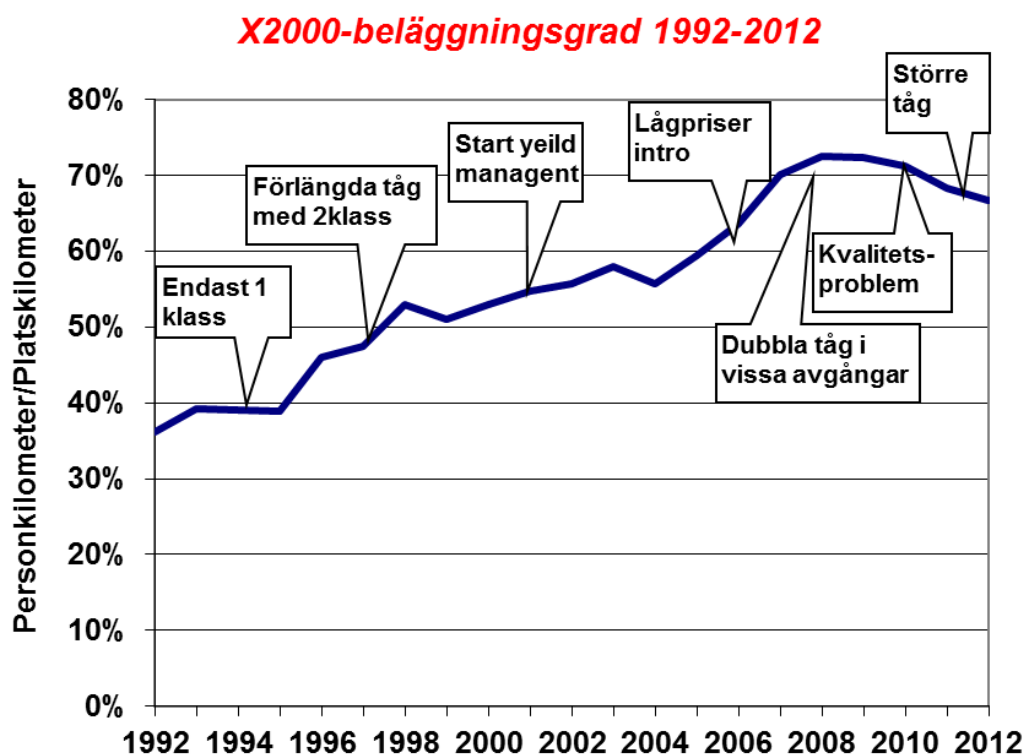


Figur 2.1: Persontrafikens utveckling fördelad på trafiksystem i miljoner personkilometer 1990-2012.

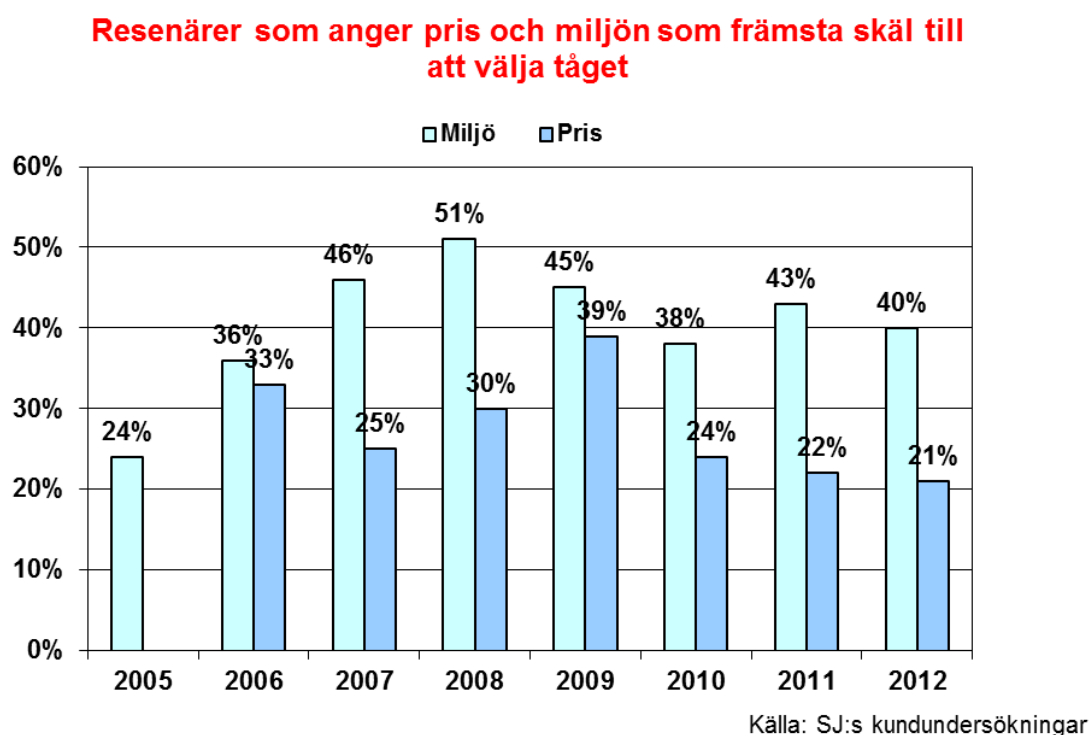
Persontrafik fördelning på operatörer



Figur 2.2: Transportarbetet för SJ och övriga operatörer i persontrafik på järnväg 1990-2012.



Figur 2.3: Beläggingsgrad för SJ:s X2000-trafik 1990-2012. Källa: SJAB.



Figur 2.4: Resenärer som anger miljö och pris som främsta argument att välja tåget 2005-2012. Källa: SJ.

2.4 Utbudsförändringar i tågtrafiken i T12 11 december 2011 - 8 december 2012

Som följd av de svåra vintrarna 2009/2010 och 2010/2011, det höga kapacitetsutnyttjandet och det eftersatta underhållet ökade förseningarna till en oacceptabel nivå. För att skapa större marginaler förlängdes gångtiderna för en del tåg i tidtabellen 2012. Det gäller särskilt de snabbaste snabbtågen.

Trafik på Botniabanan hade öppnats för trafik mellan Umeå och Örnsköldsvik den 30/8 2010 men hade fortfarande problem på grund av barnsjukdomar i signalsystemet och de nya tågen. Norrtåg hade också startat trafik Umeå-Vännäs-Vindeln-Lycksele den 15 augusti 2011 med dieselmotorvagn tre dubbelturer per dag. Den 1/8 2012 började även Ådalsbanan mellan Örnsköldsvik och Umeå att trafikeras. Det var 8 dubbelturer med regionaltåg per Umeå-Sundsvall, de flesta med anslutning till SJs snabbtåg till Stockholm i Sundsvall. Härutöver gick ytterligare 2 regionaltåg Umeå-Örnsköldsvik. Snabbtågen mellan Stockholm och Umeå började gå den 14/12 2013 i T12, se vidare nedan. Nattågen hade börjat gå via Botniabanan redan i T11.

Norrtåg satte också in två dagtågpar Umeå-Vännäs-Boden-Luleå med en restid under 4h, vilket kan jämföras med restiden med buss den kortare vägen längs kusten på drygt 4h.

Ett snabbtåg som gick direkt från Sundsvall till Arlanda och Stockholm sattes in från 12/8. Två tågpar Sundsvall-Stockholm kördes under en period som IC-tåg med motorvagnståget X40.

På västkustbanan mellan Göteborg-Malmö-Köpenhamn körde SJ fyra dubbelturer med snabbtåg och en dubbeltur med IC-tåg, alla via Hässleholm.

Skandinaviska Jernbanor började köra "blå tåget" Göteborg-Stockholm-Uppsala med en dubbeltur per dag efter att ha kört några provtåg under hösten 2011. Restiden Stockholm-Göteborg var ca 4h. Senare under våren begränsades trafiken till veckosluten torsdag-söndag.

Tågab började köra direkta tåg Faun-Göteborg via Nykroppa-Kristinehamn-Kil söderut och via Skövde-Kristinehamn norrut i samband med veckosluten.

Nattågstrafiken Malmö-Berlin som lades ner av SJ kördes från 2012 av Veolia.

Pendeltågen mellan Stockholm och Nynäshamn började trafikera sträckan varje halvtimme utan byte i Västerhaninge. Pendeltågen mellan Södertälje Centrum och Södertälje Hamn var inställda på grund av dubbelspårsbygget.

Tågtrafiken mellan Oskarshamn och Berga återupptogs med tre tågpar per dag till Nässjö med byte i Hultsfred.

Krösatågen började trafikera sträckan Nässjö-Alvesta alla dagar med uppehåll på de åter öppnade stationerna Lammhult och Moheda.

2.5 Utbudsförändringar i tågtrafiken i T13 9 december 2012 – 14 december 2013

De största förändringarna beror på att Botniabananans signalsystem blivit intrimmat och klart för full trafik och att dubbelspåret mellan Göteborg-Öxnered är klart. Dubbelspåret mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum är också klart.

SJ har fått de flesta av 20 nya snabbtåg levererade och klara för trafik. De sätts in under produktnamnet SJ 2000 medan X 2000 döps om till SJ 2000. De nya snabbtågen kan köra i 200 km/h precis som de gamla. De har ingen korglutning som de gamla snabbtågen så de kan inte köra lika fort i kurvorna, men de har i gengäld bättre acceleration. Restiderna bli i de flesta fall något längre än med de gamla snabbtågen. De är utrustade med det nya signalsystemet ERTMS vilket innebär att de kan användas på Botniabanan.

På Botniabanan startade snabbtågstrafiken med de nya snabbtågen mellan Stockholm och Umeå i december 2012. Det var SJ som körde tre dubbelturer per dag med en restid på knappt 6h 30 min. Alla nattågen till övre Norrland går nu också via Botniabanan.

Flera snabbtåg sätts åter in på Dalabanan mellan Stockholm och Falun. Det går nu 6 dubbelturer med snabbtåg Stockholm-Falun och tre IC-tåg varav två går till Mora. De flesta snabbtågen har dock ungefär samma restider som IC-tågen. Även på linjen Karlstad-Stockholm sätts fler snabbtåg in så att det där går 6 snabbtåg och två IC-tåg. IC-tågen går vidare till Oslo.

Mellan Göteborg och Vänersborg sätter Västtrafik in snabba regionaltåg med ett tåg i timmen med styv tidtabell förtätad till ett tåg i halvtimmen under högtrafik. Pendeltåg startas också mellan Göteborg och Älvängen varje halvtimme förtätad till varje kvart i rusningstid. Trafiken mellan Karlstad och Göteborg utökades också från fem till sju dubbelturer per dag med kortare restider.

Restiden med regionaltågen Stockholm-Västerås-Göteborg förkortas från 4h 50 min till 4h 35 minuter.

En ny pendeltågslinje sätts in mellan Stockholm och Uppsala via Arlanda genom samordning mellan SLs pendeltåg till Upplands Väsby och ULs pendeltåg mellan Uppsala och Upplands Väsby. Det går varje halvtimme och startar från Älvsjö, i rusningstid från Tumba. Pendeltågstrafiken mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum återupptas också efter att ha varit avstängd sedan den 27/6 2011 p.g.a. utbyggnad till dubbelspår mm på sträckan.

3 Effekter av avreglering av persontrafik på järnväg

3.1 Bakgrund

De formella förutsättningarna för en ökad konkurrens inom järnvägssektorn inom EU har funnits sedan i början av 1990-talet, men en avreglering har ännu inte genomförts fullt ut i många länder. Sverige är ett av de länder som ligger längst fram när det gäller ett genomförande av en avreglering. De övergripande målen med en avreglering är att förbättra miljö och säkerhet genom en högre andel kollektivtrafik och en dämpad tillväxt för väg- och flygtrafiken.

Genom det trafikpolitiska beslutet 1988 skiljdes infrastrukturen från den operativa driften genom att Banverket skiljdes från SJ. Därefter fick länstrafikhuvudmännen överta trafikeringsrätten för den lokala och regionala tågtrafiken inom länen, varvid de kunde upphandla trafik av olika järnvägsföretag. SJ har dock tills nu haft trafikeringsrätten på det lönsamma kommersiella nätet och andra järnvägsföretag har således endast kunnat komma in i upphandlad icke lönsam trafik.

Den första privata aktören etablerades 1990. Ett genombrott i större skala skedde år 2000, då de första nettoavtalen, dvs. ett avtal där järnvägsföretaget behåller biljettintäkterna som en del av ersättningen, togs över av privata aktörer. Det var nattågstrafiken till övre Norrland och Vättertåg. Samtidigt övertogs ett stort bruttoavtal för pendeltågen i Stockholm, dvs. ett avtal där järnvägsföretaget får en fast ersättning, av en privat aktör. Ett privat järnvägsföretag övertog också den kommersiella trafiken på Västkustbanan under en kort period.

Den kommersiella inrikestrafiken började avregleras år 2007 då SJs monopol på chartertrafik och nattågstrafik togs bort. 2009 öppnades det av staten förvaltade järnvägsnätet för konkurrens vid veckosluts- och helgtrafik. Dessa successiva avregleringar har hittills dock endast medfört mindre förändringar för den kommersiella persontrafiken. Däremot har flera nya järnvägsföretag etablerats i Sverige i den upphandlade trafiken som också kan köra kommersiell trafik.

Internationell trafik har varit avreglerad sedan länge, dock med det förbehållet att man inte får ta upp eller lämna av passagerare inom ett land (cabotage). Denna avreglering har därför bara haft marginell betydelse. Cabotaget för internationell trafik togs dock bort år 2009.

Regeringen beslutade 2009 att den kommersiella persontrafiken på järnväg ska avregleras fullt ut 2010-10-01, vilket i realiteten innebär trafikeringsåret 2012. Detta innebär att SJ AB får full konkurrens i den nationella persontrafiken. Den ensamrätt som SJ AB har att bedriva länsöverskridande trafik kom därmed att upphöra. Genomförandet av denna marknadsförändring kan betraktas som slutpunkten i en pågående avregleringsprocess.

Av betydelse för transportmarknaden som helhet och även för järnvägen är avregleringen av flygtrafiken och den långväga busstrafiken. Inrikesflyget avreglerades 1992. Avregleringen fick dock först genomslag 1994 när Bromma flygplats öppnades för linjetrafik. Den långväga busstrafiken avreglerades 1997. Ett mindre antal nya linjer etablerades dock redan 1996 genom ett dispensförfarande. Avregleringen av flygtrafiken och den långväga busstrafiken har i vissa fall påverkat priser och utbud för järnvägstrafiken.

3.2 Interregional trafik i konkurrens t.o.m. 2013

Veolias trafik Malmö-Stockholm-Jämtland från 2009

Veolias nattågstrafik utgjorde också basen för den veckoslutstrafik med dagtåg som man startade mellan Malmö och Stockholm den 1 juli 2009 och som blev daglig trafik den 1 oktober 2010. Veolia skaffade ytterligare några sittvagnar från 1960-talet som rustades upp. Liggvagnarna kan även användas som sittvagnar på dagen, så vagnparken passade bra för kombinerad dag- och nattrafik. Veolia hyrde nu in lok från det privata godsbolaget Hector Rail, vissa godkända för 160 km/h och de flesta av Veolias vagnar har en största tillåten hastighet på 160 km/h, vilket är densamma som SJ:s InterCitytåg.

Restiden mellan Stockholm och Malmö med Veolia blev från 5:01 till 5:45 h beroende på tågläge och uppehållsmönster. Tågen hade ungefär samma uppehållsmönster som SJ:s snabbtåg och InterCity-tåg, d.v.s. de stannade på de största stationerna. Dock stannar de flesta av Veolias tåg i Älvsjö i stället för Flemingsberg. SJ:s snabbtåg är ungefär en timme snabbare medan SJ:s InterCity-tåg var något långsammare i T12. Veolia kör i princip en dubbeltur dagligen med undantag för vissa dagar under vinterperioden december-mars då man också kör nattåg till Jämtland och i gengäld fler turer i veckosluten. Under sommarperioden från i början av juni till i slutet av augusti körs två dubbelturer dagligen då Veolia inte längre kör nattågstrafik samtidigt.

SJ har sedan man började köra snabbtåg Malmö-Stockholm 1995 successivt dragit in InterCity-tågen. År 2005-2009 körde SJ inga InterCity-tåg; på delsträckor hade de också ersatts av regionaltåg. År 2010-2011 började SJ åter att köra InterCity-tåg med två dubbelturer per dag som ett lågprisalternativ till X2000. Trafiken kördes inte som planerat under vintrarna på grund av fordonsbrist, men kom igång till sommarperioden. Under 2012 kör SJ enbart InterCity-tåg i samband med veckosluten men har i gengäld ökat snabbtågsutbudet med en tur och kommer att utöka kapaciteten i snabbtågen från 5 till 6 vagnar.

Veolias har satsat på enhetliga och relativt låga priser, också som en del i sin marknadsföring. Rabatter ges till särskilda kundgrupper som ungdomar och pensionärer. Normalpriset för vuxen Stockholm-Malmö var från början 299 kr vilket 2010 höjdes till 349 kr och 449 kr 2012. I juni 2012 införde Veolia ett yield-management-system vilket innebär att man har möjlighet att sätta mer varierande priser precis som SJ.

SJ har sedan 2004 ett prissystem med både varierande priser och platsutbud över tiden beroende på utbud och efterfrågan. I relationen Malmö-Stockholm kostar biljetten från 95 kr med InterCity-tåg och bokning tidigast 90 dagar innan till 1755 kr för en 1klass X2000-biljett. Vid bokning en vecka innan hamnar man på knappt 500 kr i genomsnitt för InterCity och ca 700 kr för en resa med X2000 med en ombokningsbar men inte återbetalningbar biljett. Man kan dock hitta enskilda avgångar där priset är lägre än på Veolias tåg.

Sedan Veolia förlorat nattågstrafiken till Norrland blev Malmö basen för trafiken. Veolia satsade under vintersäsongen på nattågstrafik till Jämtland från Malmö i stället för Göteborg, då SJ hade en stark ställning i Göteborg. Säsongstrafiken till Narvik upphörde 2011 då Veolia i stället koncentrerade sig på dagtågstrafiken Stockholm-Malmö under sommarperioden.

När SJ lade ner nattågstrafiken mellan Malmö och Berlin via tåg färjan Trelleborg-Sassnitz hösten 2011 tog Veolia upp trafiken igen våren 2012 med nästan exakt samma trafikupplägg. Det är en

säsongstrafik som april-oktober ett varierande antal dagar i veckan och med tågsstorleken anpassad till efterfrågan.

Blå tåget Stockholm-Göteborg från 2012

Skandinaviska Jernbanor (SKJB) startade "blå tåget" mellan Göteborg och Uppsala med provtrafik den 12 november 2011. Från tidtabellskiftet den 11 december kördes en dubbeltur dagligen med avgång från Göteborg på morgonen och avgång från Uppsala-Stockholm på eftermiddagen. Restiden Stockholm-Göteborg var ca 4h. SKJB hade planer att köra ytterligare ett tågpar Stockholm-Göteborg från mars 2012 men det blev aldrig av. I stället drogs trafiken in måndag-onsdag och reducerades till en tur lördag-söndag p.g.a. bristande lönsamhet. Från den 30 maj insattes en tur till lördag och söndag Stockholm-Göteborg så att det blev en dubbeltur per dag torsdag-söndag.

Skandinaviska Jernbanor hyr TRAXX-lok från ett fordonsbolag Rail-pool, äger 6st 1 äldre sittvagnar och har köpt två restaurangvagnar från Tyskland. Loket är ett godstågslök som är utväxlat för 140 km/h medan vagnarna kan köras i 160 km/h. Loket begränsar dock farten vilket är en nackdel då nästan alla andra persontåg på stambanorna i dag har en största hastighet på 160-200 km/h. Det innebär att blå tåget ibland får gå åt sidan för att släppa förbi andra tåg.

Blå tåget är snarare att betrakta som ett lyxtåg. Det har enbart 1klass-vagnar, de mycket rymliga A2-vagnarna från 1960-talet. Varje tåg består av två vagnar, en restaurangvagn och en barvagn, men det går att sätta in fler vagnar. Konceptet liknar mycket Unionsexpressen och är nästan exakt detsamma som SJ körde under 1980-talet under namnet City Express mellan Stockholm och Göteborg. Det hade också ungefär samma restid ca 4h.

Blå tåget hade ett enhetspris på 750 kr för en enkel resa i 1klass vid bokning på nätet. Från den 23 maj 2012 infördes även 2klass för 350 kr och en 650 kr i 1klass båda icke ombokningsbara biljetter. SJ:s priser varierar från som lägst 95 kr icke omboknings- eller återbetalningsbar biljett i 2klass InterCity eller Regional till 1626 kr i 1 klass X2000 återbetalningsbar biljett. Komfortmässigt kan blå tåget snarare jämföras med X2000 och då ligger priset i nivå med en ombokningsbar 2klass-biljett bokad en vecka innan. SJ har dock ett mycket stort utbud med 16 snabbtåg, 2 InterCity-tåg och 7 Regionaltåg mellan Stockholm och Göteborg på vardagar.

Västkustbanan och Malmö-Alvesta 2009-2012

En ny situation uppstod fr.o.m. januari 2009 då Skånetrafiken fick trafikeringsrätt för Öresundstågen från Köpenhamn/Malmö till Göteborg och Alvesta där tidigare SJ haft ensamrätt för trafiken över länsgränserna. Samtidigt tog DSB First, ett dotterbolag till DSB, över den operativa driften av Öresundstågstrafiken från SJ. Det resulterade i att SJ körde trafik på Västkustbanan som konkurrerar med Öresundstågen delvis med samma tåg men med färre uppehåll. På södra stambanan utökade länshuvudmännen sin trafik så att det i princip blev ett tåg i timmen mellan Köpenhamn och Växjö och ett tåg varannan timme mellan Växjö och Kalmar med förtätning i högttrafik. Mellan Alvesta och Kalmar samarbetade SJ och trafikhuvudmännen fortfarande, medan det blev konkurrens om långväga resenärer mellan Alvesta och Köpenhamn. SJ utökade därvid antalet X2000-tåg Stockholm-Köpenhamn utan byte i Malmö från 2 till 6 dubbelturer under hela året.

Tågakeriet i Bergslagen från 2010

Tågakeriet i Bergslagen (TÅGAB) började i T10 köra tåg mellan Karlstad och Skövde-Göteborg via Laxå i samarbete med SJ. Det var två dubbelturer per riktning på vardagar. Trafiken kom i första hand till för att förbättra resandet i mellan orter som Kristinehamn/Degerfors och Göteborg samt mellan

Karlstad och Skövde. Mellan Karlstad och Göteborg finns trafik med kortare restid via Trollhättan. I tabell 2 redovisas därför relationen Kristinehamn-Göteborg.

Den 12 februari 2012 började också TÅGAB köra trafik Falun-Göteborg via Nykroppa-Kristinehamn och Laxå. Tidigare hade TÅGAB på uppdrag av Värmlandstrafik kört två dubbelturer mellan Ludvika och Kristinehamn med en dieselmotorvagn den s.k. "Genvägen". Sedan nu bandelen mellan Nykroppa och Kristinehamn elektrifierats kunde direkta tåg köras hela vägen Falun-Göteborg med eldrift.

Tågab har egna ellok men hyr också in Rc-lok från Statens Järnvägar (Rikstrafiken). Tågab har också ett antal 1960-talsvagnar, både 2klass och 1klass. Tågen har kioskservering. Tågab har en prisnivå som ligger strax under SJ:s på motsvarande sträckor med fasta priser. Dock tillämpas något högre priser på söndagar. Tågab har som målsättning att inte konkurrera med SJ utan snarare att komplettera SJ:s utbud i relationer som berör TÅGAB:s primära trafikområde, Värmland. Tågab har sitt kontor och sin verkstad i Kristinehamn.

I de relationer som TÅGAB kör finns många förbindelser med SJ och med SJ i kombination med THM-trafik, de flesta dock med ett eller flera byten. Mellan Kristinehamn och Göteborg finns 15 förbindelser varav en direkt via Karlstad (förutom TÅGAB:s) och mellan Falun och Göteborg finns 11 förbindelser varav en ingen utan byte. Restiden är ungefär densamma.

Inlandsbanan till Vemdalen från 2013

Inlandsbanan (IBAB) bedriver sovvagnstrafik i egen regi mellan Malmö via Göteborg till Röjan under vintersäsongen sedan 2013. Från Röjan finns anslutande bussförbindelse till Vemdalen. Destination Vemdalen har investerat 10 Mkr i ett antal liggvagnar. Trafiken körs söndagar från Malmö-Göteborg-Skövde och lördagar från Röjan. Trafiken körs från slutet av december till början av april. Ett tåg körs också dagligen under samma period mellan Mora och Röjan-Åsarna-Svenstavik. Det ansluter till SJs tåg till/från Stockholm i Mora.

3.3 Privat interregional trafik som upphört

Av figur 3.1 framgår den kommersiella interregionala trafik som bedrivits av privata aktörer från år 2000 och som har upphört.

Sydvästen 2000

Den 10 januari 2000 övertog ett privat bolag, Sydvästen, trafikeringen på västkustbanan. Bolaget övertog SJ:s rullande materiell som användes på västkustbanan, 2st X2-tåg och 5st konventionella loktåg. Sydvästen drabbades dock av ekonomiska problem, vilket medförde att man efter endast fyra månaders trafikering gick i konkurs, varvid SJ fick återta trafiken fr.o.m. den 10 maj 2000.

Unionsexpressen Stockholm-Oslo 2008

Efter att utrikestrafiken varit avreglerad i många år etablerades Unionsexpressen den 11 april 2008 en konkurrerande linje mellan Stockholm-Oslo. Operatören var Ofotenbanan AB, OBAS. Utbudet var en dubbeltur per dag med få uppehåll och en restid på 5:25. SJ körde då två dubbelturer per dag med ca 6 timmars restid. Lok hade hyrts från Rikstrafiken och man hade anskaffat 1-klass-vagnar från 1960-talet och höll hög servicenivå. Trafiken fick dock avbrytas abrupt den 7 oktober 2008, sedan man mist trafikillståndet p.g.a. brister i ekonomin. Eftersom cabotage var förbjudet vid denna tidpunkt fick man inte ta upp och släppa av passagerare inom Sverige, t.ex. mellan Stockholm och Karlstad.

Tågkompaniets veckoslutstrafik Gävle-Stockholm 2009

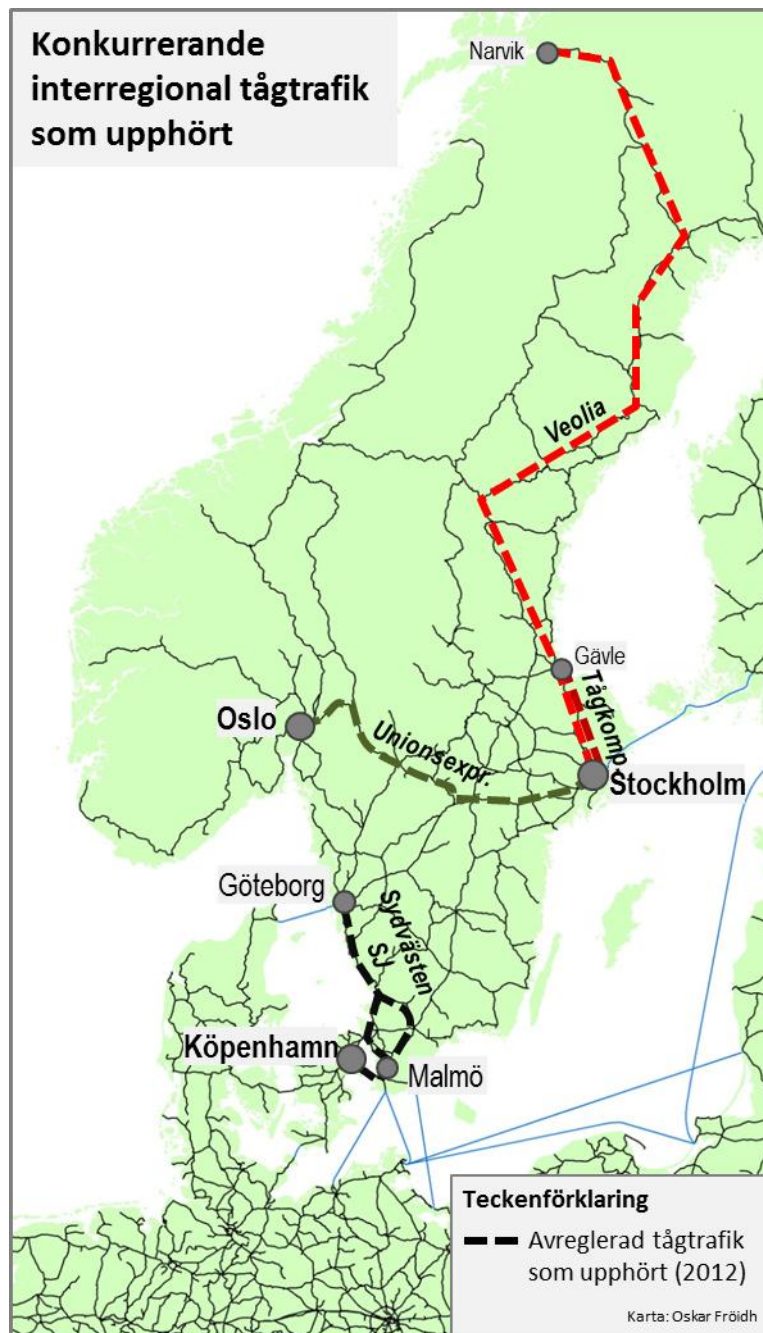
Veckoslutstrafiken avreglerades den 1 juli 2009. Då blev det tillåtet att köra veckoslutstrafik från fredag kl 12:00 t.o.m. söndag kl 24:00. Under några månader körde Tågkompaniet en dubbeltur per dag lördag-söndag mellan Gävle och Stockholm. Man använde ett av Tåg i Bergslagens X52-tåg som annars stod oanvänt över helgen. Trafiken upphörde efter några månader. SJ körde ett omfattande utbud mellan Gävle och Stockholm så konkurrensen var hård.

Veolia nattågstrafik Göteborg-Storlien/Narvik 2007-2009

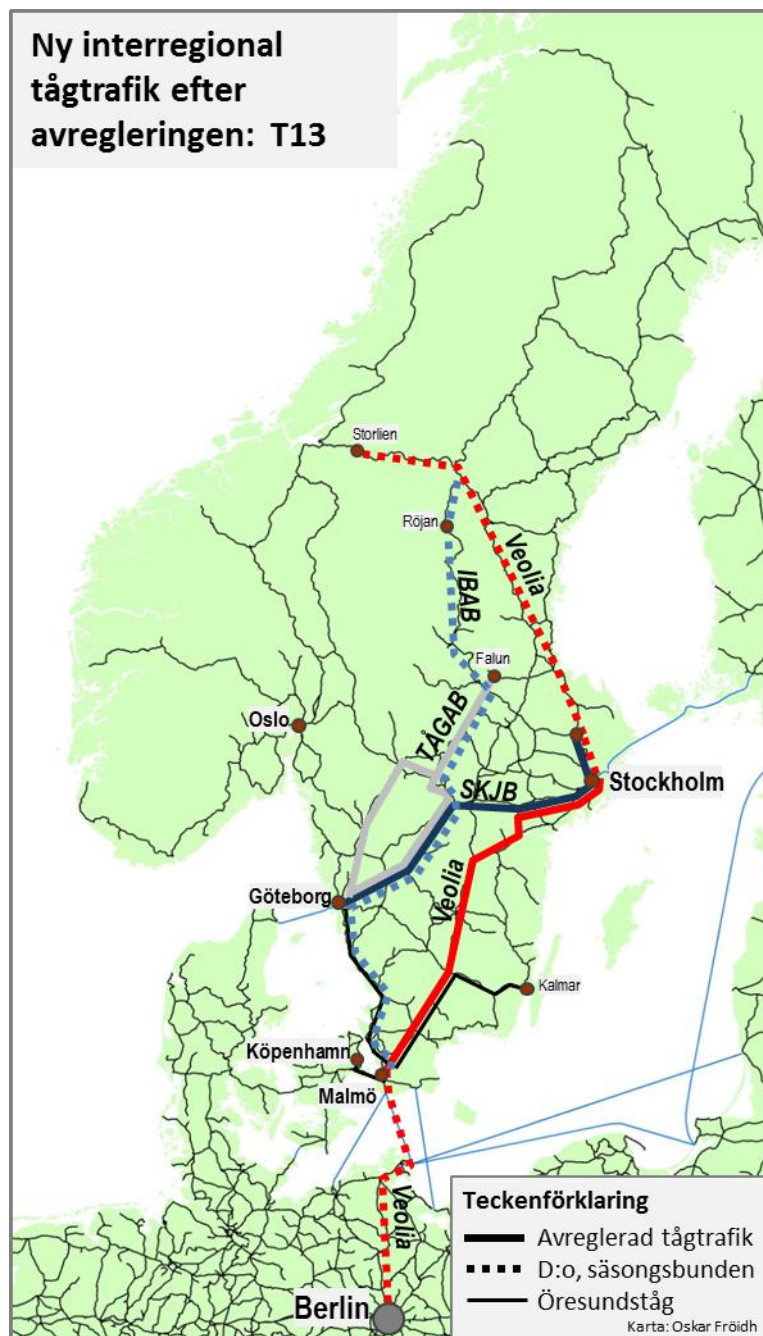
När Nattågs- och chartertrafiken avreglerades 31 januari 2007 började Veolia köra nattåg i relationen Göteborg-Eskilstuna-Stockholm-Storlien. Veolia körde två dubbelturer per vecka från den 29 januari till den 4 mars. Tågen kallades "Utmanartåget" och marknadsfördes med ett enkelt prissystem. Veolia hade skaffat några egna liggvagnar och hyrde till att börja med in lok från Rikstrafiken. Från 2010 valde Veolia i stället att köra Malmö-Storlien.

Göteborg-Oslo från 2005-2010

SJ har körde tidigare trafiken Göteborg-Oslo i samarbete med NSB. Under åren 2000-2004 drevs trafiken i det gemensamma bolaget Linx tillsammans med Stockholm-Oslo och Västkustbanan. Då bolaget aldrig blev lönsamt lades det ner 2004. NSB fortsatte trafiken 2005 med Tågkompaniet (TKAB) som operatör på den svenska sträckan av linjen Oslo-Göteborg. Tåg och personal tillhörde Norska statsbanorna (NSB) medan TKAB skötte all administration och trafikledning i Sverige. Tågkompaniet köptes av NSB och blev ett helägt dotterbolag till NSB. Sedan 2010 så bedriver NSB denna linje helt i egen regi. Det privata inslaget i denna trafik var således litet.



Figur 3.1: Konkurrerande interregional tågtrafik före 2012 som upphört.



Figur 3.2: Konkurrerande interregional tågtrafik 2013.

Tabell 3.1: Privat interregional tågtrafik före 2013 som upphört.

Malmö-Göteborg			Sydvästen						2000		
Operatör	Produkt	Trafik-period	Trafik dagar	Antal dubbelturer		Restid		Biljettpriser (i löpande priser)			
				Per dag	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Normalt pris	Lägsta pris	Högsta pris	Prissystem
Sydvästen	X2000	10/1-5/5	Daglig	10	9	3:25	3:38	330 kr	330 kr	760 kr	Fast
SJ	X2000	T01	Daglig	5	5	3:03	3:10	430 kr	330 kr	915 kr	Vard-helg, förk
SJ	InterCity	T01	Daglig	6	6	3:35	3:45	390 kr	290 kr	690 kr	Vard-helg, förk

Stockholm-Oslo			Unionsexpressen						2008		
Operatör	Produkt	Trafik-period	Trafik dagar	Antal dubbelturer		Restid		Biljettpriser (i löpande priser)			
				Per dag	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Normalt pris	Lägsta pris	Högsta pris	Prissystem
OBAS	Unions-expressen	11/4-7/10	Daglig	1	1	5:25	5:25	500 kr	500 kr	500 kr	Fast
SJ	InterCity	T08	Daglig	2	2	6:21	6:05	583 kr	95 kr	883 kr	Rörligt

Gävle-Stockholm			Tågkompaniet						2009		
Operatör	Produkt	Trafik-period	Trafik dagar	Antal dubbelturer		Restid		Biljettpriser (i löpande priser)			
				Per dag	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Normalt pris	Lägsta pris	Högsta pris	Prissystem
TKAB	Regional	jan-maj	lö-sö	1	1	1:35	1:35	.	.	.	Fast
SJ	X2000	T09	Daglig	9	9	1:24	1:24	367 kr	95 kr	925 kr	Rörligt
SJ	Regional	T09	Daglig	11	11	1:35	1:35	268 kr	95 kr	566 kr	Rörligt

Göteborg-Stockholm-Storlien			Veolia								2007-2009	
Operatör	Produkt	Trafik-period	Trafik dagar	Antal dubbelturer		Restid		Biljettpriser (i löpande priser)				
				Per dag	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Liggplats	Sovplats 3-bädd	Sovplats egen kupé	Prissystem	
Veolia	Utmanar-tåget	31/1 2007-2009	on+lö dec-april	1	1	15:00	15:00	599 kr	799 kr	2 499 kr	Fast	
SJ	Nattåg	hela	daglig	1	1	15:00	15:00	830 kr	1 144 kr	2 290 kr	Rörligt	

Göteborg-Stockholm-Narvik			Veolia								2008-2009	
Operatör	Produkt	Trafik-period	Trafik dagar	Antal dubbelturer		Restid		Biljettpriser (i löpande priser)				
				Per dag	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Liggplats	Sovplats 3-bädd	Sovplats egen kupé	Prissystem	
Veolia	Nattåg	1/7 2008-2009	on+lö juni-aug	1	1	22:00	22:00	699 kr	899 kr	2 499 kr	Fast	
SJ/RT	Nattåg	hela	daglig	1	0	23:51	23:51	808 kr	1 111 kr	2 095 kr	Rörligt	

Göteborg-Oslo			NSB/Tågkompaniet								2005-2010	
Operatör	Produkt	Trafik-period	Trafik dagar	Antal dubbelturer		Restid		Biljettpriser (i löpande priser)				
				Per dag	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Normalt pris	Lägsta pris	Högsta pris	Prissystem	
TKAB	Dagtag	2005-2010	daglig	3	3	3:03	4:03	540 kr	540 kr	540 kr	Fast	

Tabell 3.2: Interregional kommersiell tågtrafik som inte bedrivs av SJ 2012.

Göteborg-Stockholm											2012
Operatör	Produkt	Trafik-period	Trafik dagar	Antal dubbelturer		Restid		Biljettpriser (i löpande priser)			
				Per dag	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Normalt pris	Lägsta pris	Högsta pris	Prissystem
SKJB	Blå tåget	1/10-9/4	Daglig	1	1	4:02	4:02	750 kr	350 kr	750 kr	Fast
SKJB	Blå tåget	10/4-	to-sö	1	1	4:02	4:02	750 kr	350 kr	750 kr	Fast
SJ	X2000	T12	Daglig	18	16	2:50	3:09	730 kr*	145 kr	1 626 kr	Rörligt
SJ	InterCity	T12	Daglig	2	2	3:50	3:48	451 kr*	95 kr	1 032 kr	Rörligt
SJ	Regional	T12	Daglig	7	7	4:50	4:49	451 kr*	95 kr	1 032 kr	Rörligt

*) Vid bokning en vecka innan ombokningsbar

Malmö-Stockholm 2009-2012											
Operatör	Produkt	Trafik-period	Trafik dagar	Antal dubbelturer		Restid		Biljettpriser (i löpande priser)			
				Per dag	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Normalt pris	Lägsta pris	Högsta pris	Prissystem
Veolia	Dagtag	1/7 2009-	fre-sö	1	1	5:45	5:45	299 kr	299 kr	.	Fast
Veolia	Dagtag	T10	fre-sö	1	1*	5:45	5:45	349 kr	349 kr	.	Fast
Veolia	Dagtag	1/10 2010-	Daglig	1	1	5:01	5:14	349 kr	349 kr	699 kr	Fast
Veolia	Dagtag	T12	Daglig	1	1	5:12	5:39	449 kr	449 kr	699 kr	Fast
SJ	X2000	T12	Daglig	14	14	4:25	4:35	701 kr*	145 kr	1 755 kr	Rörligt
SJ	InterCity	T12	to-fre, sö	1	1	5:45	6:11	491 kr*	95 kr	1 032 kr	Rörligt
SJ	Natttag	T12	må-fre, sö	1	1	7:52	7:52	491 kr*	95 kr	1 032 kr	Rörligt

**) Avgick från Malmö Syd pga banombyggnad, byte i Lund från Malmö C

*) Vid bokning en vecka innan ombokningsbar

Malmö-Göteborg 2009-2012											
Operatör	Produkt	Trafik-period	Trafik dagar	Antal dubbelturer		Restid		Biljettpriser (i löpande priser)			
				Per dag	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Normalt pris	Lägsta pris	Högsta pris	Prissystem
THM	Regional	T12	Daglig	16	16	3:09	3:09	311 kr	249 kr**	401 kr	Fast
SJ	X2000	-10/4 2012	Daglig	4	4	2:43	2:43	335 kr*	145 kr	905 kr	Rörligt
SJ	InterCity	-10/4 2012	Daglig	1	1	3:14	3:14	228 kr*	95 kr	606 kr	Rörligt

**) Reskassa/Rabatkort

*) Vid bokning en vecka innan ombokningsbar

Malmö-Stockholm-Storlien 2010-2012											
Operatör	Produkt	Trafik-period	Trafik dagar	Antal dubbelturer		Restid		Biljettpriser (i löpande priser)			
				Per dag	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Liggplats	Sovplats 3-bädd	Sovplats egen kupé	Prissystem
Veolia	Natttag	2010-2012	dec-april on+lö	1	1	16:03	16:03	399 kr	.	2 499 kr	Fast
SJ	Natttag	T12	dec-april ej daglig	1	1	15:41	15:41	.	.	.	Rörligt

Malmö-Berlin 2012											
Operatör	Produkt	Trafik-period	Trafik dagar	Antal dubbelturer		Restid		Biljettpriser (i löpande priser)			
				Per dag	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Liggplats	Sovplats 3-bädd	Sovplats egen kupé	Prissystem
Veolia	Natttag	30/3 2012-april-okt	ej daglig	1	1	8:43	9:43	399 kr	.	2 499 kr	Fast
SJ	Natttag	-5/11 2011 april-okt	ej daglig	1	1	8:33	8:33	.	.	.	Rörligt

Tabell 3.2 (forts): Interregional tågtrafik som inte bedrivs av SJ 2012.

(Karlstad-) Kristinehamn-Göteborg								2010-			
Operatör	Produkt	Trafik-period	Trafik-dagar	Antal dubbelturer		Restid		Biljettpriser (i löpande priser)			
				Per dag	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Normalt pris	Lägsta pris	Högsta pris	Prissystem
Tågab	Dagståg	T10-	Daglig	2	2	2:46	2:50	265 kr	265 kr	425 kr	Differentierad
SJ	Dagståg	T12	Daglig	15	1	2:53	3:44	300 kr	95 kr	1 537 kr	Rörligt

Falun-Göteborg								2012-			
Operatör	Produkt	Trafik-period	Trafik-dagar	Antal dubbelturer		Restid		Biljettpriser (i löpande priser)			
				Per dag	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Normalt pris	Lägsta pris	Högsta pris	Prissystem
Tågab	Dagståg	12/2 2012-	må, fre,lö	1	1	6:12	6:12	500 kr	500 kr	800 kr	Differentierad
SJ	Dagståg	T12	Daglig	11	0	5:29	5:55	579 kr	194 kr	2 016 kr	Rörligt

Malmö-Göteborg-Röjan (Vemdalen)-Östersund samt Mora-Östersund								2013-			
Operatör	Produkt	Trafik-period	Trafik-dagar	Antal dubbelturer		Restid		Biljettpriser (i löpande priser)			
				Per dag	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Liggplats	Sittplats	Egen ligg-kupé	Prissystem
IBAB	Nattåg	2013-	dec-april	1	1	18:36	18:36	849 kr	399 kr	3 699 kr	Fast
IBAB	Dagståg	2013-	lör-sön dec-april dagligt	1	1	4:45	4:45	Sittpl 209 kr lägsta	314 kr	-	Fast

3.4 Interregional trafik med och utan konkurrens 2013

Av tabell 3.3 framgår de större interregionala linjerna med och utan konkurrens 2013. Utbudet avser en normal torsdag och priserna visar hur mycket det kostar vid bokning en vecka innan avresedagen. Lägsta pris är det lägsta pris som kunde hittas på någon avgång under dagen. Normalpris är genomsnittspriset för en ombokningsbar men inte återbetalningsbar biljett den aktuella dagen. Det högsta priset avser en återbetalningsbar biljett och är det högsta pris som kunde hittas.

Av tabellen framgår att på de flesta linjer fanns flera alternativ. I några fall, som beskrivits noggrannare ovan, fanns förbindelser med privata operatörer. Vanligare är att man kan välja på olika produkter med SJs tåg men även kombinationsresor med RKTm och SJ.

Om man tar relationen Sundsvall-Stockholm så fanns förutom SJs snabbtåg även förbindelser med X-Trafiks regionaltåg till Gävle där man kan byta till SJs regionaltåg till Stockholm. Detta alternativ tar ca 30 minuter längre men till nästan halva priset. Ett exempel på motsatsen är relationen Östersund-Stockholm där man kan resa med SJ snabbtåg eller InterCity direkt eller ta Norrtåg till Sundsvall och där byta till snabbtåget till Stockholm, vilket är väsentligt dyrare och tar också längre tid.

I ett fåtal relationer fanns inga alternativ. Det är utrikesförbindelserna Stockholm-Oslo, Göteborg-Oslo och Göteborg-Malmö/Köpenhamn. Utbudet i dessa relationer är också ganska dåligt med relativt långa restider och få turer utom mellan Malmö och Köpenhamn.

Tabell 3.3: Interregional tågtrafik 2013, större linjer med och utan konkurrens

År	Från	Till	Operatör produkt	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)					
				Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2 klass			1 klass		
								Lägsta pris	Normalt pris	Högsta pris	Lägsta pris	Normalt pris	Högsta pris
Göteborg - Stockholm													
2013	Göteborg C	Stockholm C	SJ Snabbtåg	18	18	2:50	3:11	532 kr	896 kr	1 394 kr	638 kr	1 352 kr	1 754 kr
2013	Göteborg C	Stockholm C	SJ Övriga	1	1	4:26	4:26	477 kr	572 kr	841 kr	Finns ej	Finns ej	Finns ej
2013	Göteborg C	Stockholm C	SJ Regional	7	7	4:35	4:37	430 kr	558 kr	841 kr	607 kr	793 kr	1 103 kr
2013	Göteborg C	Stockholm C	SKJB Blå tåget	1	1	4:26	4:26	400 kr	Finns ej	580 kr	650 kr	Finns ej	805 kr
Sundsvall - Stockholm													
2013	Sundsvall	Stockholm C	SJ Snabbtåg	9	9	3:22	3:36	535 kr	748 kr	1 189 kr	621 kr	835 kr	1 552 kr
2013	Sundsvall	Stockholm C	X-Trafik, SJ	4	0	3:57	4:05	355 kr	377 kr	402 kr	554 kr	604 kr	717 kr
Malmö - Stockholm													
2013	Malmö C	Stockholm C	SJ Snabbtåg	15	15	4:13	4:27	269 kr	702 kr	1 339 kr	642 kr	1 132 kr	1 767 kr
2013	Malmö C	Stockholm C	Veolia Transport	2	2	5:17	5:25	249 kr	348 kr	359 kr	457 kr	498 kr	513 kr
2013	Malmö C	Stockholm C	SJ Nattåg	1	1	7:40	7:40	549 kr	644 kr	874 kr	650 kr	1 126 kr	2 456 kr
											Liggvagn	Sowagn	1kl kupé
2013	Kalmar	Stockholm C	Regionalt+SJ Sna	14	0	4:36	4:41	547 kr	869 kr	1 500 kr	667 kr	1 226 kr	1 836 kr
2013	Kalmar	Stockholm C	Regionalt+SJ Natt	1	0	9:16	9:16	736 kr	861 kr	1 091 kr	837 kr	1 453 kr	2 736 kr
											Liggvagn	Sowagn	1kl kupé
2013	Östersund	Stockholm C	SJ Snabbtåg	1	1	4:53	4:53	347 kr	442 kr	1 237 kr	630 kr	725 kr	1 574 kr
2013	Östersund	Stockholm C	SJ InterCity	1	1	5:25	5:25	335 kr	430 kr	669 kr	664 kr	759 kr	1 328 kr
2013	Östersund	Stockholm C	Norrtåg+SJ Snabb	4	0	6:00	6:14	798 kr	954 kr	1 465 kr	884 kr	1 062 kr	1 828 kr
2013	Östersund	Stockholm C	SJ Nattåg	1	1	7:45	7:45	finns ej	finns ej	finns ej	629 kr	1 069 kr	2 567 kr
											Liggvagn	Sowagn	1kl kupé
2013	Karlstad	Stockholm C	SJ Snabbtåg	4	4	2:15	2:38	195 kr	506 kr	932 kr	431 kr	689 kr	1 194 kr
2013	Karlstad	Stockholm C	SJ InterCity	2	2	2:50	2:50	220 kr	312 kr	521 kr	450 kr	545 kr	793 kr
Malmö-Göteborg													
2013	Malmö C	Göteborg C	Öresundstågen	16	16	3:07	3:07	254 kr		317 kr	411 kr		441 kr
Borlänge - Stockholm													
2013	Borlänge	Stockholm C	SJ InterCity	3	3	2:18	2:24	186 kr	222 kr	327 kr	339 kr	483 kr	705 kr
2013	Borlänge	Stockholm C	SJ Snabbtåg	7	7	2:13	2:20	195 kr	315 kr	590 kr	395 kr	523 kr	910 kr
Umeå - Stockholm													
2013	Umeå	Stockholm C	SJ Snabbtåg	3	3	6:28	6:28	665 kr	810 kr	1 478 kr	867 kr	991 kr	2 159 kr
2013	Umeå	Stockholm C	Norrtåg+SJ Snabb	3	0	6:41	6:48	889 kr	1 118 kr	1 561 kr	975 kr	1 218 kr	1 925 kr
2013	Umeå	Stockholm C	SJ Nattåg	2	2	9:07	9:16	467 kr	594 kr	946 kr	558 kr	783 kr	2 164 kr
											Liggvagn	Sowagn	1kl kupé
2013	Luleå	Göteborg C	SJ Nattåg	1	0	18:25	18:25	921 kr	1 016 kr	1 315 kr	749 kr	990 kr	2 508 kr
2013	Luleå	Göteborg C	SJ Nattåg+SJ Sna	1	1	19:25	19:25	807 kr	902 kr	1 202 kr	907 kr	1 006 kr	2 464 kr
											Liggvagn	Sowagn	1kl kupé
Göteborg - Åre													
2013	Göteborg C	Åre	SJ Nattåg	1	0	14:10	14:10	515 kr	610 kr	1 030 kr	998 kr	1 657 kr	2 673 kr
Stockholm - Köpenhamn													
2013	Stockholm C	Köpenhamn H	SJ Snabbtåg	6	6	4:52	5:07	195 kr	537 kr	1 385 kr	876 kr	1 218 kr	1 825 kr
2013	Stockholm C	Köpenhamn H	SJ Snabbtåg+Öres	10	0	5:01	5:31	444 kr	876 kr	1 801 kr	788 kr	1 307 kr	2 248 kr
2013	Stockholm C	Köpenhamn H	SJ Nattåg+Öresun	1	0	9:03	9:03	655 kr	775 kr	991 kr	751 kr	845 kr	2 517 kr
											Liggvagn	Sowagn	1kl kupé
2013	Stockholm C	Oslo S	SJ InterCity	2	2	5:55	5:57	447 kr	508 kr	620 kr	743 kr	832 kr	961 kr
Göteborg - Köpenhamn													
2013	Göteborg C	Köpenhamn H	Öresundstågen	16	15	3:47	3:50	338 kr		422 kr	548 kr		577 kr
Göteborg - Oslo													
2013	Göteborg C	Oslo S	NSB	3	3	3:49	3:51	249 kr	518 kr	603 kr			
Gävle - Stockholm													
2013	Gävle C	Stockholm C	SJ Snabbtåg	9	9	1:26	1:26	240 kr	482 kr	665 kr	440 kr	649 kr	916 kr
2013	Gävle C	Stockholm C	SJ Regional	8	8	1:23	1:27	236 kr	258 kr	290 kr	421 kr	485 kr	606 kr
2013	Gävle C	Stockholm C	Övriga/InterCity	3	3	1:35	2:02	140 kr	216 kr	339 kr	333 kr	416 kr	605 kr
2013	Gävle C	Stockholm C	UL+SL och UL+SJ	4	0	2:10	2:11	239 kr	239 kr	239 kr			
Karlstad - Göteborg													
2013	Karlstad C	Göteborg C	SJ Regional	7	7	2:21	2:29	183 kr	243 kr	380 kr	466 kr	563 kr	716 kr
2013	Karlstad C	Göteborg C	Tågab	3	3	2:28	2:43	203 kr		235 kr	324 kr		493 kr
Örebro - Stockholm													
2013	Örebro C	Stockholm C	SJ Regional	19	19	1:31	1:54	173 kr	235 kr	274 kr	258 kr	501 kr	614 kr
2013	Örebro C	Stockholm C	Tågkompaniet+SJ	7	7	2:08	2:24	219 kr	352 kr	671 kr	395 kr	330 kr	922 kr

*) En torsdag

Tabell 3.4: Regional tågtrafik 2013, större linjer med och utan konkurrens

År	Från	Till	Operatör produkt	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)					
				Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2 klass			1 klass		
								Lägsta pris	Normalt pris	Högsta pris	Lägsta pris	Normalt pris	Högsta pris
Uppsala - Stockholm													
TÅG													
2013	Uppsala C	Stockholm C	SJ Regional	38	38	0:35	0:37	84 kr	90 kr	89 kr	100 kr	111 kr	113 kr
2013	Uppsala C	Stockholm C	SL Pendeltåg	39	39	0:55	0:55	109 kr	109 kr	109 kr	Finns ej	Finns ej	Finns ej
BUSS													
2013	Arlanda	Stockholm C	Swebuss Express	11	2	0:55	1:10	59 kr	69 kr	89 kr	Finns ej	Finns ej	Finns ej
Arlanda-Stockholm C													
TÅG													
2013	Arlanda	Stockholm C	Arlanda Express	111	111	0:20	0:20		260 kr		Finns ej	Finns ej	Finns ej
2013	Arlanda	Stockholm C	SL Pendeltåg	39	39	0:37	0:37		124 kr		Finns ej	Finns ej	Finns ej
2013	Arlanda	Stockholm C	SJ Regional	9	9	0:19	0:19	234 kr	266 kr	327 kr	310 kr	338 kr	396 kr
BUSS													
2013	Arlanda	Stockholm C	Flygbussarna	92	92	0:45	0:45		99 kr		Finns ej	Finns ej	Finns ej
Eskilstuna - Stockholm													
2013	Eskilstuna	Stockholm C	SJ Regional	16	16	0:48	1:02	124 kr	133 kr	152 kr	134 kr	153 kr	192 kr
Västerås - Stockholm													
2013	Västerås C	Stockholm C	SJ Regional	22	22	0:54	0:56	95 kr	131 kr	150 kr	171 kr	188 kr	192 kr
Nyköping - Stockholm													
2013	Nyköping	Stockholm C	SJ Regional	14	14	1:02	1:07	122 kr	131 kr	150 kr	175 kr	194 kr	192 kr
Malmö - Köpenhamn													
2013	Malmö C	Köpenhamn H	Öresundstågen	77	77	0:34	0:35	84 kr	105 kr	105 kr			

3.5 Regional trafik med och utan konkurrens 2013

Av tabell 3.3 framgår några större regionala linjer med och utan konkurrens. I några fall har även konkurrerande busstrafik tagits med. Intressant är relationen Uppsala-Stockholm och Arlanda-Stockholm som berörs av SLs nya pendeltåg mellan Älvsjö/Tumba och Uppsala via Arlanda. Det var visserligen möjligt att resa i denna relation tidigare genom att byta tåg i Upplands Väsby men en direkt förbindelse är mycket mer konkurrenskraftig. Av tabellen framgår att turtätheten har fördubblats genom att SL kör 39 dubbelturer och SJ 38. Restiden med SLs pendeltåg är emellertid ca 20 minuter längre då det stannar på alla stationer under vägen. Priset för en enstaka resa med "kontantbiljett" är lägre med SJs regionaltåg som också har högre komfort men månadskortet på SLs tåg är billigare särskilt om man skall resa anslutningsresor med lokaltrafiken i Stockholm eller Uppsala.

SLs pendeltåg ger också nya resmöjligheter till Arlanda särskilt från pendeltågstationerna under vägen. Här är det ett billigare alternativ än Arlanda Express trots den extra avgiften på 75 kr i Arlanda men flygbussen är fortfarande det billigaste alternativet med ungefär samma restid. Delvis som en följd av den nya pendeln lade Swebus Express ner sina direktbussar mellan Stockholm och Arlanda som konkurrerade med flygbussarna.

I de övriga relationerna finns inga alternativ utom några bussar som redovisas i kapitel 8.



SJ 2000 som svarar för huvuddelen av SJs fjärrtrafik Stockholm-Göteborg sedan 1991. Tåget tillverkades 1990-2000 och har korglutning vilket gör att det kan köra fortare i kurvorna än konventionella tåg. Foto: SJ.



MTR express kommer att köra tåg Stockholm-Göteborg från hösten 2014 och har beställt nya tåg av samma typ som NSB (Norska Statsbanorna) typ BM74 men med annan inredning. De tillverkas i Schweiz av Stadler. Foto: Stadler.



Blå tåget Uppsala–Stockholm–Göteborg körs av Skandinaviska Jernbanor. Det hade 2013 inhyrt godstågslok typ Traxx från Railpool och upprustade vagnar från 1960-talet. Foto: Oskar Fröidh Västra stambanan vid Stjärnhov 28 april 2012.



Citytåg kommer att köra snabba tåg Stockholm–Göteborg från våren 2014 med inhyrda lok och vagnar. Vilken typ är ännu inte känt. Bilden visar Veolias tåg Stockholm–Malmö med inhyrt lok från Hector Rail. Foto: Oskar Fröidh Västra stambanan vid Stjärnhov 28 april 2012.

3.6 Ny trafik i tågplan 2014

Inför tågplan 2014 har flera nya operatörer sökt och fått tåglägen för kommersiell interregional trafik. Två nya operatörer planerar att köra en relativt omfattande trafik mellan Stockholm och Göteborg. Det blir även ny trafik mellan Stockholm och Sundsvall. Samtidigt ligger den trafik som bedrevs av privata operatörer 2013 kvar. Det innebär nu att konkurrensen med SJ inte längre är marginell utan kommer att bli betydande mellan Stockholm och Göteborg. Nedan görs en genomgång av den planerade trafiken 2014.

Stockholm-Göteborg

På Västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg har flera nya operatörer sökt tåglägen för interregional persontrafik i Tågplan 2014 (T14). I föregående tågplan (T13) trafikerar SJ sträckan med dels snabbtåg (SJ 2000), dels Intercitytåg. Skandinaviska Jernbanor kör också några tåg i veckosluten. Dessutom tillkommer möjligheten att åka med SJ Stockholm–Göteborg via Västerås och Örebro, men det ger en längre restid.

I T14 som börjar gälla i december 2013 har fyra operatörer beviljats tåglägen i interregional persontrafik; SJ, MTR, Citytåg i Sverige och Skandinaviska Jernbanor. De tillkommande operatörerna MTR och Citytåg i Sverige planerar att starta sin trafik från hösten 2014. Både MTR och Citytåg inriktar sig på ändpunktsmarknaden i första hand, det vill säga resor mellan Stockholm och Göteborg. Framför allt SJ erbjuder anslutningar till andra tåg vid uppehåll längs vägen med SJ 2000.

Den föreslagna tidtabellen framgår av tabell. När MTR (från 25 augusti 2014) och Citytåg i Sverige (från 18 augusti 2014) börjar med sin trafik ställer SJ in två avgångar med SJ 2000, avgångarna från Stockholm C kl 6:59 och kl 17:36, två snabbtåg som går non-stopp och har korta restider mellan ändpunkterna. Dessutom försvinner ett SJ Intercitytåg, avgång 7:44 från Stockholm C. Efter nykomlingarnas trafikstart återstår 17 avgångar med SJ 2000. MTR har beviljats åtta tåglägen och Citytåg tre. Skandinaviska Jernbanor kör två tåg men inte tisdagar och onsdag förmiddagar när fritidsresandet är som minst. Skandinaviska Jernbanor har också längre restider än de andra operatörerna, omkring 4 timmar jämfört med 2:56–3:25 för Stockholm–Göteborg. Motsvarande tidtabellsmönster finns i andra körriktningen.

Stockholm-Sundsvall

Ett tågläge fram och åter har beviljats för operatören Hector Rail i T14. Tågläget utgår från Sundsvall måndag-fredag kl 7:03 och kommer till Stockholm kl 10:45 (på lördagar 9:17-13:08). Retur från Stockholm kl 17:47 till Sundsvall kl 21:47 (måndagar-fredagar och söndagar). Restiderna och uppehåll på mellanstationer är i stort sett jämförbara med SJ:s snabbtåg (SJ 3000/X55 utan korglutning) och Hector Rails tåglägen har lagts mitt emellan SJ-avgångar så att det finns flera avgångar att välja mellan. Detaljer om vem som ska vara huvudman för trafiken och under vilket varumärke har inte offentliggjorts, inte heller när den kommer att starta.

Stockholm-Västerås-Ludvika

Tåg i Bergslagen trafikerar sträckan Västerås–Fagersta–Ludvika. Tågkompaniet som kör trafiken har beviljats tåglägen för att förlänga fem avgångar vardera lördagar och söndagar från och till Stockholm så att det blir direkta förbindelser Stockholm–Ludvika. Det har funnits tidigare i historien men försvann när Västmanlands län tog över ansvaret för trafiken från SJ på 1980-talet. På sträckan Stockholm–Västerås blir det i konkurrens med SJ AB fjärr- och regionaltrafik inom TiM.

Tabell: Den föreslagna tidtabellen för fjärrtrafik mellan Stockholm-Göteborg.

Utbud Stockholm-Göteborg T14, måndag-fredag

SJ		MTR		Citytåg i Sverige		Skandinaviska Jernbanor	
Avgångstid	Restid	Avgångstid	Restid	Avgångstid	Restid	Avgångstid	Restid
6:06	2:49						
6:14	3:11	6:36	3:19				
6:59	2:56						
7:14	3:11	7:36*	3:19	7:40	3:25		
7:44	3:56						
8:14	3:11			8:43	3:17	8:26 M,To,F	4:04
9:14	3:11						
10:14	3:11	10:36	3:19				
11:14	3:11	11:36	3:19				
12:14	3:11						
13:14	3:16						
14:14	3:11						
15:14	3:11	15:51	3:19	15:40	3:20	15:06 M, O-F	3:49
16:14	3:11						
16:36	2:54	16:55	3:15				
17:14	3:11						
17:36*	2:54						
18:14	3:11	18:51	3:19				
19:14	3:11						
20:14	3:11	20:25	3:10				

Rött fält: Tåget går ej under hösten 2014 (* Dras in fr o m 29 september)

Blått fält: Tåget går enbart under hösten 2014 med trafikstart 18 (Citytåg) resp. 25 augusti (MTR) (* Går fr o m 29 september)

Mellan Stockholm och Malmö har utbudet ökat med 11% på grund av avregleringen, några större förändringar är inte planerade 2014.

Mellan Stockholm och Sundsvall är tillkommer en dubbeltur per dag med en ny operatör vilket innebär ett ökat utbud med 11%.

4 Utvärdering av avregleringens effekter

4.1 Hittillsvarande effekter av avregleringen

Syftet med avregleringen

Syftet med avregleringen av järnvägen är i grunden att den ska leda till en förbättring av trafikutbudet så att fler väljer tåget. Det kan ske på två sätt: Dels genom att nya operatörer etablerar ny trafik dels genom att de gamla statliga operatörerna blir effektivare och mer kundanpassade genom konkurrenstrycket. Det har varit klart uttalat från EU redan i början på 1990-talet att avregleringen var ett sätt att sätta press på de gamla statliga monopolföretagen. Avregleringens effekter kan således inte bara mätas i de nya operatörernas etablering utan även hur de gamla operatörerna påverkats.

Nya operatörer kan etablera helt ny trafik som inte fanns tidigare eller att välja att konkurrera med befintlig trafik. Konkurrensen kan gälla utbud (restid, turtäthet), komfort (vagnsstandard), service (servering) eller pris. Det enklaste konkurrensmedlet som en ny operatör kan arbeta med är priset. Ofta är det också så konkurrensen börjar på en avreglerad marknad. Om en ny tågoperatör sänker priset så innebär det inte bara att man kan ta resenärer från den befintliga operatören utan också att tågtrafikens marknad ökar genom att fler väljer tåget i stället för bil, buss och flyg. Frågan är då vilka nischer de hittillsvarande nya operatörerna riktat in sig på och vilka effekter det fått.

De nya operatörernas inriktning

I detta avsnitt görs en analys av de nya operatörernas inriktning på marknaden och vilka effekter de fått. Vi koncentrerar oss här på Veolia, Blå tåget, Tågäkeriet i Bergslagen och Väst kustbanan dvs den trafik som fortfarande bedrevs i början av 2012.

Veolia var den första operatören som började konkurrera med SJ:s kommersiella trafik. Veolia började med säsongsbunden nattågstrafik till Jämtland redan 2007 från första dagen det blev tillåtet. Det är allmänt känt att det är mycket svårt att få nattågstrafik lönsam och det är en anledning till att nattågstrafiken till övre Norrland (Umeå, Luleå, Kiruna och Narvik) upphandlas av staten. Jämtlandstrafiken har dock ingått i SJ:s kommersiella nät och det tidigare trafikeringsåtagandet. Veolia hade skaffat erfarenhet av nattågstrafiken genom sitt uppdrag att köra trafiken till övre Norrland 2003-2008 och hade också skaffat sig några egna vagnar.

Veolia hade således en organisation och kompetens att köra nattågstrafik och genom att använda äldre vagnar och inhyrda lok kunde de fasta kostnaderna begränsas. Man valde också att köra just den period då efterfrågan är som störst från mitten av december t.o.m. april och använde ett tågsätt för att köra två dubbelturer per vecka. På så sätt minimerades kostnaderna och maximerades intäkterna. Det går inte av Veolias redovisning att utläsa om trafiken varit lönsam men det är inte osannolikt att man uppnått break-even även om det inte kan vara frågan om några stora vinster.

Trafiken sattes således in under en period då det finns större efterfrågan av tågresor än vad SJ kan dimensionera sitt utbud för. Dessutom hade Veolia fasta priser som i vissa fall var lägre än SJ:s normala priser vid sen bokning. SJ kunde dock ibland erbjuda lägre priser vid tidig bokning. Det fasta, och relativt låga, priset var en del i marknadsföringen. Veolia satsade mer på ligg- och sittvagnsresande medan SJ hade ett mer varierat utbud också med sovagnar vilket innebär att man delvis inriktade sig mot andra kundgrupper.

Det går inte att se någon direkt inverkan på SJ:s nattågstrafik när det gäller utbudet, möjligtvis att det kan ha påverkat den rörliga prissättningen. Dock är efterfrågan så stor under denna period att det sannolikt inte inneburit något betydande intäktsbortfall för SJ utan att Veolia i stället huvudsakligen vunnit nya resenärer.

Veolia började köra från Göteborg via Stockholm till Jämtland och täckte på så sätt båda marknaderna. Senare valde Veolia att köra från Malmö eftersom SJ hade en starkare ställning i Göteborg och Veolia också har sin bas i Malmö och kunde integrera nattågstrafiken med veckoslutstrafiken.

SJ har 2010 omorganiserat sin nattågstrafik och överfört den till Norrlandståg som också kör nattågstrafiken till övre Norrland. Norrlandståg har under delar av året valt att integrera nattågen till Jämtland med nattågen till övre Norrland så att man kör ett tåg Göteborg-Stockholm-Ånge där det delas upp i två tåg, ett till Jämtland och ett till Norrland. Under vinterperioden körs dock fortfarande separata tåg. Detta beror sannolikt inte på konkurrensen från Veolia utan är mer på att SJ vill förbättra sin lönsamhet generellt.

När även veckoslutstrafik blev tillåten 2009 så var Veolia också då först ut med att köra dagtåg Stockholm-Malmö som konkurrerande med SJ:s trafik. Även i veckosluten åtminstone på fredag och söndag är efterfrågan så stor att det kan vara svårt för en operatör att hålla resurser för att tillfredsställa hela marknaden. Om man har monopol så kan man ju också välja hur stor del av marknaden man vill ta och variera priset för att optimera lönsamheten. Veolia var också de första att köra daglig trafik mellan Stockholm och Malmö och började den 1 oktober 2010.

Man kan konstatera att SJ satte in InterCity-tåg på sträckan Malmö-Stockholm igen år 2010 som marknadsfördes som en lågprisprodukt. InterCity-tågen hade då varit nedlagda sedan 2005 och ersatta av X2000-tåg och regionaltåg. SJ planerade att köra två dubbelturer dagligen Stockholm-Malmö men på grund av fordonsbrist blev trafiken stundtals reducerad. SJ valde att 2012 köra InterCity-tågen enbart i samband med veckosluten och har i stället utökat antalet turer med snabbtåg och kan ju dessutom variera priserna beroende på efterfrågan.

SJ satte också in InterCity-tåg mellan Stockholm och Göteborg och planerade också att sätta in InterCity-tåg mellan Stockholm och Sundsvall. Trafiken till Sundsvall kom aldrig igång på grund av fordonsbrist som följd av vinterproblemen och har därefter inte etablerats. En bidragande orsak är de kapacitetsproblem som finns på Ostkustbanan. Trafiken med InterCity-tåg mellan Stockholm och Göteborg kan mer ses som ett komplement till de s.k. "här-och-där-tågen" Stockholm-Västerås-Göteborg som tidigare gick som InterCity-tåg men som fr.o.m. år 2010 kördes med regionaltåget X40 som inte är anpassat för fjärrtrafik.

T.o.m. 2012 kan man konstatera att Veolia snarare kör en kompletterande än konkurrerande nattågstrafik till Jämtland som innebär att resenärerna fått ett större utbud att välja på. På Stockholm-Malmö har Veolias dagtågstrafik delvis konkurrerat med SJ som också satt in InterCity-tåg numera enbart i veckosluten. Även här har resenärerna fått ett större utbud att välja på och sannolikt har prisbilden också påverkats. SJ:s snabbtågstrafik har sannolikt större problem med flygkonkurrensen mellan Stockholm och Malmö särskilt sedan förseningarna ökat markant.

Skandinaviska Jernbanor som kör Blå tåget mellan Stockholm och Göteborg som snarare är att betrakta som ett lyx-tåg jämfört med Veolias lågpriståg. Kapaciteten är hittills begränsad till 88 1klass-platser per tåg vilket är något mer än i en snabbtågsvagn, men fler vagnar kan sättas in vid behov. Trafiken var från början daglig men har nu reducerats till veckosluten. Det kan betraktas som ett komplement till SJ:s mycket omfattande trafik på denna sträcka. Någon förändring av SJ:s utbud och prissättning går inte att härleda som följd av Blå Tåget. Blå tåget har nu också börjat sälja 2klass-biljetter så det återstår att se om trafiken kan utvidgas också till lågprismarknaden. Resenärerna har fått något mer att välja på men påverkan på marknaden är hittills liten.

Tågakeriet i Bergslagen har som målsättning att komplettera SJ:s utbud och samarbetar också med SJ. Framförallt kör man direkta förbindelser i relationer där resor med SJ kräver ett eller flera byten samt med anknäpning till Värmland där TÅGAB har sitt säte i Kristinehamn. Detta har inte heller haft någon påverkan på SJ:s trafik. Resultatet är framförallt att resenärerna fått bekvämare förbindelser i några relationer.

Västkostbanan är ett mycket speciellt fall då det inte är den typen av fri konkurrens med SJ som avregleringen från början var inriktad på. Länshuvudmännen fick trafikeringsrätten över länsgränsen inte minst för att inte vara beroende av SJ vid upphandlingen av trafiken. Länshuvudmännen lyckades också pressa kostnaden i den upphandlade trafiken både i Sydsverige och i Västsverige genom att upphandla trafiken från DSB:s dotterbolag men då dessa höll på att gå i konkurs på grund av dålig lönsamhet har trafiken nu övertagits av andra operatörer till betydligt högre kostnad (i det ena fallet SJ).

Västkostbanan är också speciell i och med att kommunalt eller landstingsägd och delvis skattesubventionerad trafik, Öresundstågen, konkurrerade med statligt ägd trafik som bedrevs på företagsekonomiska villkor. Staten har bidragit till anskaffningen av Öresundstågen och taxan för Öresundstågen är delvis subventionerad. Man skulle kunna vända på det och säga att SJ (eller någon annan) tilläts konkurrera med Öresundstågen som hade fått monopol, vilket påminner om den nya kollektivtrafiklagen fast det här gäller interregional trafik.

SJ valde att i varierande utsträckning köra både X2000 och InterCity-tåg på Västkostbanan samtidigt som Öresundstågstrafiken utvidgades. Utbudet ökade rejält och resenärerna fick både fler turer och lägre priser. KTH:s undersökning av resandet på västkustbanan visade att antalet resenärer ökade med ca 40% och att tåget tog marknadsandelar från andra transportmedel. Problemen uppstod under 2012 då SJ plötsligt beslutade att lägga ner sin trafik på grund av bristande lönsamhet. Resultatet av länshuvudmännens trafikeringsrätt blev i slutändan mindre valfrihet när det gäller operatörer och tågprodukter.

Det återstår att se om SJ eller någon annan operatör kommer tillbaka med ett konkurrenskraftigt fjärrtrafikutbud på västkustbanan. Kanske får vi vänta till år 2015 då tunneln i Hallandsås ska bli klar och kapaciteten ökar och restiderna minskar.

Tabell 5.1. Sammanställning av effekter av avregleringen av den interregionala trafiken.

Relationer Ny operatör	År	Period	Karaktär	Påverkan på SJ	Påverkan på marknaden
Nattåg Jämtland Veolia	2007-	Säsong	Lågpris	Liten	Ökad kapacitet
Malmö-Stockholm Veolia	2009-	Daglig	Lågpris	IC-tåg etablerades	Ökad valfrihet
Göteborg-Stockholm Skandinaviska Jernbanor	2012-	Daglig → veckoslut	Lyxtåg	Liten	Ny produkt
Kristinehamn-Göteborg Falun-Göteborg TÅGAB	2010- 2012-	Daglig	Direkttåg Utan byte	Ingen	Bekvämare resor
Göteborg- Malmö/Köpenhamn Öresundståg	2009- 2011 2012-2013	Daglig	Pendlar- tåg	3 års trafik Därefter SJs trafik nedlagd	Först ökat utbud lägre pris därefter Minskad valfrihet
Göteborg-Malmö SJ	2014-	Daglig	Snabbtåg	Större nät	Ökad valfrihet
Stockholm-Uppsala SL	2013-	Daglig	Pendeltåg	Viss konkurrens	Ökad valfrihet
Malmö-Röjan-Östersund Mora-Röjan (Vemdalen) IBAB	2013- 2013-	Säsong Säsong	Nattåg Anslutning	Ingen Positiv	Ökad valfrihet Ökad valfrihet
Ludvika-Stockholm	2014	Veckoslut	Regionaltåg	Viss konkurrens	Bekvämare resor
Stockholm-Sundsvall Hector	2014	Daglig	IC-tåg	Liten	Ökad valfrihet
Stockholm-Göteborg MTR Citytåg	2014 2014 aug 2014 mars	Daglig 9 turer 5 turer	Snabbtåg	Stor Ökad konkurrens	Ökad valfrihet Lägre priser? Sämre punktlighet?

Nya linjer 2014. För de operatörer som sökt tåglägen från december 2013 men som planerar att starta senare går det ännu inte att göra någon utvärdering då inte priser och servicenivå finns publicerade ännu. Det är inte heller helt säkert när och i vilken omfattning trafiken kommer att starta. I nästa avsnitt redovisas emellertid utbudsförändringarna om det hittillsvarande planerna genomförs fullt ut.

4.2 Ökat utbud som följd av avregleringen

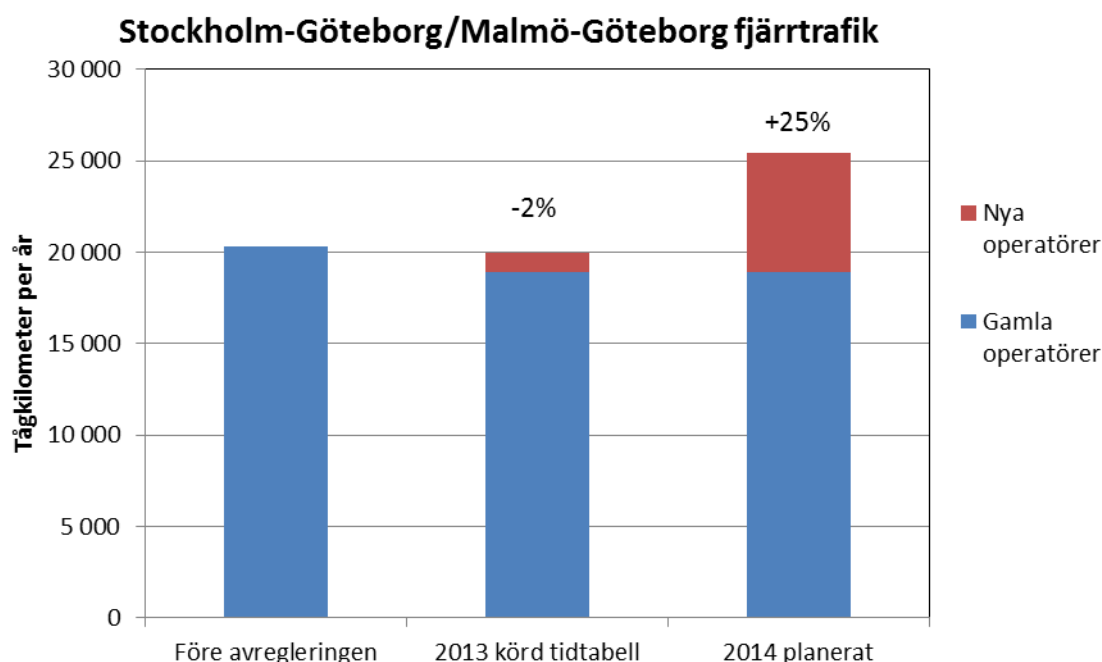
Beräkningar har också gjorts av ökningen av antalet tågkilometer för kommersiell fjärrtrafik på respektive linje. En jämförelse har gjorts med trafiken före avregleringen år 2009, den körda trafiken 2013 och den planerade trafiken 2014. Beräkningen är gjord utifrån antalet körda och planerade turer på respektive linje på helårsbasis. Hänsyn har således inte tagits till att trafiken kommer igång senare under 2014, utan avser att spegla ett långsiktigt läge.

Av figur framgår antal tågkilometer per år utifrån de sökta tåglägena som var 9 för MTR och 5 för Citytåg. I denna beräkning ingår också de s.k. här-och-där-tågen mellan Hallsberg och Göteborg. I den körda tidtabellen var det 7 % fler tågkilometer 2013 än före avregleringen. I den planerade tidtabellen för 2014 ökar utbudet med 61 %. Nu kommer inte alla tåg att köras direkt utan av vad som framgår av nedan så kommer MTR att köra 7 tåg och Citytåg att köra 3 tåg.

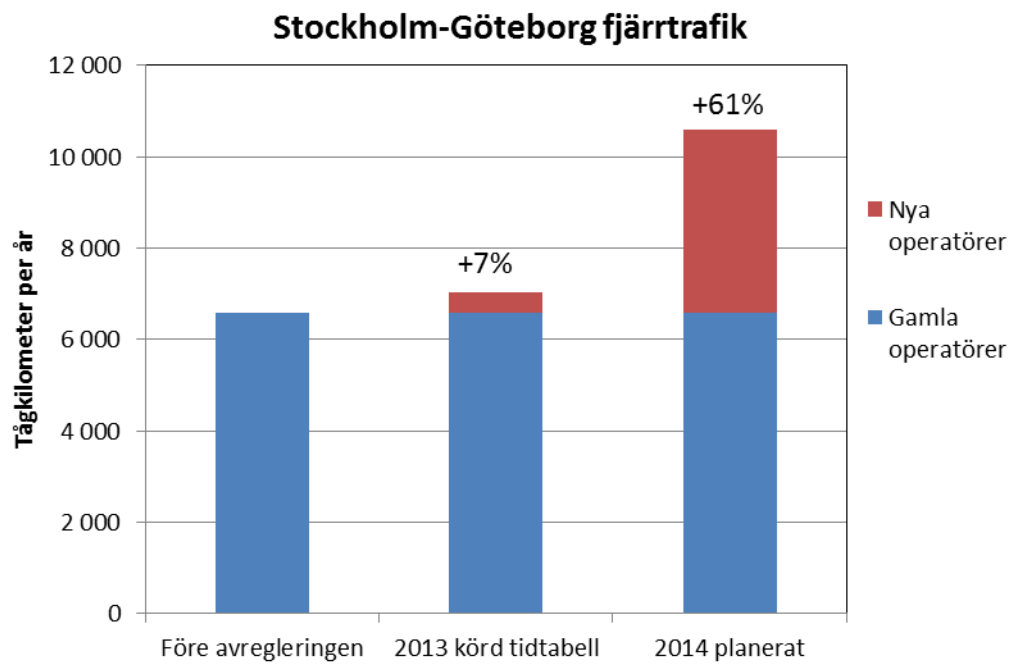
Mellan Stockholm och Malmö har utbudet ökat med 11 % på grund av avregleringen, några större förändringar är inte planerade 2014. Mellan Stockholm och Sundsvall tillkommer en dubbeltur per dag med en ny operatör vilket innebär ett ökat utbud med 8 %.

På Västkustbanan Göteborg-Malmö minskade utbudet med 29 % när SJ slutade köra fjärrtrafik 2010. När SJ börjar köra igen 2014 kommer utbudet att vara 7 % större än 2009.

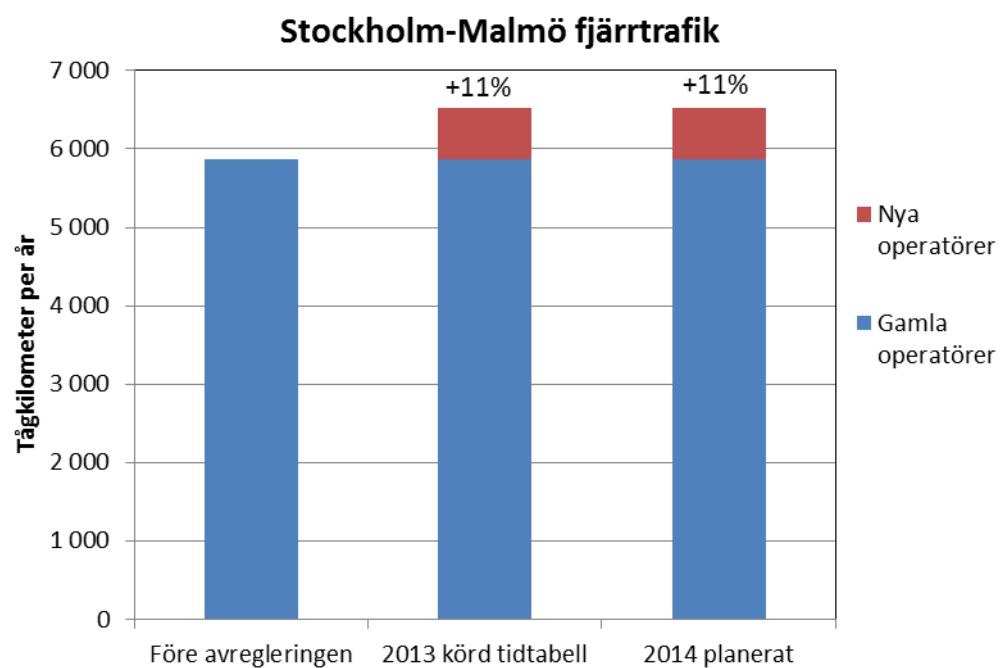
Lägger man ihop de tre linjerna i triangeln Stockholm-Göteborg-Malmö så var utbudet 2 % mindre 2013 än 2009 vilket således blev nettoeffekten av de nya operatörernas intåg Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö och SJs uttåg på västkustbanan. Under 2014 kommer utbudet att öka med 25% som följd av de nya operatörerna på Stockholm-Göteborg och SJs återintåg på västkustbanan.



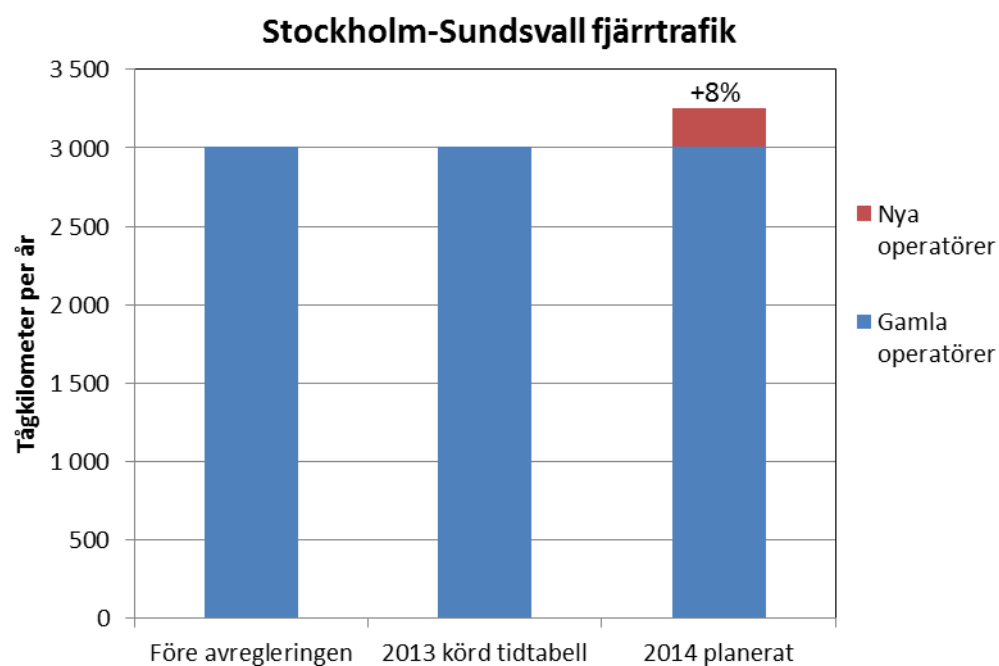
Figur: Antal tågkilometer per år för trafik i triangeln mellan Stockholm-Göteborg-Malmö före avregleringen 2009 och för den körda tidtabellen 2013 och den planerade 2014.



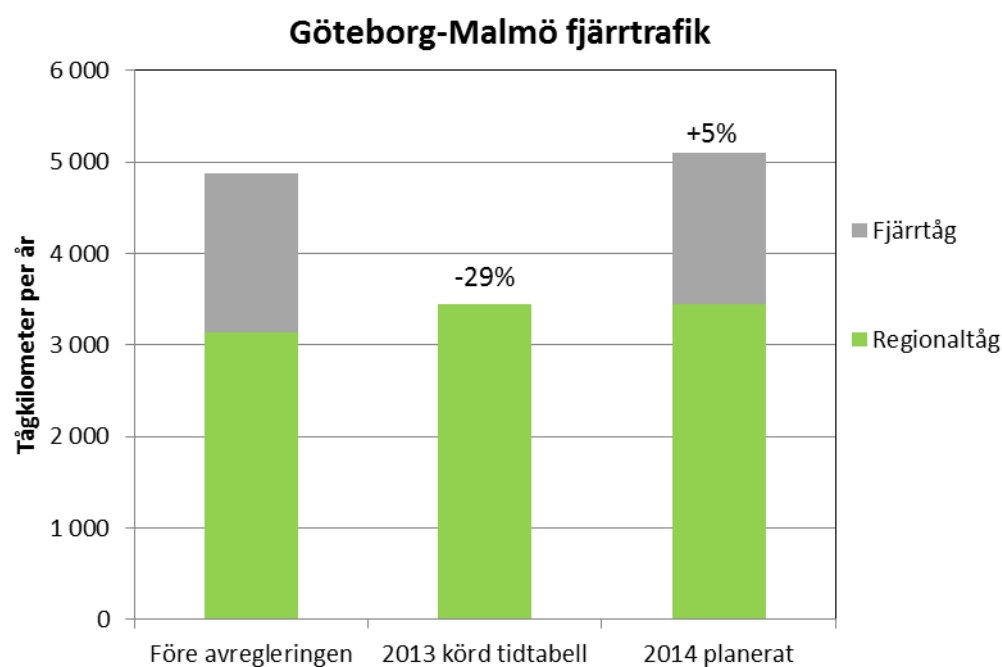
Figur: Antal tågkilometer per år för trafik mellan Stockholm-Göteborg före avregleringen och för den körda tidtabellen 2013 och den planerade 2014.



Figur: Antal tågkilometer per år för trafik mellan Stockholm-Malmö före avregleringen och för den körda tidtabellen 2013 och den planerade 2014.



Figur: Antal tågkilometer per år för trafik mellan Stockholm-Sundsvall före avregleringen och för den körda tidtabellen 2013 och den planerade 2014.



Figur: Antal tågkilometer per år för trafik mellan Stockholm-Malmö före avregleringen 2009 och för den körda tidtabellen 2013 och den planerade 2014.

4.3 Möjliga långsiktiga effekter av avregleringen av tågtrafiken med hänsyn till buss och flyg

Det är svårt att förutsäga effekterna av en avreglering. Genom att man vill skapa en för branschen mer dynamisk utveckling ligger det i sakens natur att förändringen inte blir helt förutsägbar. Vad man kan göra för att få en så god bild som möjligt av effekterna är att jämföra med andra branscher, andra länder och den tidigare utvecklingen för järnvägen.

Syftet med avregleringen av järnvägen är att öka järnvägens marknadsandel genom att minska kostnaderna och öka kvaliteten. Detta kan åstadkommas dels genom att det uppstår nya järnvägsföretag så att kunderna får fler alternativ, dels genom att de gamla järnvägsföretagen blir effektivare och mer marknadsanpassade som en följd av den ökade konkurrensen.

Den vanligaste effekten av avregleringar – åtminstone initialt – är att det blir en prispress. Att konkurrera med ett lågt pris är förhållandevis enkelt och på en tidigare monopolmarknad finns det också ofta utrymme för detta. Det faktum att nya järnvägsföretagen direkt kan koncentrera sig på den mest lönsamma delen av marknaden underlättar detta, medan de gamla nationella järnvägsföretagen ofta har ett mer heltäckande utbud.

Vid avregleringen av den långväga busstrafiken användes som konkurrensmedel ett lågt pris, både mellan bussbolagen och mellan buss och tåg. Vid avregleringen av flyget 1992 hände inte så mycket utan det var först 1994, när Bromma flygplats öppnades för linjetrafik, som konkurrensen började. I detta fall användes snarare kvalitet och service som konkurrensmedel. Först 2003 etablerades mer renodlade lågprisflygbolag i inrikestrafiken i Sverige. Dessa försvann, men kvar fanns lägre priser både hos de kvarvarande flygbolagen och på tågen. 2011 har åter en ny operatör med lågprisinriktning etablerat sig i de största relationerna.

Man kan konstatera att avregleringen av flyget har inneburit att det stadigvarande har funnits minst två operatörer på de två största marknaderna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö, dock med den skillnaden att det ena bolaget kör från Bromma och det andra från Arlanda. På andra linjer har operatörer kommit och gått och det är svårt utifrån dessa förändringar bedöma i vilken mån ett utbud med flera operatörer är uthålligt utanför de största marknaderna.

En konsekvens av flygets avreglering är att utbudet på de mindre flygplatserna successivt har försämrats och blivit dyrare. Detta kan också bli en möjlig konsekvens för järnvägen. När SJ inte längre har monopol på ett kommersiellt nät, behöver man inte längre upprätthålla ett jämt och högt utbud. I slutändan kan det bli så att SJ försämrar utbudet på de mindre lönsamma linjerna för att ha råd att konkurrera på de större linjerna. Detta kan också medföra att samhället tvingas att subventionera mer trafik på olönsamma linjer.

Nya operatörer kan också generera ny trafik, dels genom att erbjuda ett lägre pris, dels genom att köra i nya relationer eller erbjuda en bättre service. När den långväga busstrafiken avreglerades blev det också efter ett tag lägre priser på tågen. Den största effekten av detta blev inte att bussresenärer började åka tåg utan att bilister började åka tåg. Ungefär 75 % av alla långväga resor sker med bil, så det är där den största marknadspotentialen finns.

Erfarenheterna från utlandet är begränsade, eftersom det inte finns något land där en så pass fullständig avreglering genomförts i praktiken som i Sverige. Visserligen har det teoretiskt varit fritt att köra fjärrtrafik i Tyskland sedan länge men i praktiken saknas det möjligheter. Resultatet hittills

har blivit att Veolia i ett antal år kört en linje där DB dragit ned på utbudet. Konceptet är ett enkelt utbud med ett lågt pris. Konkurrens har nu också uppstått för Europas höghastighetståg. I Italien har en privat operatör köpt 25 nya höghastighetståg från Frankrike och ska börja köra konkurrerande trafik med de Italienska statsjärnvägarna under 2012. Det finns också fler planer på konkurrerande höghastighetstrafik där bl.a. flygbolag är engagerade.

Följande slutsatser kan dras av konkurrens på spåren mot bakgrund av den hittillsvarande utvecklingen och utvecklingen av buss- och flygkonkurrensen.

- Konkurrens på spåren kan ge utökat utbud i de stora relationerna
- Konkurrensen ger också kompletterande trafik i vissa relationer
- Konkurrens från RKTm långväga trafik kan urholka underlaget för kommersiell trafik
- Konkurrensen leder till lägre priser (konsumentöverskott) på linjer med konkurrens
- Konkurrensen leder till sämre lönsamhet för operatörerna (producentöverskott) och kan leda till omstruktureringar
- På lång sikt kan det kommersiella nätet minska i omfattning

5 Intermodal och intramodal konkurrens

Utvecklingen av den intermodala konkurrensen – mellan olika transportmedel – och den intramodala konkurrensen – mellan olika operatörer i samma relation, beskrivs här för relationerna Stockholm – Göteborg, Stockholm-Malmö och Göteborg-Malmö. Det är de relationer där det år 2013 fanns flera operatörer inom tågtrafiken och flygtrafiken och dessutom buss och bil. Utvecklingen beskrivs för åren 1990, 2000, 2010 och 2014. Dessa årtal representerar olika stadier i infrastruktur, utbud och konkurrenssituation.

- 1990 var det monopol både inom tåg, flyg och buss-trafiken. Det var också före investeringarna i järnvägsnätet och introduktionen av snabbtågstrafiken.
- 2000 hade både flyget och den långväga busstrafiken avreglerats och snabbtågstrafiken byggts ut.
- 2010 hade järnvägen börjat avregleras men konkurrensen var marginell och det var hård konkurrens inom inrikesflyget.
- 2014 hade konkurrensen inom järnvägen också blivit hård.

En översikt över utbudet Göteborg-Stockholm för tåg, flyg, buss och bil framgår av tabell 5.1. År 1990 var flyget det klart snabbaste transportmedlet och det fanns ingen daglig långväga busstrafik Stockholm-Göteborg. Vid denna tid krävdes tillstånd för att bedriva länsgränsöverskridande långväga busstrafik vilket innebar att det huvudsakligen bedrevs veckoslutstrafik.

År 2000 var snabbtågstrafiken utbyggd och tåget var ungefär lika snabbt som flyget från City till City. Det var konkurrens mellan SAS som körde från Arlanda och Malmö Aviation som körde från Bromma till Göteborg sedan 1994. Det fanns flera konkurrerande bussbolag mellan Stockholm-Göteborg sedan 1997.

År 2010 fanns även konkurrerande flygtrafik från Arlanda till Göteborg av Norwegian. Snabbtågen var som snabbast och billigast detta år med en restid på 2:45 för direkttågen och ett lägsta pris på 95 kr vid tidig bokning. Tågtrafiken blev formellt avreglerad och det fanns en ny tågoperatör som körde en dubbeltur med Inter-City-tåg Stockholm-Göteborg.

År 2014 kommer det även att bli hård konkurrens inom tågtrafiken då två nya operatörer kommer att köra snabba tåg Stockholm-Göteborg. Enligt planerna kommer det att gå 37 tåg Stockholm-Göteborg och 33 flygavgångar om flygutbudet blir detsamma som 2013.

En översikt över utbudet Malmö-Stockholm för tåg, flyg, buss och bil framgår av tabell 5.2. År 1990 var flyget det klart snabbaste transportmedlet med ca 3h restid city till city medan tåget tog drygt 6h. Det fanns ingen långväga busstrafik och bilen tog ca 6,5 h inkl. rast.

År 2000 var snabbtågstrafiken utbyggd och tåget tog ca 4,5h. Liksom mellan Stockholm och Göteborg var det konkurrens mellan SAS som körde från Arlanda och Malmö Aviation som körde från Bromma till Göteborg sedan 1994. Det fanns långväga busstrafik men hade få turer och var långsam både jämfört med tåg och bil.

År 2010 fanns även konkurrerande flygtrafik från Arlanda till Malmö av Norwegian. Snabbtågen var ungefär lika snabba som förut och som billigast med ett lägsta pris på 95 kr vid tidig bokning. Det fanns en ny tågoperatör som körde veckoslutståg med Inter-City-tåg med lågpriskaraktär. År 2014

kördes detta tåg dagligen, men för övrigt hade inte utbudet förändrats nämnvärt med något transportmedel.

En översikt över utbudet Malmö-Göteborg för tåg, buss och bil framgår av tabell 5.3. På denna sträcka har det inte funnits flyg, då sträckan är kort och det finns flyg mellan Göteborg och Köpenhamn som delvis fyller samma funktion. År 1990 var bilen det klart snabbaste transportmedlet och tog ca 2:45 utan rast. Tåget tog ca 3,5h. Det fanns ingen daglig långväga busstrafik.

År 2000 kördes tågtrafiken under det första halvåret av det privata bolaget Sydvästen med InterCity-traffic som tog ca 3,5h. Annars hade SJ kört snabbtåg sedan 1996 med en restid på ca 3h, vilket också blev restiden efter att Sydvästen upphört och SJ fått tillbaka trafiken. År 2000 fanns det också en omfattande busstrafik längs västkusten med flera konkurrerande bolag och en restid på ca 3,5h. Motorvägen hade byggts ut så att restiden med bil minskats till ca 2,5h.

År 2010 konkurrerande RTKM med SJs kommersiella tågtrafik på västkustbanan sedan länstrafikhuvudmännen fått trafikeringsrätten 2009. Den kortaste restiden med tåg var 2:47 och det gick 23 dubbelturer per dag. SJ lade emellertid ner sin fjärrtrafik på västkustbanan 2012 och då blev det 16 dubbelturer med regionaltåg 2012-2013 med en restid på 3:07. 2014 så kommer SJ att åter köra snabbtåg på västkustbanan med en restid på ca 2:30 och det blir totalt 23 dubbelturer. En resa med bil tog 2:25 redan år 2010 då hastigheten på motorvägen höjts till 120 km/h på vissa sträckor. 2013 fanns tre konkurrerande bussbolag som körde sammanlagt 18 dubbelturer med en kortaste restiden 3:25.

Sammanfattning

Den intermodala konkurrensen är som starkast mellan Göteborg och Stockholm. Tåget är ungefär lika snabbt som flyget med ca 3 timmars restid räknat från City till City sedan snabbtågen introducerades. Restiden med buss och bil är längre även jämfört med de långsammaste tågen som har lägre priser och därmed kan konkurrera med bil och buss. Bilen är dock generellt konkurrenskraftig för resor med många personer och mycket bagage och är också ett alternativ.

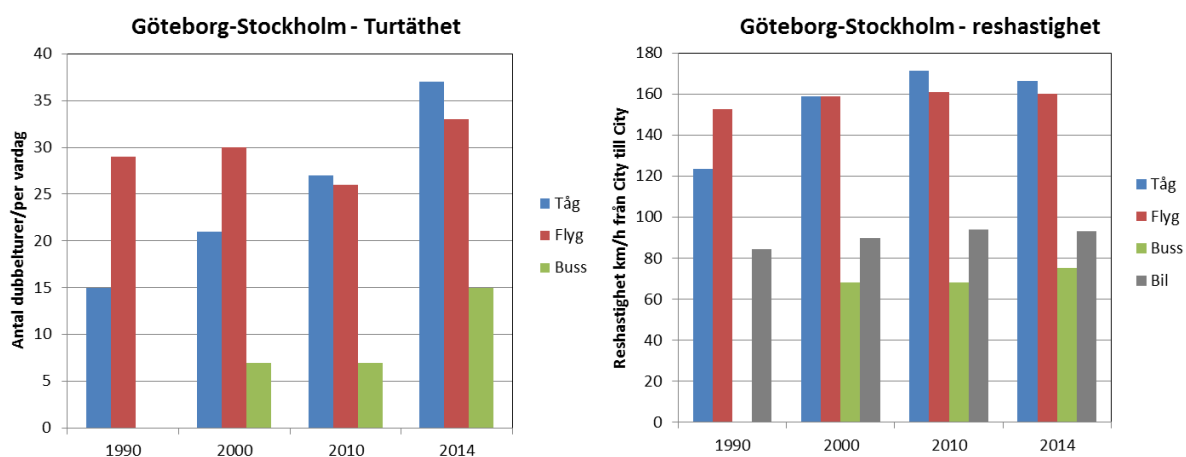
Mellan Malmö och Stockholm är flyget snabbast och medger resor över dagen fram och tillbaka. Tåget är konkurrenskraftigt med bil och buss när det gäller restiden och med flyg med hänsyn till priset och att man kan arbeta eller vila under resan. Snabbtåget har också hög turtäthet med en tur per timme ungefär som Malmö Aviation. Sträckan är något för lång för att en bussresa ska vara attraktiv och det finns endast två direkta bussavgångar.

På sträckan Malmö-Göteborg är tåg, buss och bil som mest likvärdiga när det gäller restider. Det är motorväg hela vägen vilket gynnar bil och buss medan järnvägen ännu saknar dubbelspår hela vägen bl.a. genom Hallandsåsen. Genomsnittshastigheten är som högst med bil i denna relation och som lägst med tåg av de här redovisade relationerna. Det finns inget flyg Malmö-Göteborg men däremot Göteborg-Köpenhamn.

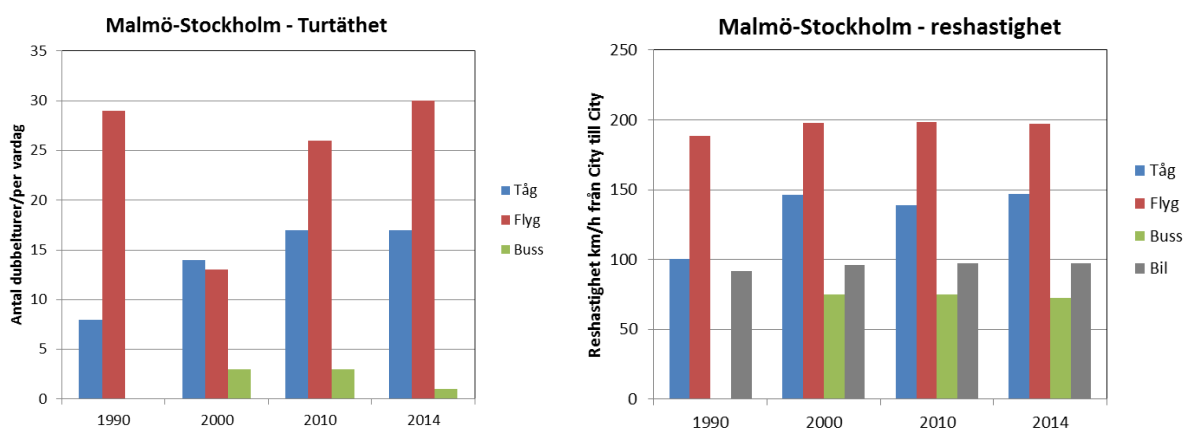
Sammanfattningsvis var tåget relativt sett konkurrenskraftigt Stockholm-Göteborg, flyg och tåg Stockholm-Malmö och bil och buss Malmö-Göteborg.

Tabell 6.1. Utbud med tåg, flyg, buss och bil i relationen Göteborg-Stockholm 1990, 2000, 2010 och 2014.

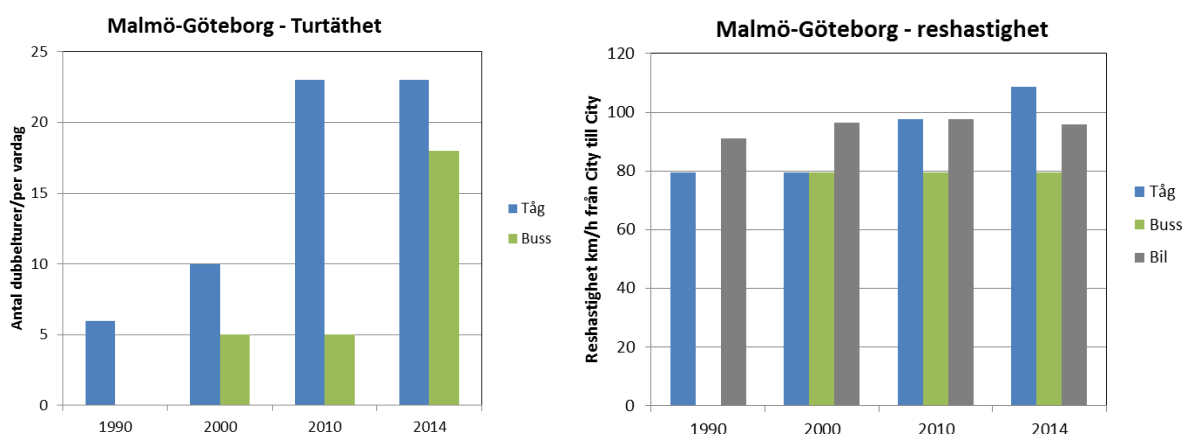
År	Antal operatörer			Antal dubbelturer per dag			Medelhastighet km/h			
	Tåg	Flyg	Buss	Tåg	Flyg	Buss	Tåg	Flyg	Buss	Bil
Göteborg-Stockholm										
1990	1	1	0	15	29	0	123	153	0	84
2000	1	2	2	21	30	9	159	159	68	90
2010	1	2	1	27	26	7	171	161	68	94
2014	4	3	3	37	33	15	166	160	75	93
Malmö-Stockholm										
1990	1	1	0	8	29	0	100	188	0	92
2000	1	2	1	14	13	3	146	198	64	96
2010	2	2	1	17	26	3	139	198	75	97
2014	2	3	1	17	30	1	147	197	73	97
Malmö-Göteborg										
1990	1	-	0	6	-	0	80	-	0	91
2000	1	-	1	10	-	5	80	-	65	96
2010	2	-	2	23	-	5	98	-	80	98
2014	2	-	3	23	-	18	109	-	80	96



Figur: Turtäthet och reshastighet med tåg, flyg, buss och bil Göteborg-Stockholm 1990-2014.



Figur: Turtäthet och reshastighet med tåg, flyg, buss och bil Malmö-Stockholm 1990-2014.



Figur: Turtäthet och reshastighet med tåg, buss och bil Malmö-Göteborg 1990-2014.

Tabell 6.1. Utbud med tåg, flyg, buss och bil i relationen Göteborg-Stockholm 1990, 2000, 2010 och 2014.

Göteborg-Stockholm												
1990	Antal operatörer	Antal turer per riktning				Restid			Medel-hastighet km/h**	Prisnivå 2011		
		Totalt	därav Snabbtåg		därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Från City till City		Normal-pris	Lägsta pris	Högsta pris
Tåg												
1990	1	15	0		15	3:49	4:11	3:49	123	532 kr	156 kr	833 kr
2000	1	21	15		21	2:59	3:41	2:59	159	621 kr	221 kr	1 469 kr
2010	1	27	18		27	2:45	3:35	2:45	171	737 kr	98 kr	1 717 kr
2014	4	37	28		37	2:50	3:33	2:50	166	692 kr	195 kr	1 754 kr
Flyg												
1990	1	29	29		0	1:05	1:05	3:15	153	1 700 kr	466 kr	2 088 kr
2000	2	30	19		11	0:55	0:55	2:57	159	1 474 kr	250 kr	2 088 kr
2010	2	26	14		12	0:55	0:55	2:55	161	1 562 kr	0 kr	2 165 kr
2014=2013	3	33	19		14	0:55	0:55	2:56	160	1 402 kr	349 kr	2 381 kr
Buss												
1990	0	0	-		0							
2000	2	9	-		9	6:55	6:53	6:55	68	385 kr	323 kr	0 kr
2010	1	7	-		5	6:55	7:03	6:55	68	385 kr	323 kr	445 kr
2014=2013	3	15	-		13	6:15	6:57	6:57	75	384 kr	359 kr	329 kr
Bil												
1990	-					5:05	5:35	5:35	84	353 kr	177 kr	707 kr
2000	-					4:46	5:14	5:14	90	353 kr	177 kr	707 kr
2010	-					4:34	5:01	5:01	94	353 kr	177 kr	707 kr
2014=2013	-					4:36	5:03	5:03	93	353 kr	177 kr	707 kr

Tabell 6.1. Utbud med tåg, flyg, buss och bil i relationen Malmö-Stockholm 1990, 2000, 2010, 2014.

Malmö-Stockholm											
1990	Antal operatörer	Antal turer per riktning			Restid			Medel- hastighet km/h**	Prisnivå 2011		
		Totalt	därav Snabbtåg	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	Från City till City		Normal- pris	Lägsta pris	Högsta pris
Tåg											
1990	1	8	0	5	6:06	6:25	6:06	100	620 kr	178 kr	974 kr
2000	1	14	11	14	4:11	4:43	4:11	146	669 kr	257 kr	1 732 kr
2010	2	17	13	17	4:24	4:37	4:24	139	700 kr	95 kr	1 755 kr
2014	2	17	15	17	4:10	4:25	4:10	147	687 kr	195 kr	1 767 kr
Flyg		Totalt	Arlanda	Bromma							
1990	1	29	29	0	1:05	1:05	3:15	188	1 666 kr	466 kr	2 165 kr
2000	2	13	7	6	1:05	1:05	3:05	198	1 398 kr	250 kr	2 165 kr
2010	2	26	13	13	1:05	1:05	3:05	198	1 529 kr	0 kr	229 kr
2014=2013	3	30	15	15	1:06	1:06	3:06	197	1 461 kr	349 kr	2 428 kr
Buss											
1990	0										
2000	1	3	-	0	9:30	9:30	9:30	64	445 kr	356 kr	445 kr
2010	1	3	-	1	8:10	9:41	8:10	75	445 kr	356 kr	445 kr
2014=2013	1	1	-	1	8:25	8:25	8:25	73	509 kr	539 kr	559 kr
Bil											
1990	-				6:06	6:25	6:06	92	459 kr	230 kr	918 kr
2000	-				5:48	6:22	6:22	96	459 kr	230 kr	918 kr
2010	-				5:44	6:18	6:18	97	459 kr	230 kr	918 kr
2014=2013	-				5:43	6:17	6:17	97	459 kr	230 kr	918 kr

Tabell 6.1. Utbud med tåg, flyg, buss och bil i relationen Malmö-Göteborg 1990, 2000, 2010, 2014.

Malmö-Göteborg												
1990	Antal operatörer	Antal turer per riktning				Restid			Medel-hastighet km/h**	Prisnivå 2011		
		Totalt	därav Snabbtåg		därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Från City till City		Normal-pris	Lägsta pris	Högsta pris
Tåg												
1990	1	6	0		6	3:25	3:33	3:25	80	408 kr	124 kr	634 kr
2000	1	10	0		10	3:25	3:38	3:25	80	394 kr	173 kr	908 kr
2010	2	23	3		23	2:47	3:02	2:47	98	318 kr	95 kr	905 kr
2014	2	23	7		23	2:30	2:58	2:30	109	346 kr	145 kr	905 kr
Buss												
1990	0											
2000	1	5	-		5	4:10	4:13	4:10	65	0 kr	128 kr	168 kr
2010	2	5	-		5	3:25	3:53	3:25	80	139 kr	128 kr	168 kr
2014=2013	3	18	-		18	3:25	3:47	3:25	80	155 kr	99 kr	229 kr
Bil												
1990	-					2:43	2:59	2:59	91	204 kr	102 kr	408 kr
2000	-					2:34	2:49	2:49	96	204 kr	102 kr	408 kr
2010	-					2:32	2:47	2:47	98	204 kr	102 kr	408 kr
2014=2013	-					2:35	2:50	2:50	96	204 kr	102 kr	408 kr

6 Utvecklingen av regional trafik i RTKM regi

6.1 Utvecklingen 1968-2013

Utvecklingen av den upphandlade regionala tågtrafiken i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas (RKTm) regi i Sverige inleddes i Stockholms län med landstingets upphandling av pendeltågstrafiken med trafikstart 1968. Därefter hände egentligen inte så mycket innan 1983, då Pågatågstrafiken i Skåne etablerades. Från 1980-talet har utvecklingen skjutit fart och den regionala tågtrafiken täcker nu, 45 år sedan starten av pendeltågen i Stockholm, en stor del av järnvägsnätet i Sverige.

På flera av de sträckor som nu ingår i olika RKTm trafiksystem fanns redan regional persontrafik i dåvarande affärsverket SJ:s regi, men den har inlemmats de regionala trafiksystemen och oftast har utbudet förbättrats väsentligt. Tabellerna och kartorna visar framväxten av de regionala trafiksystemen.

Nya regionaltågssystem i Stockholm-Mälardalen

		Trafikstart	Linjelängd (km)	Banlängd (km)
Stockholms pendeltåg		1968	288	244
Trafikering, linjenät		Trafikstart	Linjelängd (km)	varav gem. (km)
Södertälje centrum-Stockholm-Märsta		1968/1969/1982	74	0
Södertälje centrum-Gnesta		1969	31	2
Nynäshamn-Västerhaninge-Stockholm-Bålsta		1968/1973/2001	106	10
Älvsjö-Stockholm-Arlanda C-Uppsala		2012	77	32
		Trafikstart	Linjelängd (km)	Banlängd (km)
Stockholm-Mälardalen (TiM)		1997	1107	934
Trafikering, linjenät		Trafikstart	Linjelängd (km)	varav gem. (km)
Stockholm-Märsta-Uppsala		1975	66	0
Stockholm-Västerås-Hallsberg		1997	230	2
Stockholm-Eskilstuna-Arboga		1997	159	10
Stockholm-Katrineholm-Hallsberg		2003	197	36
Stockholm-Nyköping-Norrköping-Linköping		1997	209	45
Sala-Västerås-Norrköping-Linköping		1997	246	80
		Trafikstart	Linjelängd (km)	Banlängd (km)
Upptåget		1991	175	175
Trafikering, linjenät		Trafikstart	Linjelängd (km)	varav gem. (km)
Uppsala-Tierp-Gävle		1991/2006	113	0
Uppsala-Sala		2012	62	0
Uppsala-Arlanda C-Upplands Väsby		2006 +2012	46	0

Rött fält: AV RKTm nedlagd trafik; ersatt med pendeltåg 2012

Nya regionaltågssystem i södra och östra Götaland

[illegible]

Rött fält: Av RKTm nedlagd trafik (Kustpilen Kristianstad–Karlskrona ersatt av Öresundståg)

Blått fält: Trafik som startar under tågplan 2014 (T14; i december 2013 eller senare)

Nya regionaltågssystem i Västra Götaland och Värmland

		Trafikstart	Linjelängd (km)	Banlängd (km)
Västtrafiks pendeltåg		1986	104	104
Trafikering, linjenät		Trafikstart	Linjelängd (km)	varav gem. (km)
Göteborg-Alingsås		1986	45	0
Göteborg-Kungsbacka		1992	28	0
Göteborg-Älvängen		2012	31	0
		Trafikstart	Linjelängd (km)	Banlängd (km)
Västtrafiks regionaltåg		1999	1339	1055
Trafikering, linjenät		Trafikstart	Linjelängd (km)	varav gem. (km)
Göteborg-Falköping-Skövde-Töreboda			183	0
Göteborg-Falköping-Jönköping-Nässjö			257	114
Skövde-Falköping-Jönköping-Nässjö		1994	143	143
Göteborg-Trollhättan-Vänersborg			86	0
Göteborg-Uddevalla-Strömstad			180	0
Göteborg-Borås			72	0
(Göteborg-) Herrljunga-Lidköping-Mariestad-Hallsberg			201	0
Uddevalla-Herrljunga-Borås-Varberg			217	27
		Trafikstart	Linjelängd (km)	Banlängd (km)
Värmlandstrafik			332	294
Trafikering, linjenät		Trafikstart	Linjelängd (km)	varav gem. (km)
Kristinehamn-Karlstad-Kil-Charlottenberg (-Kongsvinger)		(1998 +2004/2007)	143	0
Karlstad-Kil-Torsby			102	19
Karlstad-Kil-Åmål		1998	87	19
Kristinehamn-Filipstad		2000 +2003	57	0
Kristinehamn-Ludvika (-Borlänge)		2003 +2011	147	0

Rött fält: Av RKTM nedlagd trafik

Nya regionaltågssystem i norra Svealand och Norrland

		Trafikstart	Linjelängd (km)	Banlängd (km)
Tåg i Bergslagen (TiB)		2001	946	834
Trafikering, linjenät	Trafikstart			varav gem. (km)
Borlänge-Mora			105	0
Gävle-Falun-Borlänge-Örebro-Hallsberg-Mjölby			405	0
Gävle-Avesta Krylbo-Örebro-Hallsberg			252	87
Örebro-Hallsberg-Laxå			55	25
Ludvika-Fagersta-Västerås	1991		129	0
Borlänge-Malung	+2012		129	7
		Trafikstart	Linjelängd (km)	Banlängd (km)
X-tågen		1990	383	383
Trafikering, linjenät	Trafikstart			varav gem. (km)
Gävle-Ockelbo-Ljusdal	1990		162	0
Gävle-Hudiksvall-Sundsvall	2001/2004		221	0
		Trafikstart	Linjelängd (km)	Banlängd (km)
Norrtåg		2010	1504	1364
Trafikering, linjenät	Trafikstart			varav gem. (km)
Umeå C-Örnsköldsvik-Sundsvall	2010/2012		312	0
Umeå Ö-Vännäs-Lycksele	2011		145	2
Umeå Ö-Vännäs	2011		33	33
Umeå Ö-Vännäs-Boden-Luleå	2012		353	68
Kiruna-Boden-Luleå	2012		304	36
Storlien-Östersund-Sundsvall	1992/2002/2012		357	1

Rött fält: Av RKTm nedlagd trafik



Figur. Ny regional tågtrafik 1970.

1970 fanns bara pendeltågen i Stockholm som nytt regionalt trafiksystem som upphandlades av SL med SJ som operatör i kraft av SJ:s ensamrätt att trafikera det statliga järnvägsnätet. På många andra linjer bedrev SJ regional persontrafik i egen regi, med eller utan ersättning från staten.



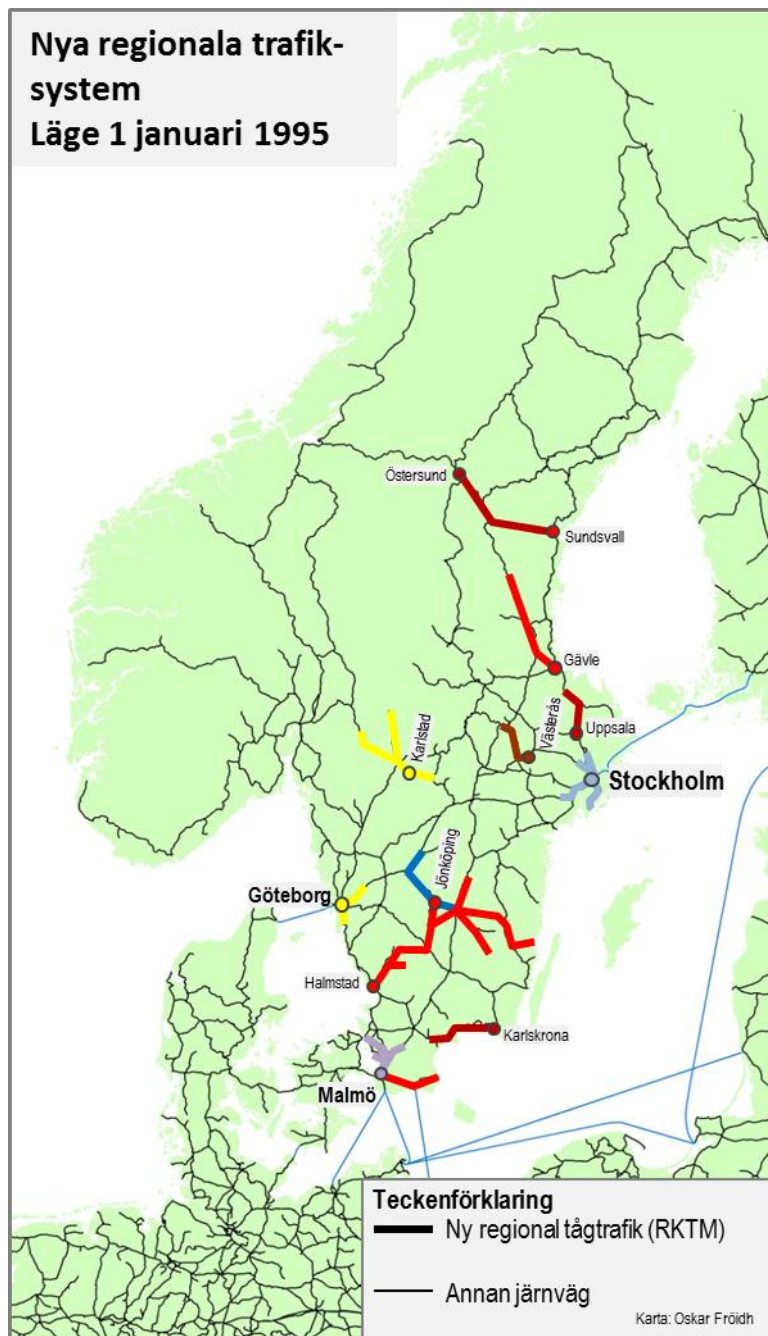
Figur. Ny regional tågtrafik 1980.

1980 hade Nynäsbanan tillkommit (1973) i pendeltågsnätet.



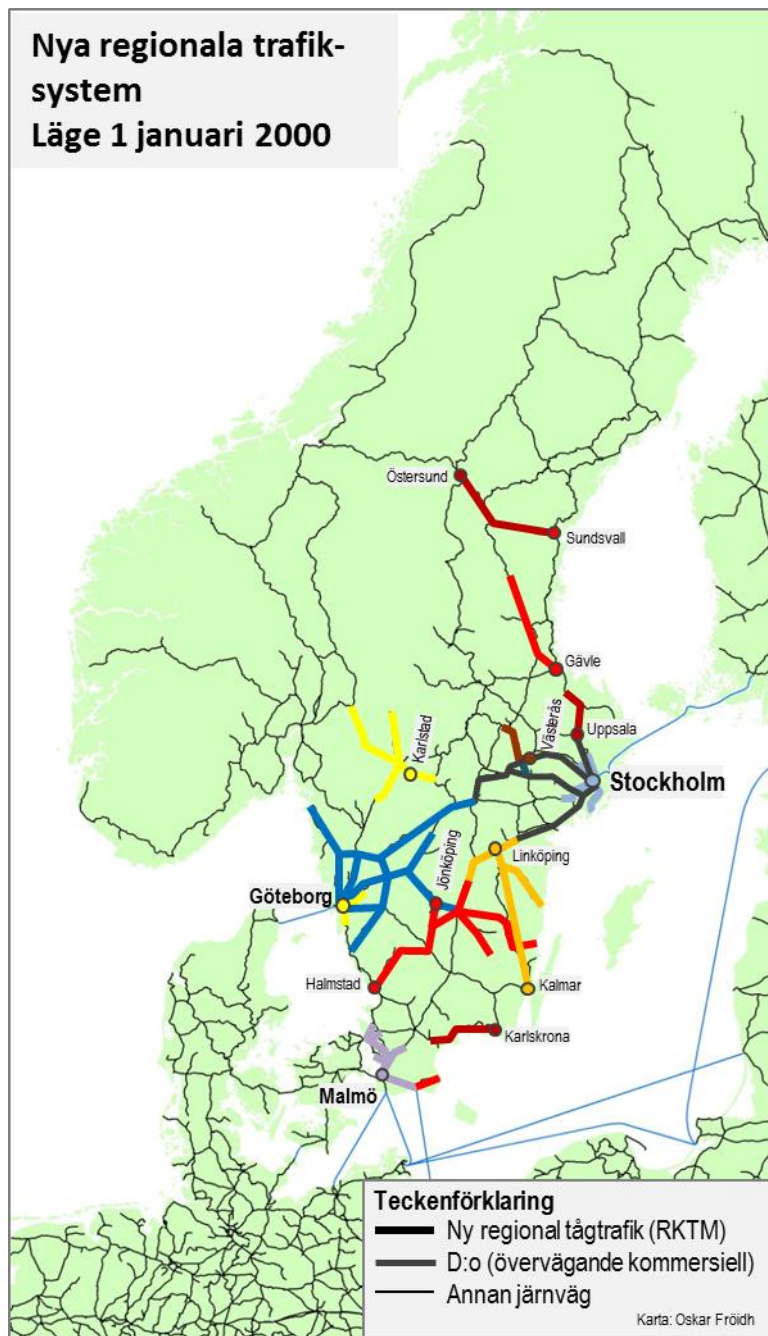
Figur. Ny regional tågtrafik 1990.

1990 hade utbyggnaden av nya regionala trafiksystem i RKT:s regi inletts i Skåne (Pågatågen, 1983), i Småland (Krösatågen, 1985) och pendeltåg Göteborg–Alingsås med nya fordon (1986). Dessutom trafikerades en sträcka på Österlen, de så kallade SiTY-tågen (Simrishamn–Tomelilla–Ystad) genom kommunal upphandling.



Figur. Ny regional tågtrafik 1995.

1995 hade de första linjerna i flera nya regionaltågssystem i hela landet förutom övre Norrland börjat trafikeras. Den geografiska expansionen fokuserade på att rädda regional trafik som annars skulle ha lagts ned.



Figur. Ny regional tågtrafik 2000 (innan Öresundsförbindelsen öppnat).

2000 hade Västtrafik genom regionbildningen i Västra Götaland etablerats som RKTm (1998) och en stor del av trafik som affärsverket SJ tidigare körde övergick därmed till ny huvudman. Även i Stockholm-Mälardalenregionen hade de nya banorna Mälardalenbanan och Svelandsbanan lett till att Trafik i Mälardalen (TiM; 1997) marknadsfördes som ett sammanhållet trafiksystem, men tågtrafiken på de nya banorna och till Uppsala och Norrköping var övervägande kommersiell i SJ:s egen regi.

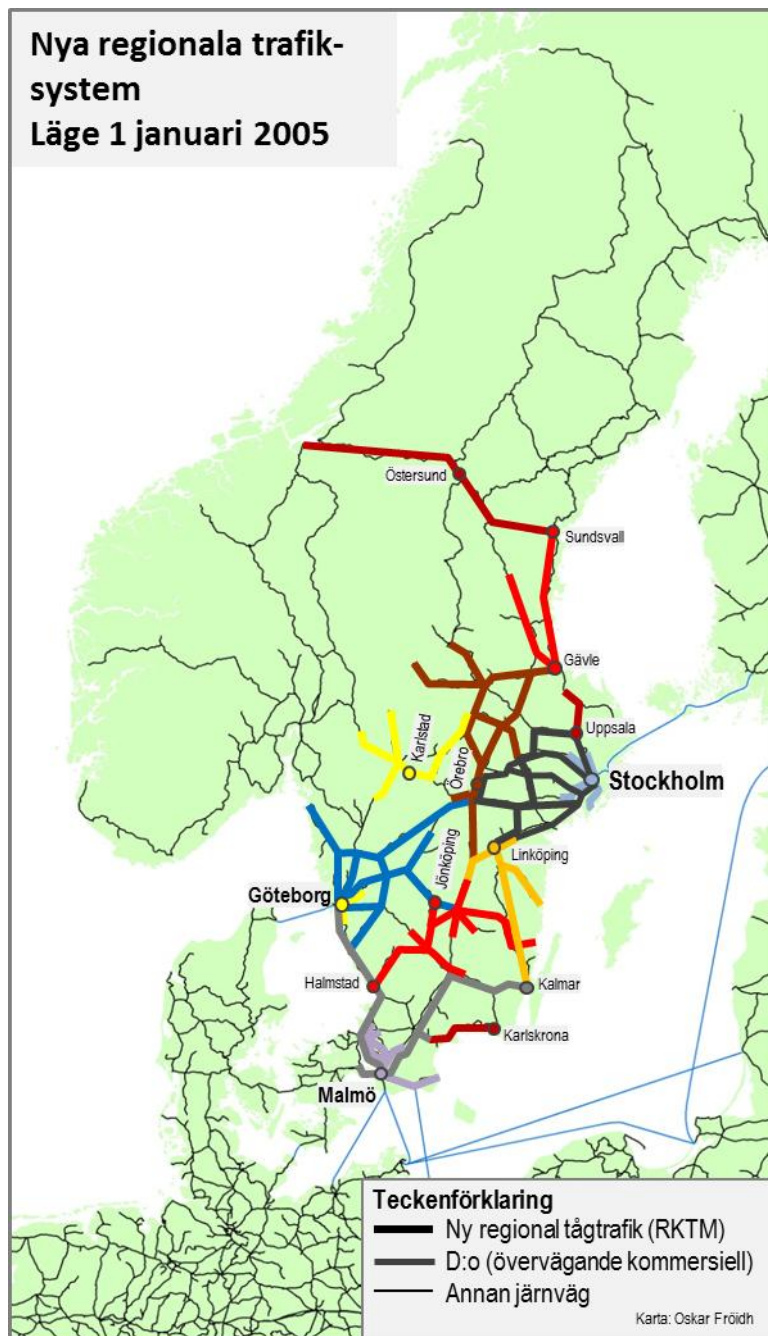
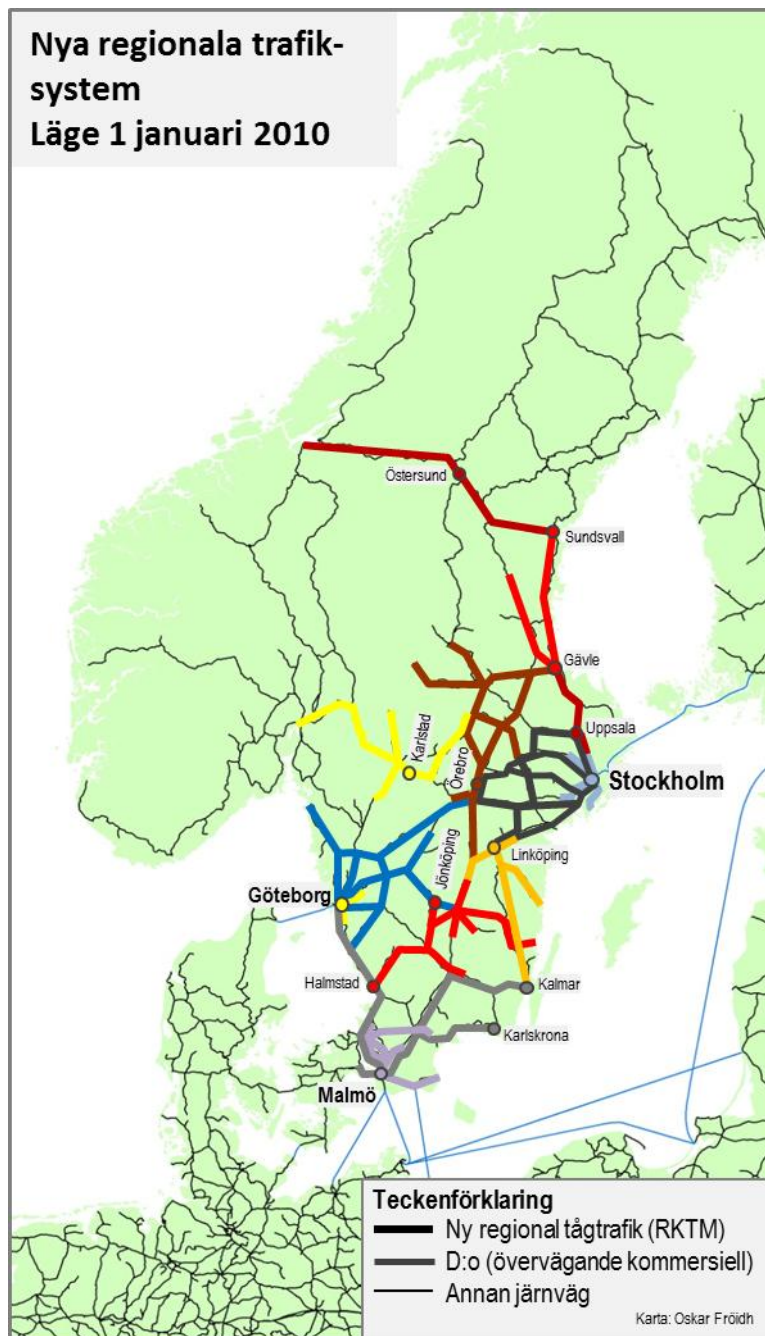


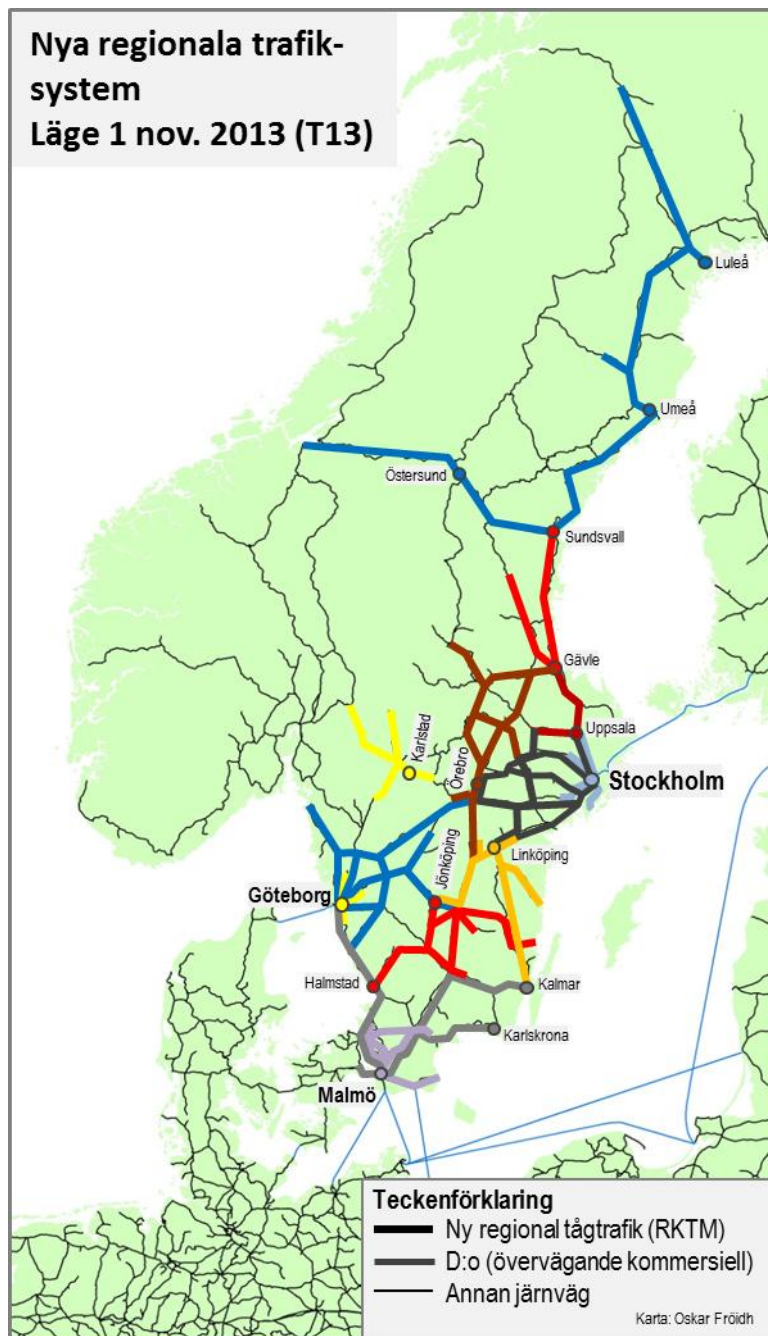
Fig. Ny regional tågtrafik 2005.

Öresundsförbindelsen öppnades för trafik i juli 2000 och ledde till etableringen av Öresundstågen. Några år senare förlängdes trafiksystemet på Väst kustbanan till Göteborg och till Kalmar via Alvesta. Tåg i Bergslagen (TiB; 2001) medförde en utökad regional tågtrafik i Mellansverige. Flera linjer och utökad regional persontrafik tillkom i hela landet.



Figur. Ny regional tågtrafik 2010 (innan Citytunneln i Malmö och Botniabanan öppnat).

Den geografiska expansionen mellan 2005 och 2010 var inte så stor, istället fortsatte de etablerade systemen att växa i turtäthet. Blekinge kustbana Kristianstad–Karlshamn elektrifierades och Kustpilen ersattes av Öresundståg (2007).



Figur. Ny regional tågtrafik 2013 (Tågplan 2013).

2013 visar ett läge när Citytunneln i Malmö (2010) medgett ytterligare expansion av Pågatågstrafiken i Skåne. Botniabanan och Ådalsbanan och etablerandet av Norrtåg gör att upphandlad regional tågtrafik med karaktär av fjärrtrafik etablerats i landets norra halva.

6.2 Regionala trafiksystem–några slutsatser

De regionala nya trafiksystemen med upphandlad trafik i RKTm regi 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 på 1960-talet vilket fyller ett viktigt behov i en växande storstadsregion. I den andra fasen fick länstrafikhuvudmännen, föregångarna till RKTm, fokusera på att upphandla regional tågtrafik som annars skulle ha lagts ned av staten, i flera fall på bibanor. Den perioden varade mellan 1980 och 1995. Den tredje fasen från ca 1995 har mycket ny regional trafik etablerats på huvudlinjer för att förbättra förbindelserna i trafikstarka stråk för pendling. Under senare år (från ca 2008) har många regionala linjer knutits ihop över läns- och regiongränser så att regional trafik egentligen blivit interregional. Det uppstår då en konkurrenssituation med kommersiell persontrafik. Det blir särskilt tydligt i fallen med Öresundstågen och Norrtåg där den upphandlade trafiken är snabb, har ganska bra turtäthet, oftast lägre biljettpriser och för många resenärer en acceptabel komfort.

Utvecklingen har i RKTm 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 och i konkurrens med kommersiell trafik.

Utvecklingen kommer att gå vidare och några tendenser som kan skönjas nu kan komma att få betydelse för framtida regional tågtrafik. Det ena är kostnadskriser som uppstår då och då i ett historiskt perspektiv. För närvarande kan sådana kriser skönjas dels när det gäller banunderhåll, dels för att driva och investera i den regionala tågtrafiken. Dessutom fortgår urbaniseringen och industrins utflyttning från landsorten till låglöneländer i Asien. Det tyder på att vissa bibanor med regional persontrafik idag kommer att läggas ned de kommande decennierna.

En annan faktor att räkna med är om RKTm kommer att tillåtas använda offentliga medel att konkurrera med kommersiell persontrafik. Om svaret blir ja kommer med all sannolikhet den kommersiella tågtrafiken att krympa till förmån för mer storregionala upphandlade trafikupplägg. Kommersiell tågtrafik i inbördes konkurrens innebär också ofta att alla aktörer väljer ett fåtal, relativt stora och lönsamma marknader, som Stockholm–Göteborg, medan bibanor saknar kommersiellt värde och där samhället måste handla upp tågtrafik om den ska fortgå.

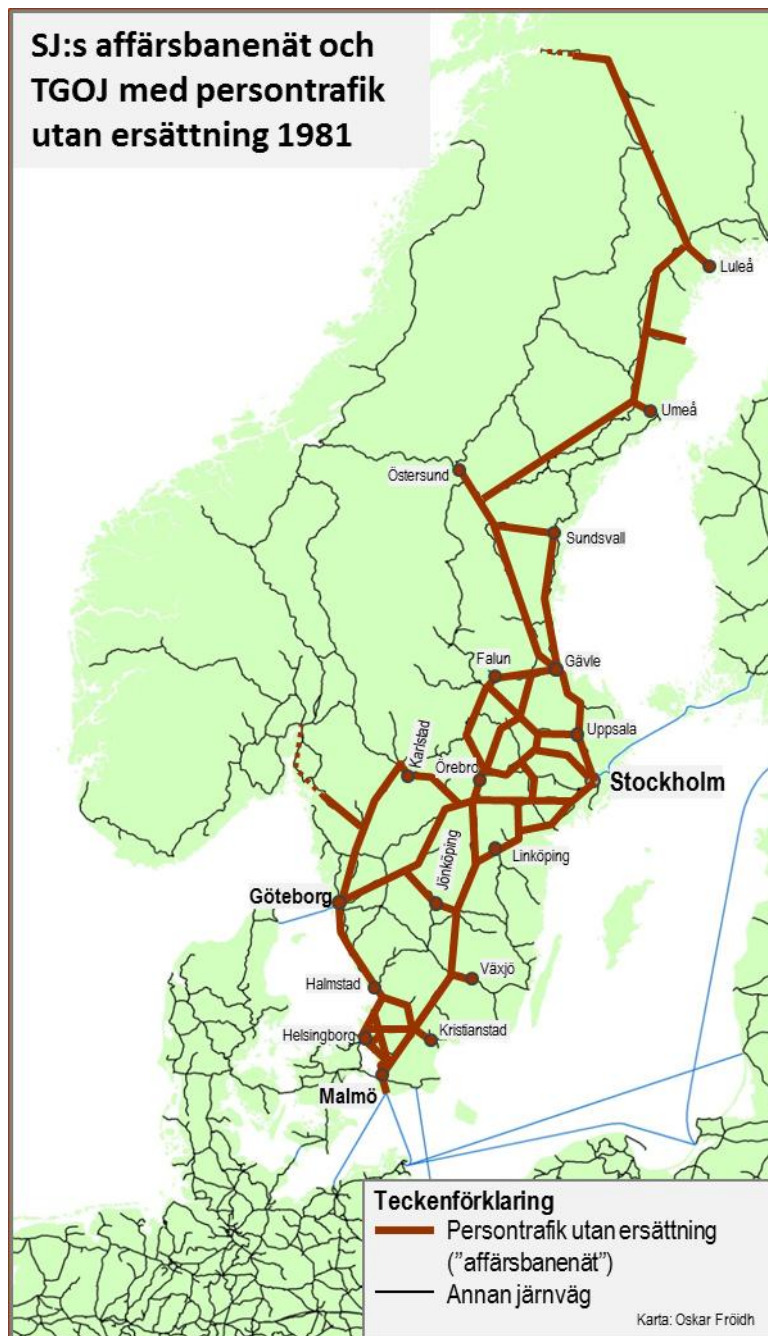
6.3 Kommersiell fjärrtrafik 1968-2013

Den kommersiella fjärrtrafiken definieras här som den fjärrpersontrafik operatörerna bedriver i egen regi och som inte är upphandlad av staten eller regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKTm). Visst bidrag kan ingå i form av regionala biljetters giltighet i de egna tågen, eller upphandling av vissa kompletterande turer eller vissa stationsuppehåll, men huvuddelen av trafiken finansierar operatören med egna biljettintäkter.

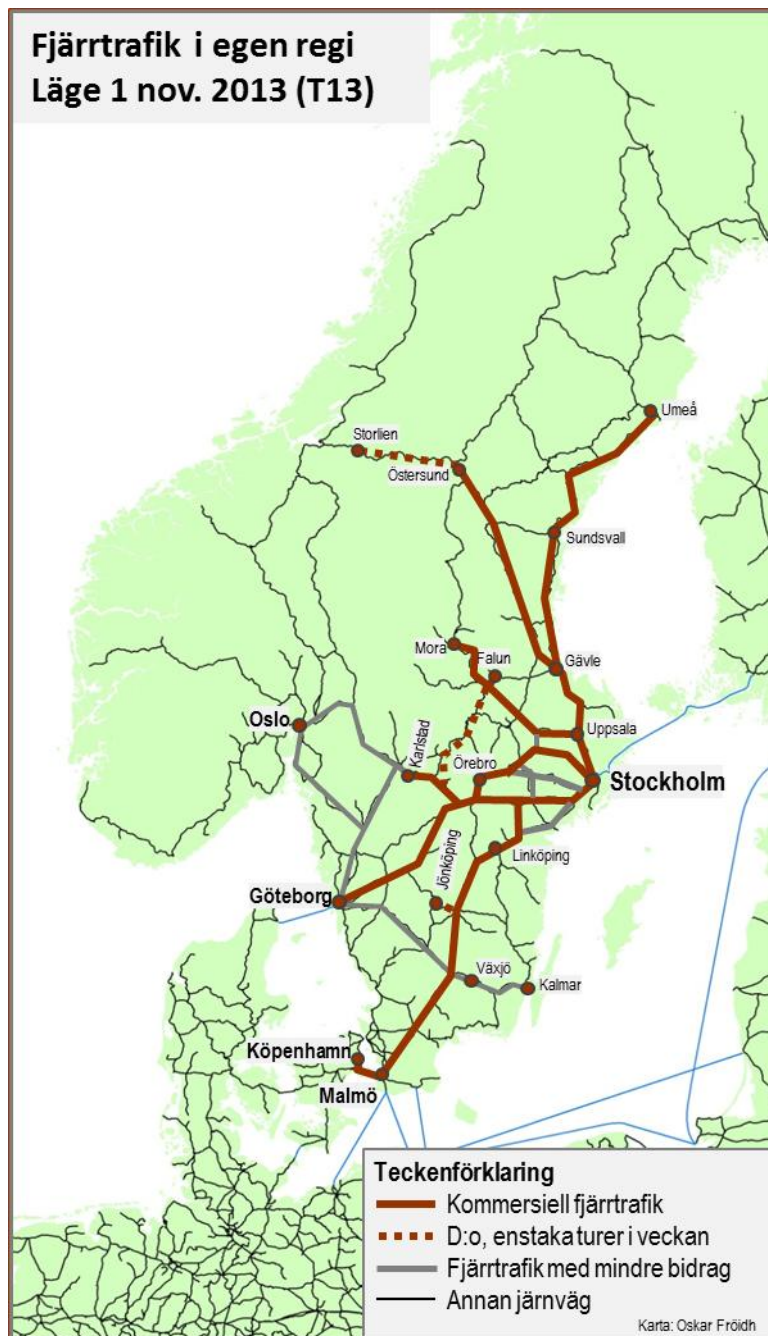
I ett historiskt perspektiv infördes uppdelningen av järnvägsnätet i ett affärsbanenät och ett ersättningsberättigat nät med 1963 års trafikpolitiska beslut. De bandelar som ingår i affärsbanenätet har varierat med åren, men omfattningen har varit 33-45 % av den totala banlängden men alltid minst 85 % av de totala trafikintäkterna. Läget med de banor som hade fjärrpersontrafik 1981 framgår av figur. Det fanns även flera rena godsbanor som hörde till affärsbanenätet men dessa redovisas inte på kartan. För tågtrafiken på det ersättningsberättigade nätet utgick en årlig ersättning från staten till affärsverket SJ för att kunna upprätthålla denna trafik.

I dag (2013) finns inte denna geografiska uppdelning av järnvägsnätet kvar. Det är istället olika marknader som är intressant för fjärrtrafik respektive regionaltrafik på järnväg, och på många linjer finns efterfrågan för både fjärr- och regionaltrafik. Fjärrtrafiken är huvudsakligen kommersiell medan regionaltrafik handlas upp av RKTm. Natttågen Göteborg/Stockholm–Luleå/Narvik (övre Norrland) handlas upp av staten genom Trafikverket och ingår därför inte i kategorin kommersiell trafik i egen regi.

Vissa trafikupplägg kör operatörerna i egen regi men med ett mindre bidrag från RKTm: Det gäller bland annat SJ AB som kör flera sträckor inom TiM i Stockholm-Mälardalen, samt Karlstad–Göteborg, Göteborg–Kalmar och (Stockholm–) Karlstad–Oslo. Dessutom kör norska statsbanorna NSB och NSB-ägda Tågkompaniet fjärrtrafik Oslo–Göteborg som egentligen är en förlängning av regionaltrafik i Norge och därför hamnar i denna kategori. Tågåkeriet i Bergslagen (TÅGAB) kör tågtrafik i egen regi Falun–Kristinehamn–Göteborg i samarbete med SJ AB men norr om Kristinehamn bara i veckosluten.



Figur. Det av regeringen definierade affärsbanenätet, här inklusive TGOJ som 1981 var statligt bolag, där persontrafik bedrevs. Resterande del av järnvägsnätet var ersättningsberättigat.



Figur. Kommersiell fjärrtrafik i egen regi, och fjärrtrafik i egen regi med mindre bidrag av RKT (ej upphandlad persontrafik).

Skillnaderna i omfattning av den "kommersiella" fjärrpersontrafiken 1981 jämfört med 2013 kan sammanfattas i att 1981 års affärsbanenätet definierades som banor som gick med vinst, i flera fall tack vare en omfattande godstrafik, medan det nu är ett tydligare fokus på "affären" interregional persontrafik. Således har många banor i Bergslagen och till övre Norrland ingen kommersiell persontrafik. Och omvänt, på flera banor som tidigare definierades som ersättningsberättigade finns ett visst utrymme för persontrafik i egen regi med ett mindre bidrag från RKT. Det gäller bland annat Karlstad–Oslo och Göteborg–Kalmar. Nya banor som Svealandsbanan (Stockholm–Eskilstuna) och Botniabanan har kommersiell persontrafik.

6.4 Är RTKMs trafik ett komplement eller en konkurrent till fjärrtrafiken?

De regionala tågtrafiksystem som etablerats av RKTm är oftast inriktade på arbets- och skolpendling inom respektive län. Den trafikuppgiften är i regel inte möjlig att driva enbart på företagsekonomiska grunder utan kräver tillskott i form av upphandling med offentliga medel för att kunna erbjuda ett utbud som kan vara ett alternativ till bilpendling, eller flyttning till annan bostadsort. Flera tågtrafiksystem betjänar också mindre 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 länsgräns, mellan två RKTm:s trafikområde, och där daglig arbetspendling utgör en mindre del av resorna. Istället är resärendena ofta fritidsresor, veckopendling eller tjänsteresor.

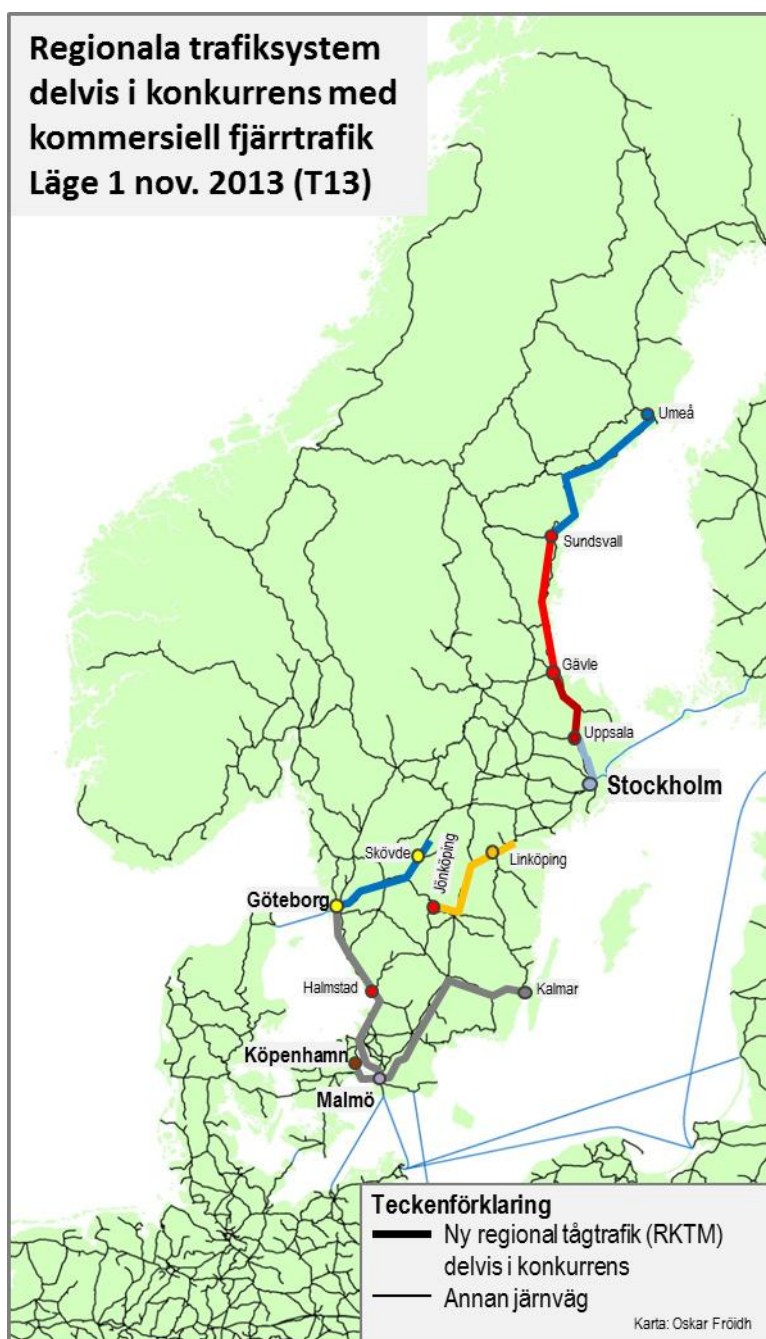
Konkurrens mellan kommersiell fjärrtrafik och regionala tågssystem uppstår när det regionala tågssystemet blir så pass attraktivt för interregionala resor att det får en betydande marknadsandel av dessa resor. Konsekvensen blir att ekonomin för den kommersiella fjärrtrafiken försämras vilket kan leda till neddragningar i utbudet och i något fall till att den helt upphör. Ett exempel på det senare är SJ:s trafik på Västkustbanan som upphörde i april 2012 men SJ kommer att göra ett nytt försök att etablera fjärrtrafik i konkurrens med Öresundstågen från december 2013.

Det regionala trafiksystemet har i regel ett utbud som är större än vad som skulle kunna bedrivas på kommersiella grunder, speciellt till mindre stationer och utanför tjänste- och arbetsresandet toppar måndag-fredag. De system som kompletterar fjärrtrafiken ger därmed 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 producentöverskottet, dvs försämrar ekonomin, för alla inblandade operatörer.

De regionala sträckor som har ett attraktivt utbud för interregionala resor framgår av kartan.

1. Öresundstågen Köpenhamn–Malmö–Göteborg/Kalmar trafikerar sträckor där det finns underlag för kommersiell fjärrtrafik av viss omfattning på Västkustbanan, Kust-till-kustbanan och Södra stambanan, men som urholkas av den regionala trafiken.
2. Västtågen Göteborg–Skövde (–Töreboda) konkurrerar till viss del med kommersiell fjärrtrafik på Västra stambanan men utgör också ett komplement helt inom Västra Götalandsregionen.
3. Östgötatrafiken och Jönköpings länstrafik kommer att öka utbudet av länsöverskridande regional trafik och framför allt på Södra stambanan Norrköping–Linköping–Nässjö konkurrerar man också med kommersiell fjärrtrafik.
4. SL pendeltåg Stockholm–Uppsala konkurrerar med SJ:s kommersiella tågtrafik inom TiM mellan ändpunkterna.
5. Upptåget Uppsala–Gävle konkurrerar delvis med kommersiell fjärrtrafik mellan ändpunkterna även om det genom många uppehåll längs sträckan också är ett bra komplement.

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 på Ådalsbanan och Botniabanan mellan Sundsvall och Umeå har karaktär av fjärrtrafik både i komfort ombord, taxor och restider och urholkar därmed underlaget för en utvidgad kommersiell fjärrtrafik.



Figur. Regionala trafiksystem delvis i konkurrens med kommersiell fjärrtrafik.

7 Utvecklingen av utbud i olika typer av tågtrafik

7.1 Det svenska järnvägsnätet och dess trafikering

Det svenska järnvägsnätet 2013 framgår av figur 7.1 och 7.2. Ur det svenska järnvägsnätet har 56 relationer valts ut för att så långt möjligt täcka utvecklingen av utbudet på hela järnvägsnätet. För dessa relationer har data samlats in för hela perioden 1990-2013. Därutöver har vissa data samlats in sedan 2005 på ytterligare 29 relationer.

Relationerna har delats in i trafiksystem efter dess funktion i järnvägsnätet. De olika trafiksystemen är:

- Kommersiell fjärrtrafik: Kommersiella linjer huvudsakligen med snabbtåg
- Kommersiell regionaltrafik: Kommersiella linjer huvudsakligen med InterCity/Regionaltåg
- F.d. Rikstrafik: Trafik som tidigare upphandlades av Rikstrafiken med olika operatörer
- RKTm pendeltåg: RKTm lokal- och regionaltåg upphandlad av olika operatörer
- RKTm länsbanor: RKTm regionaltåg upphandlad av olika operatörer

Denna indelning definierades när denna databas började byggas upp 1996. Sedan dess har järnvägens organisation ändrats flera gånger men vi anser ändå att denna indelning är relevant då den återspeglar linjer av olika karaktär.

Den kommersiella fjärrtrafiken är den där SJ bedriver kommersiell fjärrtrafik och där det också börjat komma konkurrerande kommersiella operatörer. Detta nät har alltid drivits på företagsekonomiska villkor.

Den kommersiella regionaltrafiken bedrivs huvudsakligen av SJ och innefattar trafiken i Mälardalen och Karlstad-Göteborg. Denna trafik bedrivs numera med visst inslag av subventioner men upphandlas inte. Denna trafik kan dock komma att upphandlas i framtiden.

Det som kallas f.d. Rikstrafik är den interregionala trafik som tidigare upphandlades av staten, senare av Rikstrafiken och numera av Trafikverket. Från början ansågs dessa linjer utgöra en del av ett nationellt nät. De flesta av dessa linjer har numera övergått i RKTMs regi och upphandlas integrerad med övrig regionaltrafik. Det som återstår för staten att upphandla via Trafikverket är nattågstrafiken till Norrland.

RTKM pendeltåg är lokala och regionala trafiksystem som upphandlas av RTKM. Det är system som ofta har byggts upp på nytt av RTKM med början i SLs pendeltågssystem 1968. De kännetecknas av korta stationsavstånd och hög turtäthet och har ofta karaktären av förortstrafik.

RTKM länsbanor är mindre linjer som förut benämndes länsbanor. Dessa var föremål för nedläggningsprövning på 1980-talet då de regionerna fick välja om man ville behålla dem och utveckla trafiken eller lägga ner dem och köra buss. De har mer karaktären av landsbygdsbanor med relativt låg turtäthet och hastighet. Trafiken upphandlas i konkurrens av RTKM.

En sammanställning och bearbetning av utbudsdata för de 56 linjerna i olika typer av trafik har gjorts för 1990-2013. Medelvärden har beräknats för reshastighet i km/h, turtäthet i dubbelturer per vardag och priser 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 utvecklingen väl. Nattåg och Arlandabanan ingår inte i de flesta redovisningarna och vissa justeringar har gjorts för att få siffrorna jämförbara.

Tabell: Linjer som ingår i bearbetade och redovisade data och figurer.

Nr	Trafiksystem tåg	Relation	Avstånd km	Tidtabell nr
1	Kommersiell fjärtrafik	Göteborg - Stockholm	455	60
2		Sundsvall - Stockholm	413	41
3		Malmö - Stockholm	599	80
4		Kalmar - Stockholm	548	95
5		Östersund - Stockholm	547	42
6		Karlstad - Stockholm	329	70
7		Malmö - Göteborg	314	100
8		Borlänge - Stockholm	225	50
9	Kommersiell regionaltrafik	Linköping - Stockholm	210	81
10		Gävle - Stockholm	180	41
11		Karlstad - Göteborg	251	71
12		Örebro - Stockholm	217	53
13		Eskilstuna - Stockholm	117	58
14		Västerås-Stockholm	107	57
15		Nyköping-Stockholm	103	81
16		Uppsala - Stockholm	66	51
24	f.d.Rikstrafik	Kalmar - Göteborg	352	95
25		Gävle - Avesta -Hallsberg	252	54
26		Karlskrona - Malmö	244	90
27		Östersund - Sundsvall	197	42
29		Västerås - Norrköping	161	56
30		Mjölby - Örebro	121	62
32		Nässjö - Falköping	113	65
33		Borlänge - Gävle	115	52
34		Mora - Borlänge	104	50
31		Uddevalla - Herrljunga	91	67
32	RTKM länsbanor	Kalmar - Linköping	235	84
33		Halmstad - Nässjö	196	86
34		Malung - Borlänge	129	48
35		Simrishamn - Malmö	111	107
36		Torsby - Karlstad	102	74
37		Borås - Varberg	84	67
38		Värnamo - Jönköping	75	87
39		Fagersta - Västerås	73	55
40		Härnösand - Sundsvall	68	41
42	RTKM pendeltåg	Tumba - Stockholm	23	114
43		Nynäshamn - Stockholm	64	112
44		Täby - Stockholm	18	122
45		Saltsjöbaden - Stockholm	16	128
46		Alingsås - Göteborg	45	131
47		Lund - Malmö	16	104
48		Bollnäs - Gävle	99	44
49		Hudiksvall - Gävle	145	41
50		Linköping - Norrköping	47	81
51		Karlstad-Arrika	68	70



Figur 6.1 Järnvägsnätet i södra Sverige 2013. Källa: Samtrafiken 2013



Figur 6.1 Järnvägsnätet i norra Sverige 2013. Källa: Samtrafiken 2013

7.2 Utveckling av resehastigheter

En bearbetning har gjorts av restider och medelhastigheter i utbudsdatan för att spegla de generella förändringarna i reshastigheter för olika typer av trafik. Denna har beräknats genom att restiden i ändpunktsrelationen i de linjer som ingår i undersökningen ställts mot avståndet.

Beräkningarna har gjorts som oviktade medelvärden för linjerna i de olika trafiksystemen. På så sätt får man en genomsnittlig reshastighet som kan jämföras mellan linjer och över tiden. Den beror på banans tillåtna hastighet, tågens tillåtna hastighet och andra egenskaper (acceleration, retardation, överhastighet, korglutning), uppehållsmönster (hur många stationer tåget stannar på), uppehållstider och pålägg i tidtabellerna för att parera tågmöten och förseningar.

Reshastigheten för snabbaste tåg och alla tåg i olika trafiksystem 1990-2013 framgår av figurer på följande sidor. Den totala reshastigheten för alla tåg har ökat med 16% under perioden, vilket främst beror på nya banor och nya tåg. Reshastigheten för snabbaste tåg har ökat mer, med 23%, vilket tyder på en ökad produktdifferentiering. Utvecklingen är mycket olika för olika trafiksystem. Det är framförallt tåg på längre avstånd och på stambanorna som ökat hastigheten, medan lokala och regionala tåg mer har ökat turtätheten.

Den genomsnittliga reshastigheten för såväl snabbaste tåg som för alla tåg har emellertid minskat 2012-2013. Den var som högst för de flesta tåg 2011. Den minskade reshastigheten beror att trafiken har ökat så mycket att kapacitetsutnyttjandet blivit så högt att det har blivit svårt att hålla de korta restiderna utan förseningar. Därför har större marginaler lagts in i tidtabellerna. Att trafiken ökat framgår tydligt av den ökade turtätheten som redovisas i nästa avsnitt.

Genomsnittshastigheten för kommersiell fjärrtrafik har ökat med ca 18% och med 31% för snabbaste tåg. För kommersiell regionaltrafik har den ökat med 24% och med 39% för snabbaste tåg. För f.d. Rikstrafik har den ökat med 13% respektive 10%. För RTKM pendeltåg har den ökat med 7 respektive 12% och för RTKM länsbanor skiljer sig inte snabbaste tåg från alla tåg som båda har ökat med 10%.

Kommersiell fjärrtrafik

Medelhastigheten för snabbaste tåg i kommersiell fjärrtrafik har ökat från 96 till 126 km/h eller med 31%. Det beror framförallt på uppgraderingen av stambanorna för snabbtåg och en största tillåten hastighet på 200 km/h och på en allt större andel snabbtåg på dessa linjer. Det framgår av att genomsnittshastigheten för alla tåg också har ökat från 92 till 108 km/h. I vissa fall har medelhastigheten ökat som följd av fler direkttåg, som mellan Stockholm och Göteborg, medan i andra fall medelhastigheten har minskat som följd av kapacitetsproblem, som t.ex. mellan Stockholm och Sundsvall.

Kommersiell regionaltrafik

Medelhastigheten för snabbaste tåg i SJ regionaltrafik har ökat från 88 till 123 km/h eller med 39%. Det beror framförallt på nya banor och nya tåg i Mälardalen och på stambanorna för tåg med en största tillåten hastighet på 200 km/h. Genomsnittshastigheten för alla tåg har ökat från 83 till 103 km/h. Skillnaden mellan snabbaste tåg och alla tåg har ökat vilket beror på att en del särskilt snabba tåg satts in i högtrafik, oftast insatståg i morgonrusningen.

f.d. Rikstrafik

Medelhastigheten för snabbaste tåg i dagtrafik som stöds av Rikstrafiken har ökat från 78 till 89 km/h eller med 13%. Det beror framförallt på nya tåg och på en viss upprustning av banorna, vanligtvis dock inte för högre hastigheter än 160 km/h. Genomsnittshastigheten för alla tåg skiljer sig inte

särskilt mycket från snabbaste tåg, den har ökat från 75 till 82 km/h. Skillnaden mellan snabbaste tåg och alla tåg beror i regel på olika tidtabellslägen och inte på olika uppehållsmönster.

RTKM länsbanor

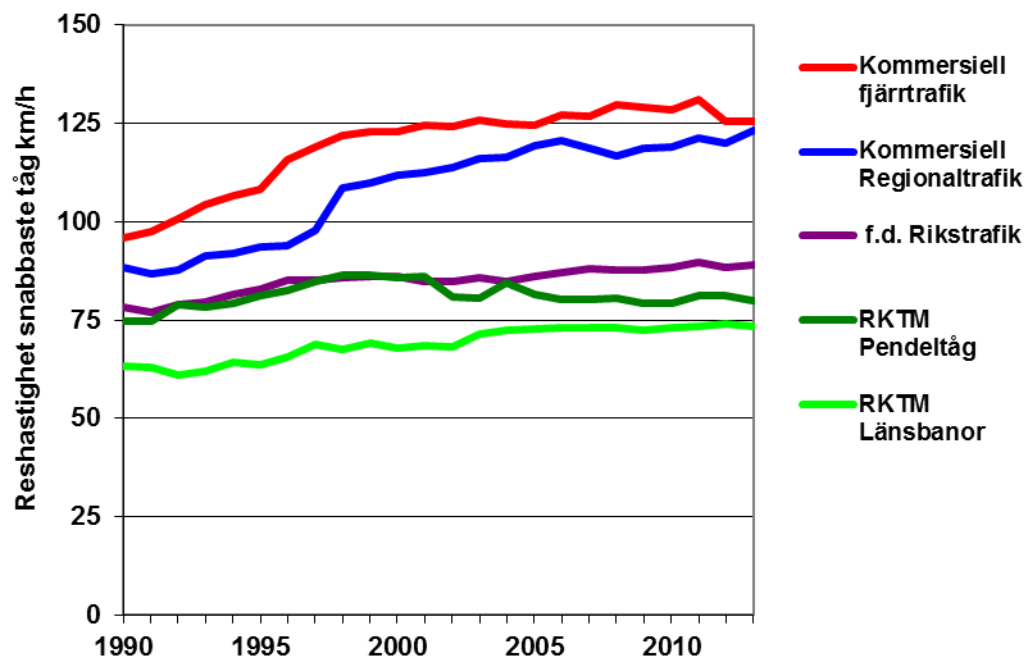
Medelhastigheten för snabbaste tåg på RTKM länsbanorna har ökat från 63 till 73 km/h eller med 16%. Det beror framförallt på nya tåg och på en viss upprustning av banorna, vanligtvis dock inte för högre hastigheter än 130 km/h. Genomsnittshastigheten för alla tåg är densamma. Skillnaden mellan snabbaste tåg och alla tåg beror i regel på olika tidtabellslägen och i något enstaka fall på olika uppehållsmönster.

Länsbanorna har den lägsta standarden från början, de har ofta varit nedläggningshotade sedan länge. De fungerar både som lokala förbindelser och för matarresor till interregional trafik. Turtätheten har också stor betydelse och den har ofta ökat mer än medelhastigheten.

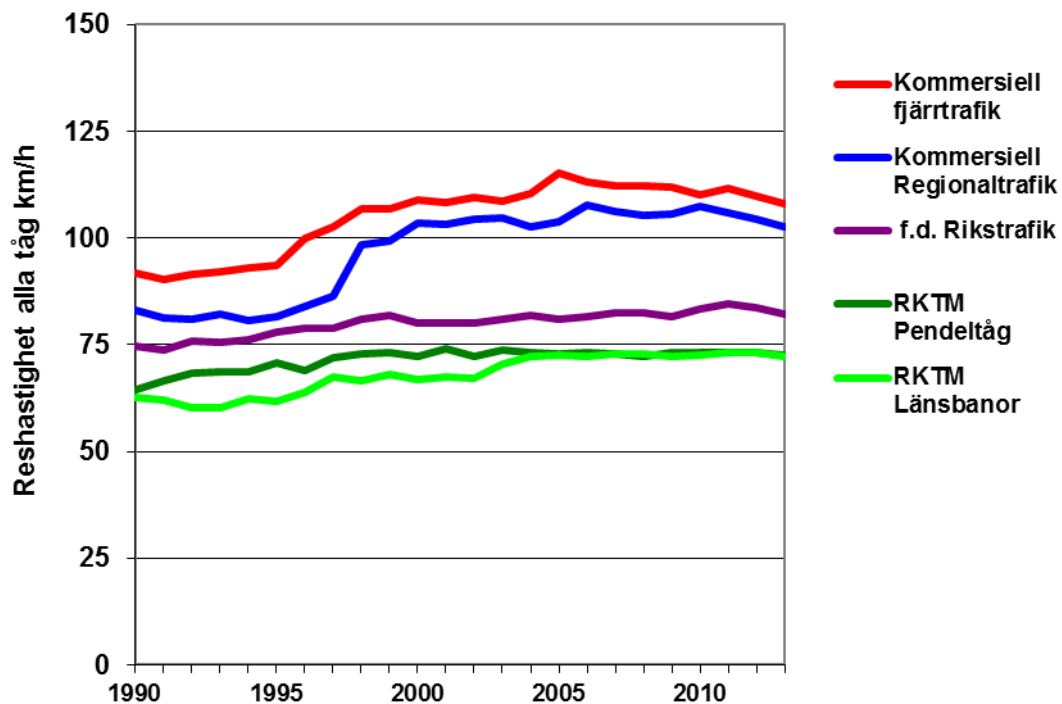
RTKM pendeltåg

RTKM pendeltåg bedrivs huvudsakligen med stomtrafik i styv tidtabell med samma avgångstider varje timme och samma uppehållsmönster för alla tåg i stomtrafiken. Medelhastigheten för stomtrafiken har ökat från 64 till 72 km/h eller med 7%. Härutöver förekommer insatståg med färre uppehåll i högtrafik som då blir de snabbaste tågen. Medelhastigheten för dessa har ökat från 75 till 80 km/h eller med 12% och. Liksom för länsbanorna gäller att turtätheten ofta har stor betydelse och den har ökat med 107%, i vissa fall extremt mycket såsom på sträckorna Linköping-Norrköping och Malmö-Lund.

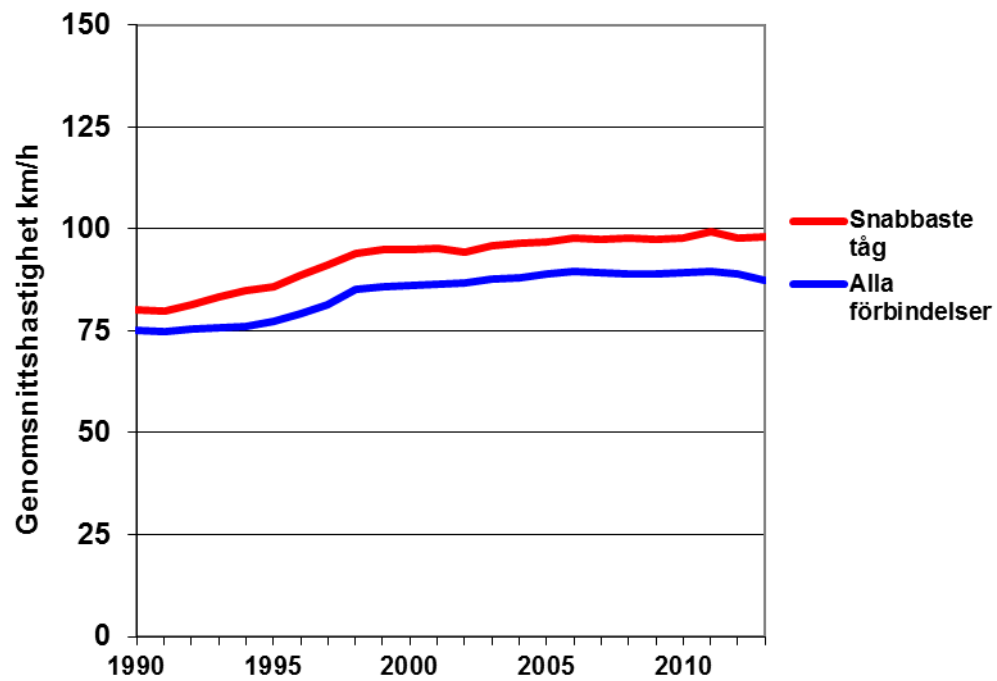
Reshastighet olika trafiksystem - snabbaste tåg



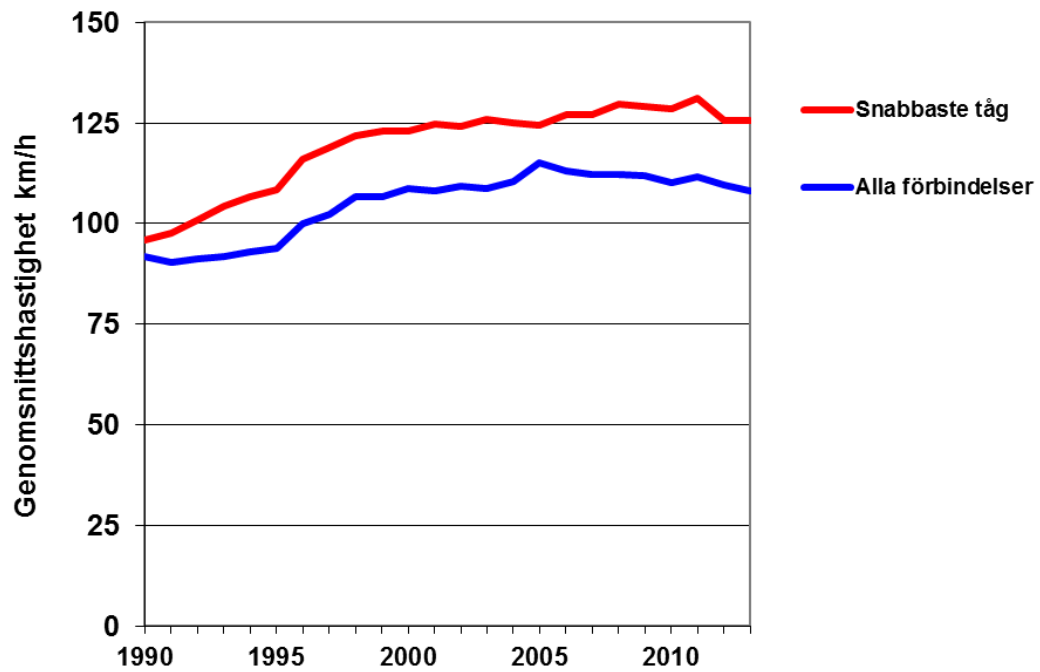
Reshastighet olika trafiksystem



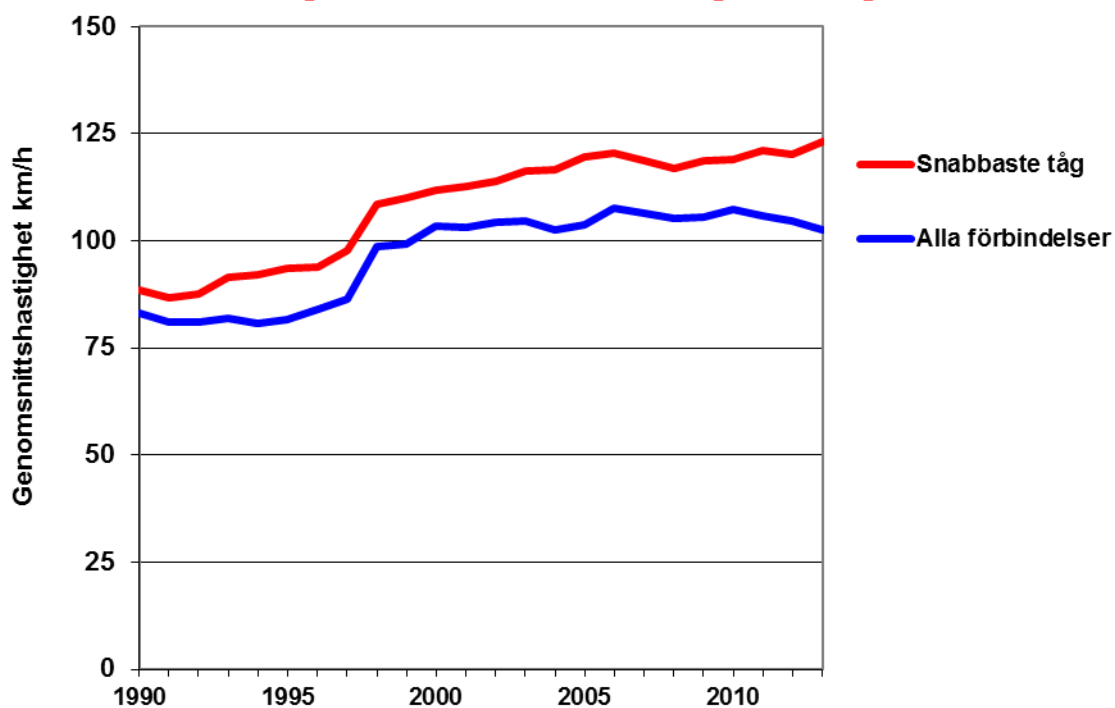
Reshastighet all tågtrafik i Sverige



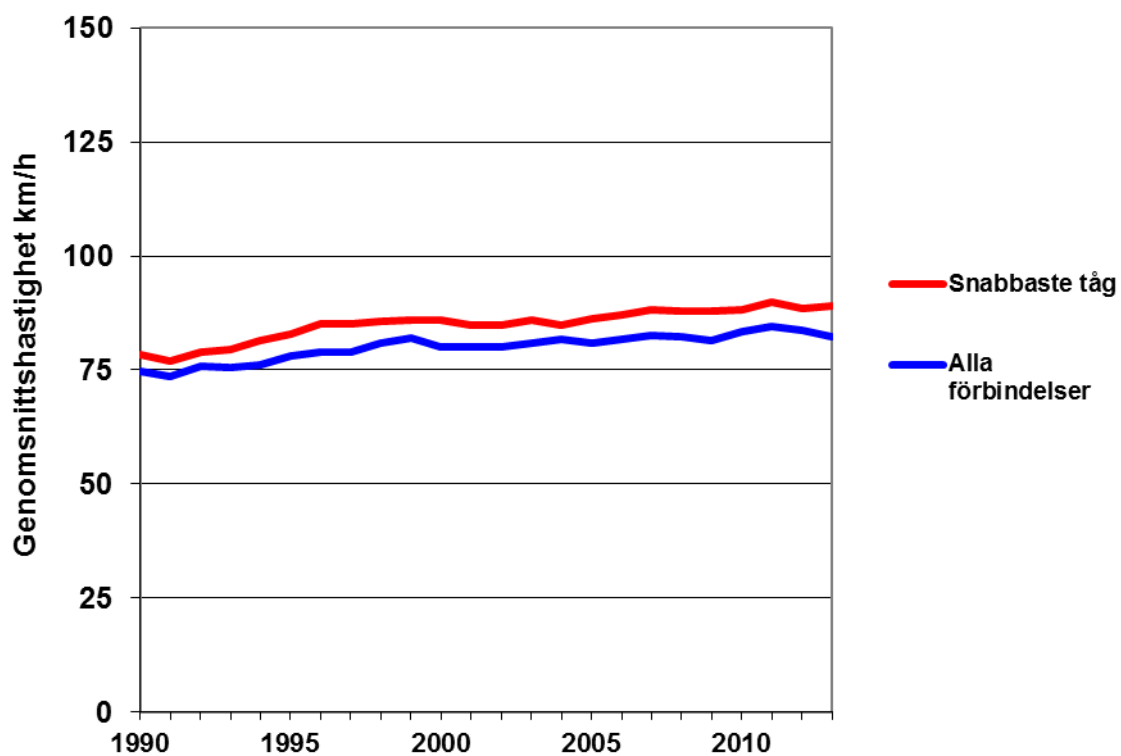
Kommersiell fjärrtrafik snabbaste tåg - alla tåg



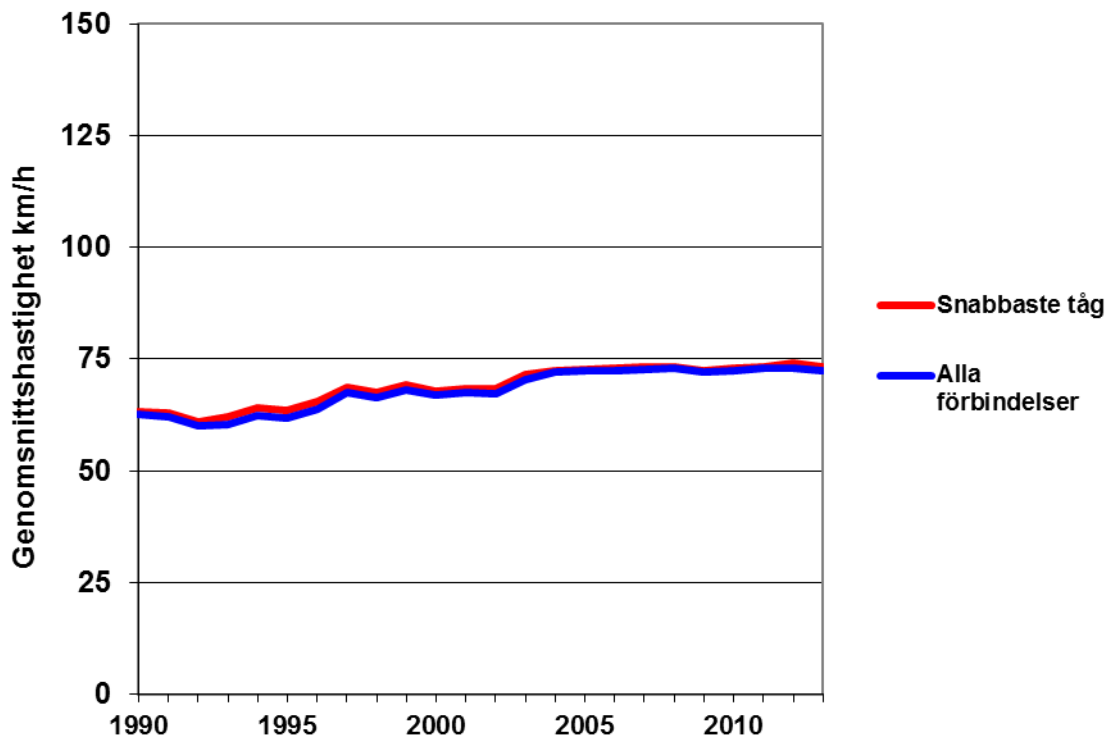
Kommersiell regionaltrafik snabbaste tåg - alla tåg



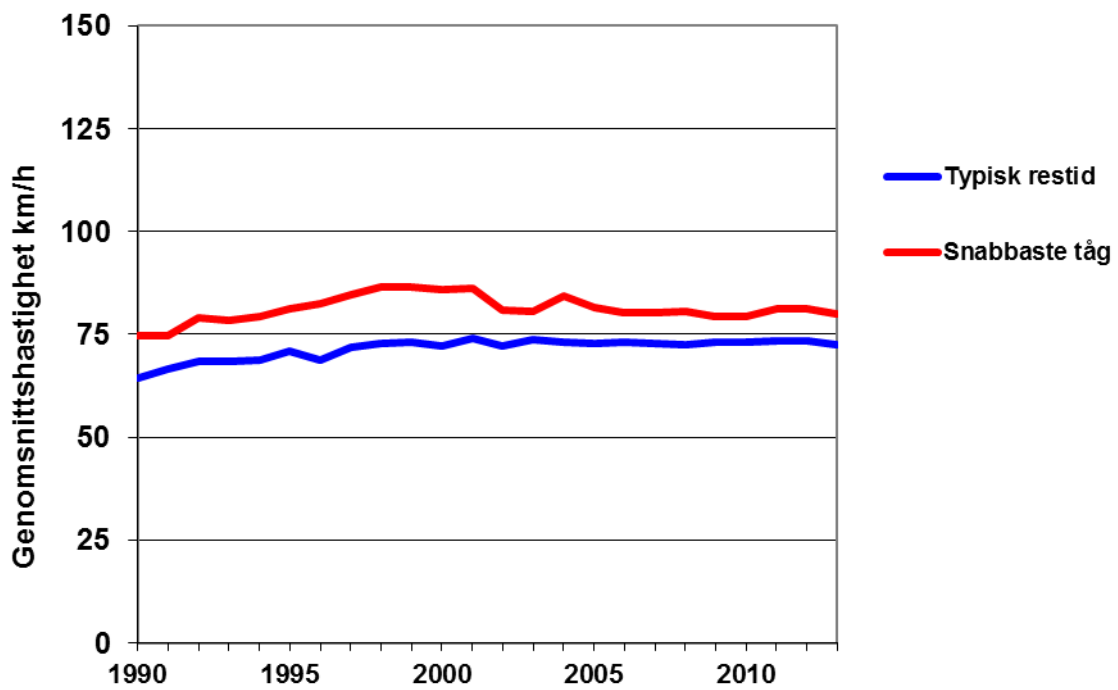
f.d. Rikstrafik snabbaste tåg - alla tåg



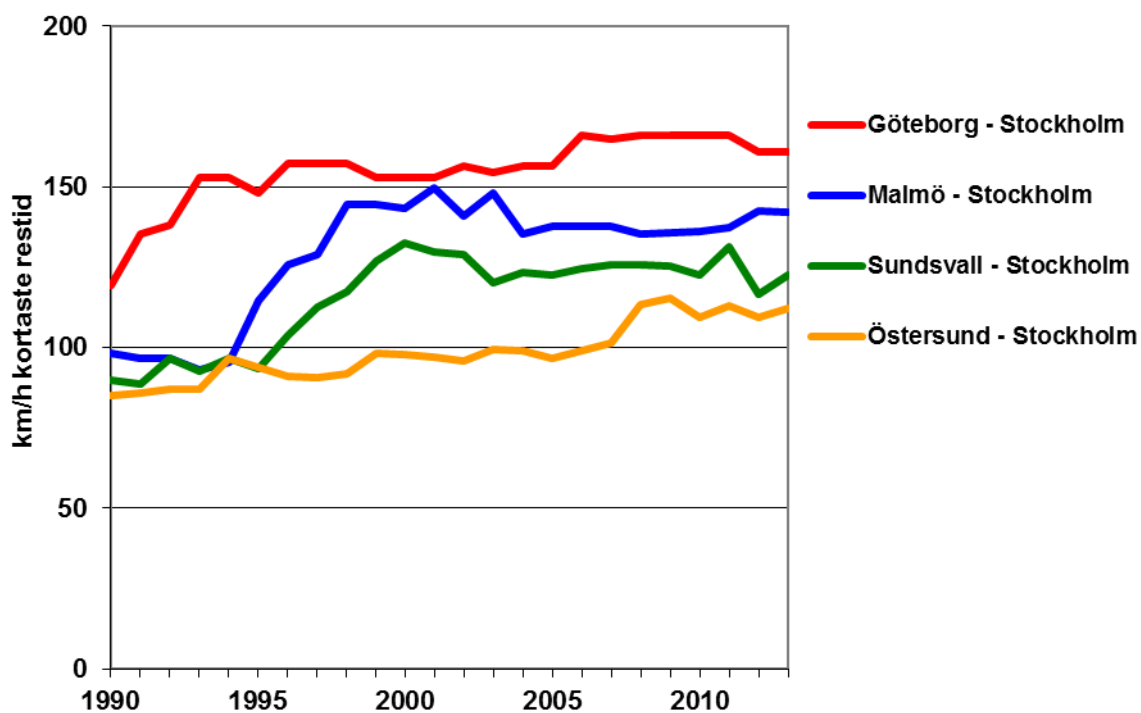
RKTM länsbanor snabbaste tåg - alla tåg



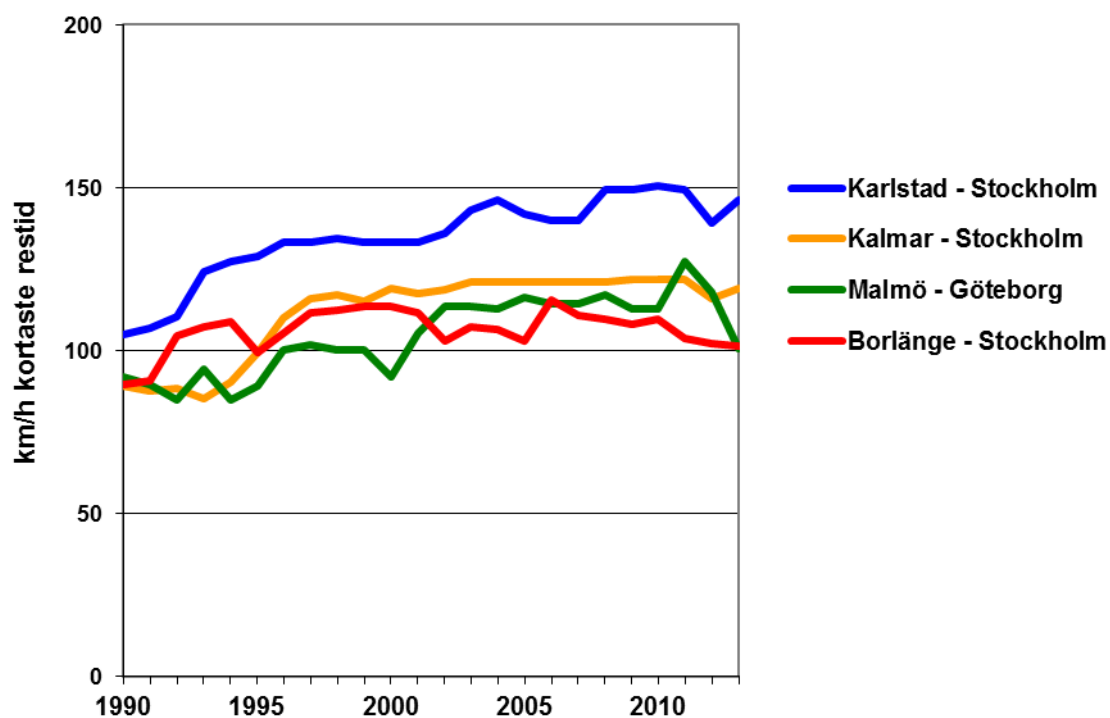
RTKM pendeltåg snabbaste tåg - alla tåg



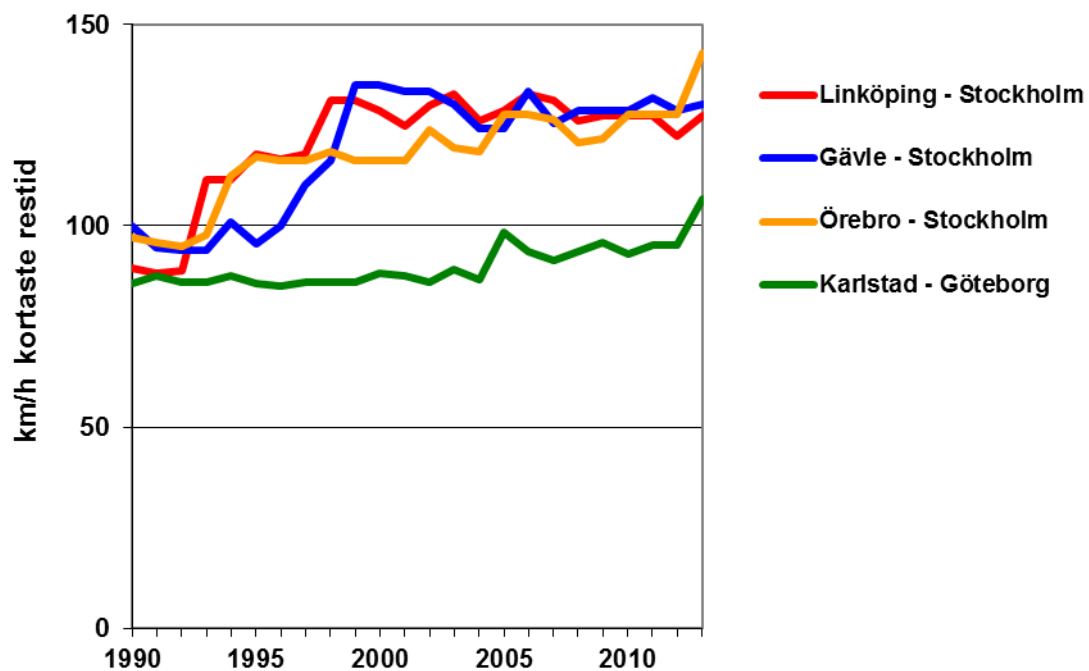
Genomsnittshastighet snabbaste tåg



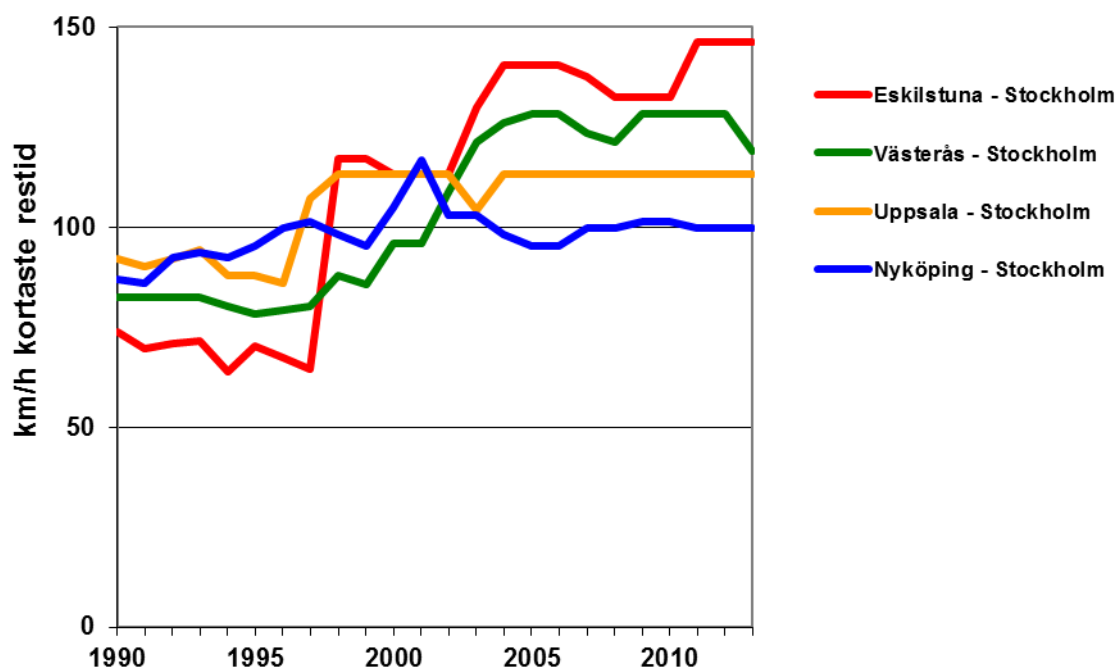
Genomsnittshastighet snabbaste tåg



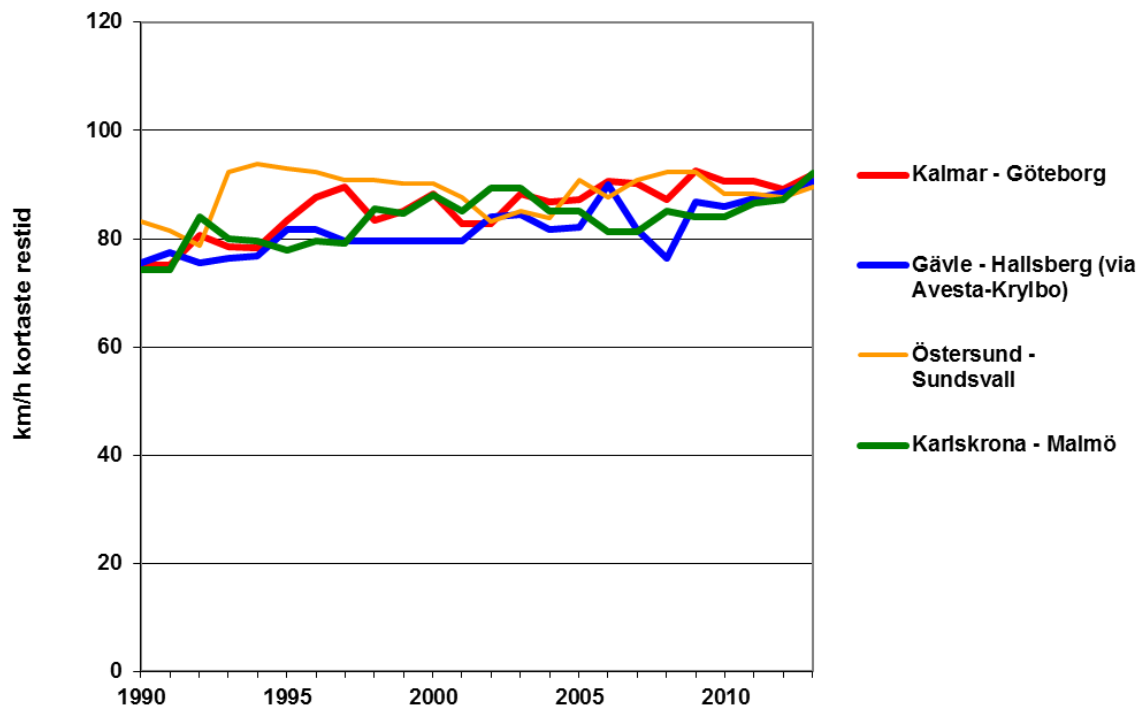
Genomsnittshastighet snabbaste tåg



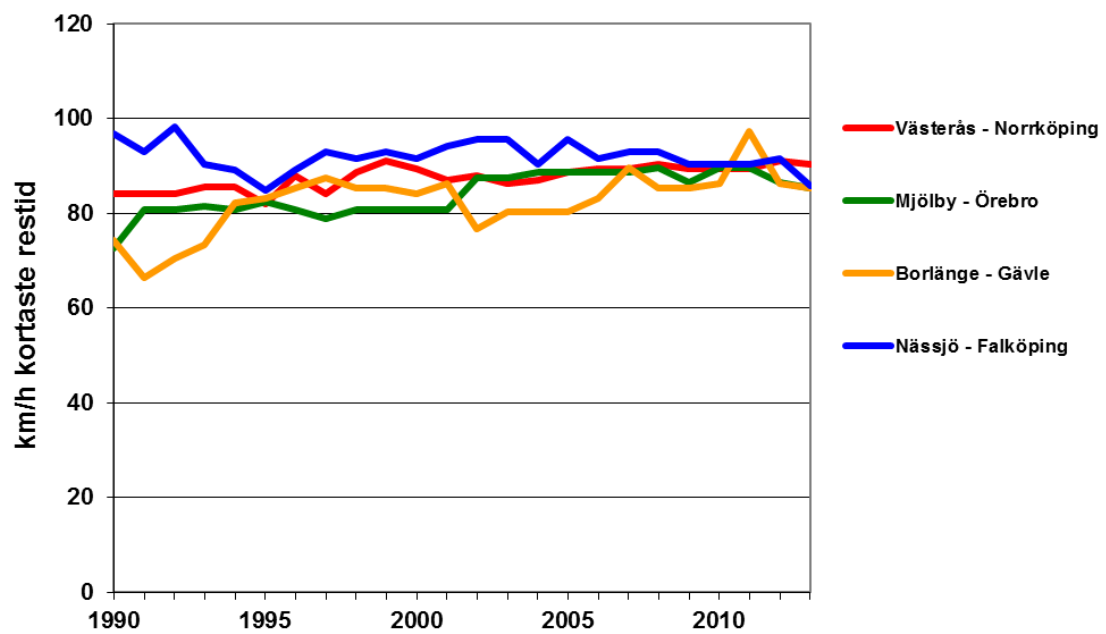
Genomsnittshastighet snabbaste tåg



Genomsnittshastighet snabbaste tåg



Genomsnittshastighet snabbaste tåg



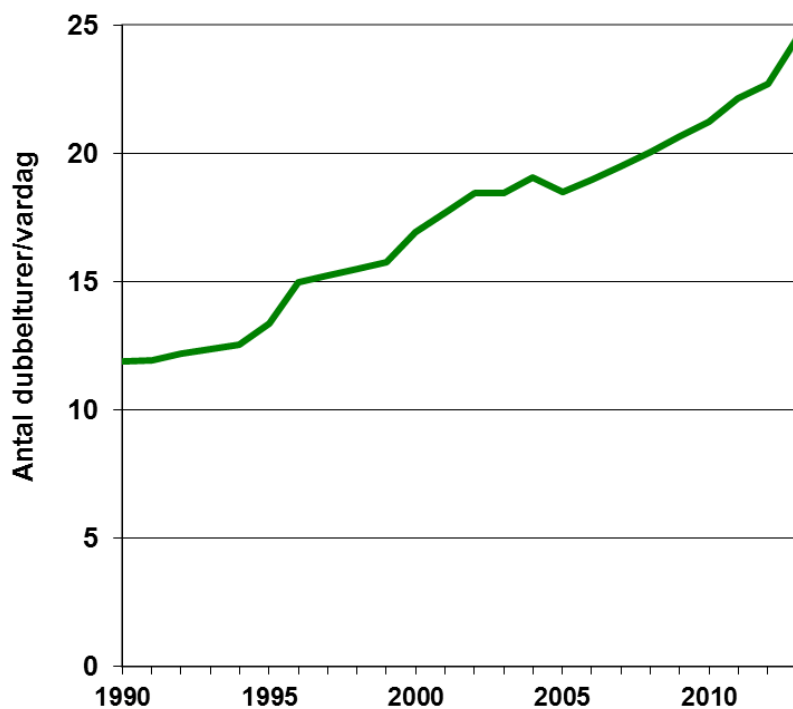
7.3 Utveckling av turtäthet

Turtätheten har ökat med nästan 106% för alla tåg. Den började öka 1994 och har därefter ökat i ganska jämn takt. Det innebär att det nu går mer än dubbelt så många tåg i de relationer som ingår i analysen och som är någorlunda representativa för utvecklingen av olika trafiksystem i hela Sverige.

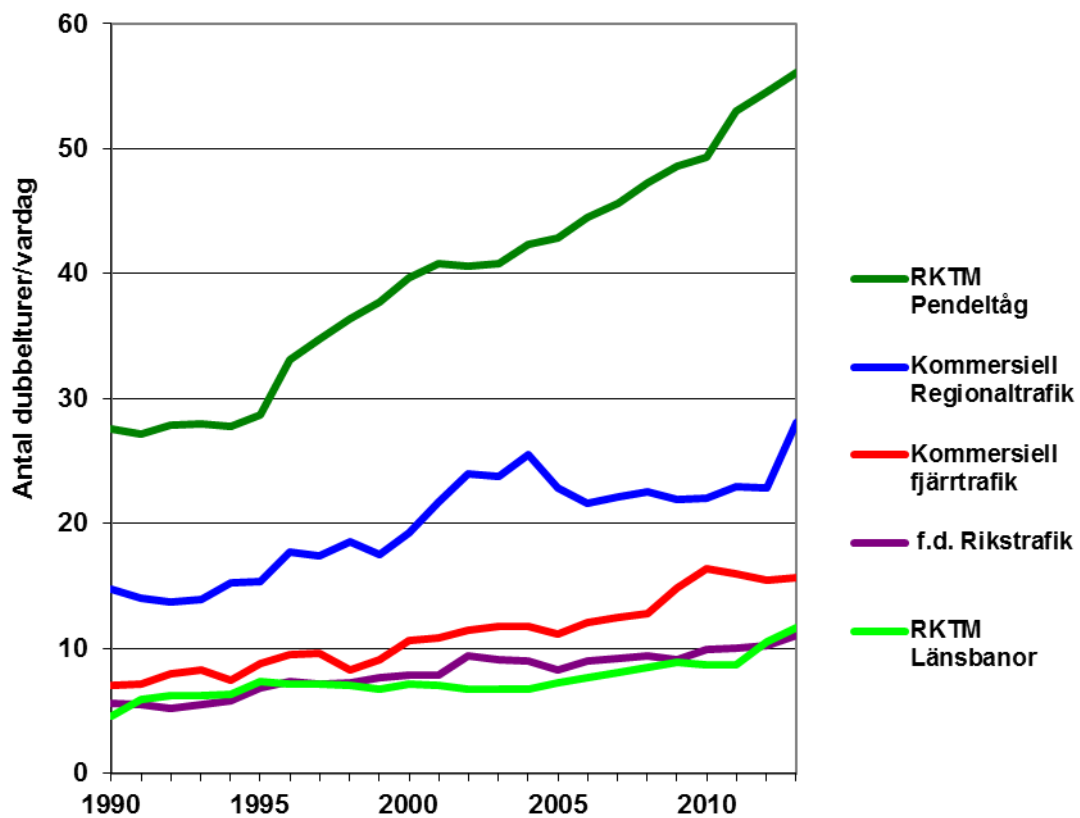
De olika trafiksystemen ligger emellertid på helt olika nivåer. Kommersiell fjärrtrafik och f.d. Rikstrafik ligger normalt på 7-16 turer per dag vilket motsvarar från ett tåg varannan timme till ett tåg varje timme. Kommersiella regionaltåg ligger normalt på 15-28 dubbelturer vilket motsvarar ett tåg per halvtimme till ett tåg per timme större delen av dagen. RKTm pendeltåg ligger högst med normalt 38-90 dubbelturer i genomsnitt vilket motsvarar ett tåg per halvtimme eller mer. RTKM-tåg på länsbanor ligger lägst med normalt 5-16 turer per dag d v s från knappt ett tåg varannan timme till ett tåg i timmen.

De trafiksystem som relativt sett ökat turtätheten mest är RTKM länsbanor med 155% och kommersiell fjärrtrafik med 123%. RTKM pendeltåg har ökat med 103%, f.d. Rikstrafik med 91% och Kommersiell regionaltrafik med 91%. Samtliga system har således åtminstone fördubblat turtätheten. Härtill kommer att nya linjer också har öppnats som inte ingår i denna undersökning, t.ex. Botniabanan och regionaltåg på södra stambanan vilket innebär att utbudet av persontrafik har ökat ännu mer.

Turtäthet alla tåg i Sverige



Turtäthet olika trafiksystem



7.4 Utveckling av priser

Medelvärden har beräknats för priser i kr/mil för olika trafiksystem, produkter och med olika standard/rabatter. Dessa har beräknats som oviktade medelvärden för de linjer som ingår i undersökningen, och ger därför ingen exakt bild av priserna men beskriver utvecklingstendenser. Alla priser har räknats om till 2013 års prisnivå och ett index har beräknats där 1990=100. KPI för 2013 fanns inte framme när dessa beräkningar gjordes, men den hittillsvarande utvecklingen t.o.m. oktober 2013 tydde på att KPI för 2013 blir ungefär detsamma som 2012. Därför har ingen omräkning gjorts av priserna för 2012 och 2013.

Av figurerna på nästa sida framgår utvecklingen för olika trafiksystem. Något förenklat kan man säga att det finns tre olika prisnivåer: THM-priser, priser för InterCity/Regionaltåg som drivs av SJ och X2000-priser (numera SJ 2000 och SJ 3000). THM-priserna, här mätt som kostnaden för månadskort med 40 resor/månad, ligger på ca 6,50 kr/mil år 2013 men har ökat i pris snabbast. Priset var 2,5 gånger så högt 2013 som 1990 men då var de också mycket billiga. Observera att SL väger ganska tungt i dessa data, men att de också har en stor del av de regionala tågresorna.

Priserna för SJ fjärrtrafik med IC-tåg, SJs regionaltåg, rikstrafikens regionaltåg och THM länsbanor ligger relativt samlade omkring 14 kr/mil mätt som normalpriset för en 2klass-resa för en vuxen. Det har också varit stabilt över tiden, bortsett från en ökning som följde av momsens 1991.

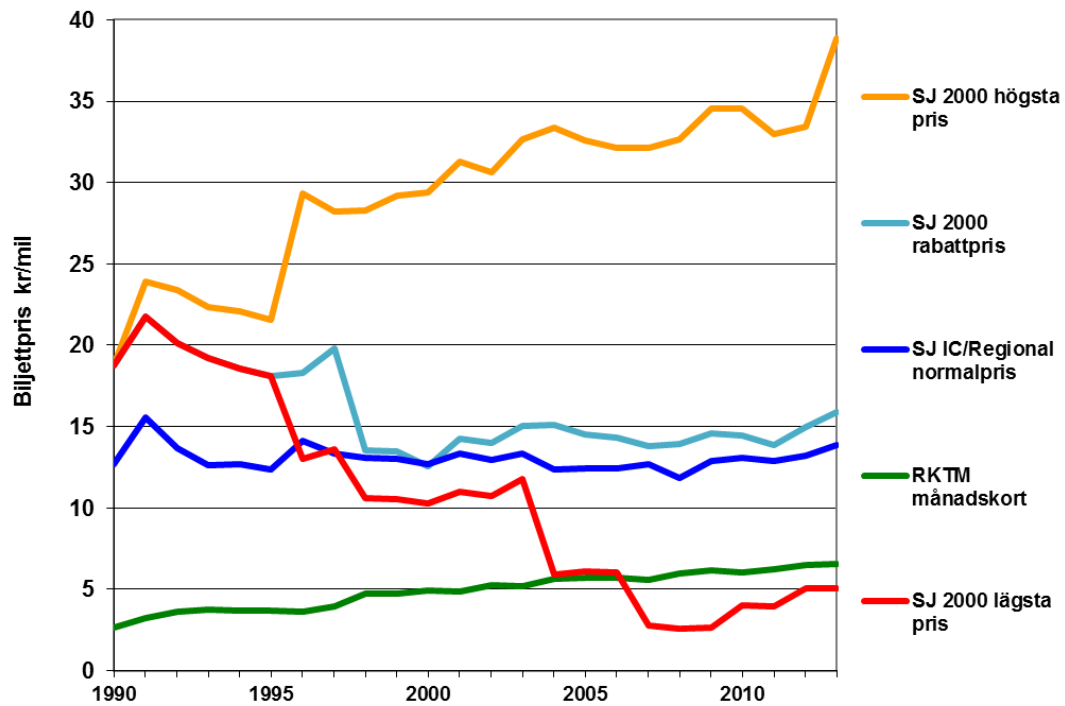
Priserna för SJ 2000 ligger högst omkring 16 kr/mil mätt som en rabatterad 2klass-biljett. Eftersom normalpris i 2klass huvudsakligen utnyttjas av affärsresenärer har vi valt att redovisa ett rabatterat pris som normalpris (2klass ombokningsbar utan återköp) för SJ 2000, dock inte det lägsta priset. När X2000 introducerades 1991 var det ett exklusivt tåg för affärsresenärer med en prisnivå över 22 kr/mil men sedan 1996 utgör det basprodukten på många linjer och priserna har anpassats därefter. Priserna för X2000 har minskat mest och ligger nu strax över priserna för SJ fjärrtrafik med InterCity-tåg. Natttågen, mätt som priset för en sovplats i en 3-bäddskupé, ligger på 10-15 kr/mil och priserna har varierat ganska mycket under perioden, de ligger nu högre än 1990.

En mer detaljerad bild av prisdifferentieringen i SJ:s kommersiella trafik framgår av figurer. Där framgår även de lägsta priserna på SJ 2000 och med IC-tåg i fjärrtrafik. Av denna framgår att priserna på IC-tågen legat relativt konstant på ca 13 kr/mil normalpris och lägsta pris varierande mellan 3-7 kr/mil. Normalt rabattpris på SJ 2000 har närmat sig IC-tågen samtidigt som det högsta priset ökat. Det lägsta priset på X2000 som började introduceras 1996 ligger klart under IC-tågens normalpris och minskade till 2-3 kr/mil under år 2007 när 95kr-biljetten introducerades. Denna höjdes till 145 kr 2010 och till 195 kr 2013 vilket motsvarar 5 kr/mil i genomsnitt. Minimipriset på 95 kr/resa gäller dock fortfarande på IC-tågen som nu ligger lägst med 3 kr/mil. De flesta priserna, utom de lägsta, har ökat 2012 och 2013 i realpris, då inflationen varit låg.

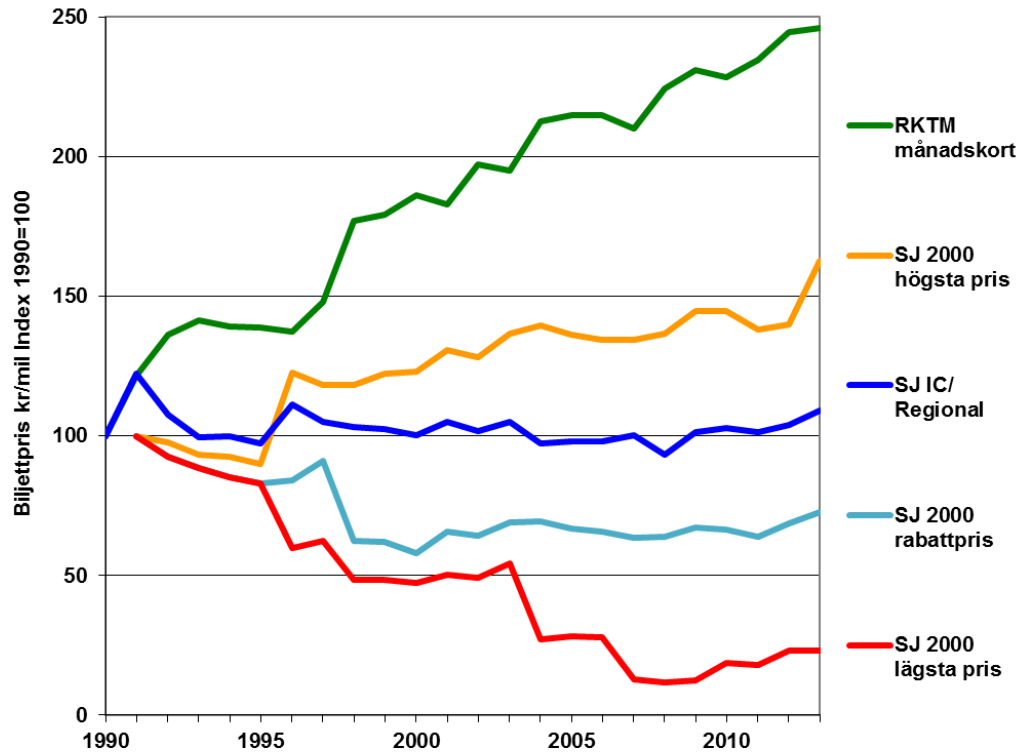
Prisdifferentieringen för SJs produkter har således ökat dels med införandet av X2000 i början under 1990-talet, dels med införandet av de rörliga priserna i kombination med extra låga priser vid tidig bokning under 2000-talet. Av figuren framgår de initialt höga X2000-priserna och den ökande prisdifferentieringen med allt högre 1-klass-priser i X2000 och lägre 2-klass-priser. Kvoten mellan högsta pris och lägsta pris var ca 7 år 2013 men var som högst ca 12 år 2008 då den billigaste biljetten kostade 8% av den dyraste.

Jämfört med index har THM månadskort ökat mest, därefter X2000 1klass-pris medan X2000 rabattpris har minskat mest. En resa med lägsta pris på SJ 2000 är billigare per mil än en resa med RKTm månadskort.

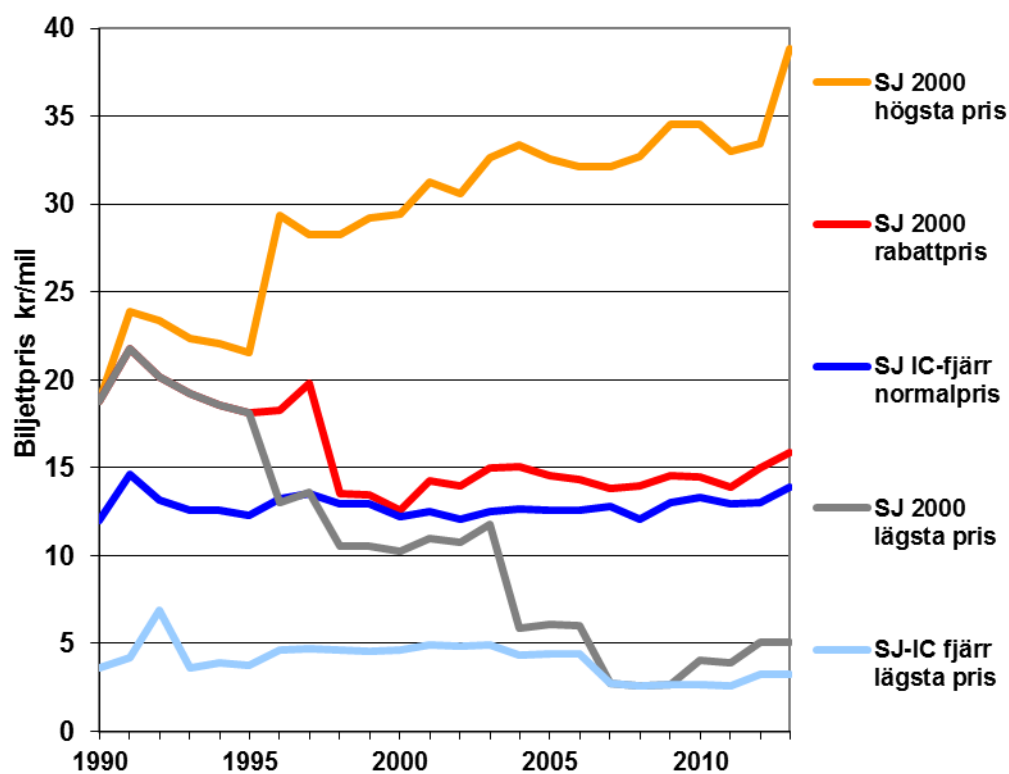
Genomsnittspris olika produkter



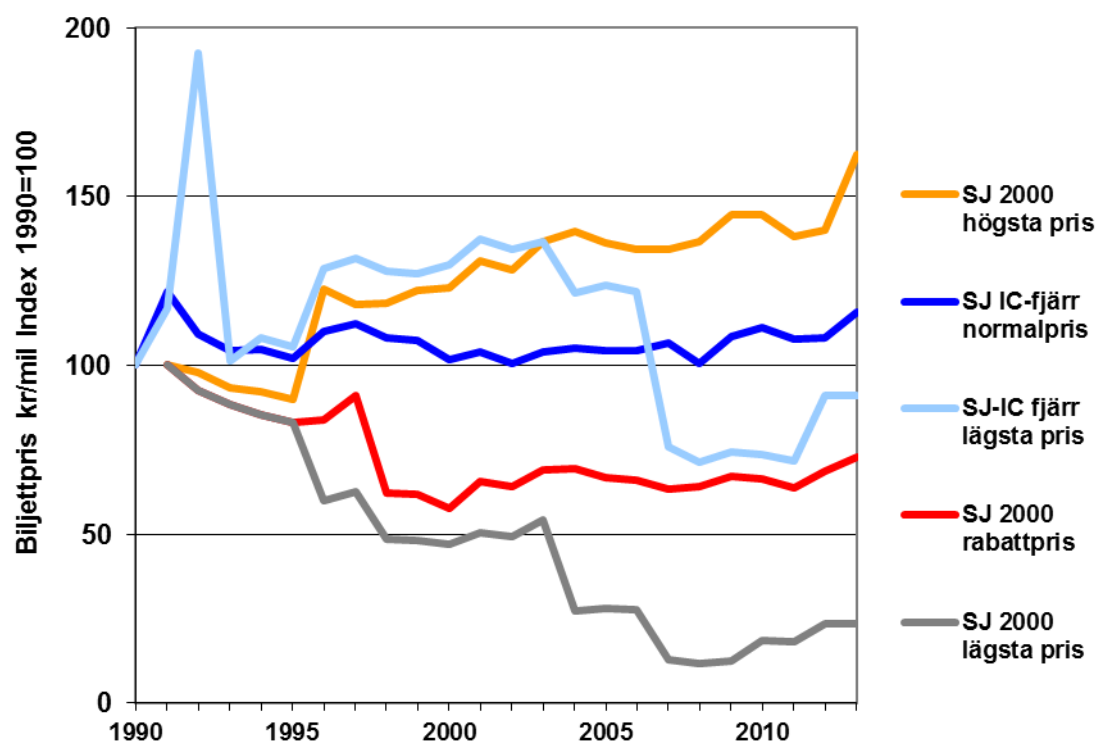
Prisutveckling index olika produkter



Prisdifferentiering SJ 2000-IC fjärrtrafik



Prisutveckling Index SJ 2000-IC fjärrtrafik



8 Långväga busstrafik i konkurrens med tåg

Långväga busstrafik bedrivs i konkurrens med de flesta långväga tågrelationer, och även i konkurrens med kommersiell regional trafik i Mälardalen. Det största företaget är Swebus Express (f.d. SJ buss). I Norrland kör Y-buss och Svenska Buss. I södra Sverige finns även Bus4you och Nettbus Express (tidigare GoByBus). Kartor över linjenät framgår av figur 8.1-8.3. I denna rapport behandlas långväga busstrafik som har dagliga turer, d v s de har minst en tur varje vardag. Härutöver finns en ganska omfattande veckoslutstrafik och chartertrafik som är mer oregelbunden.

En översikt över långväga busslinjer med daglig trafik framgår av tabell 8.1. Det bör framhållas att även bussbolagen alltmer går över till flexibla prissystem varför priserna ibland varierar mellan enskilda avgångar och kan ändras snabbt. Den mest säkra informationen gäller lägsta och högsta pris. Lägsta pris kan finnas på enstaka avgångar medan högsta pris alltid är en ombokningsbar och återbetalningsbar biljett som gäller på alla avgångar. Normalpriset är det som är svårast att ange men det är det som gäller på flest antal avgångar och vid bokning via nätet.

Konkurrens mellan flera bussbolag fanns på linjerna Stockholm-Göteborg, Kalmar Stockholm, Linköping-Stockholm, Göteborg-Malmö-Köpenhamn och Göteborg-Oslo. En del av dessa relationer ligger på samma linje såsom t.ex. Linköping-Stockholm som är en del av Stockholm-Göteborg. Y-buss linjer Sundsvall/Gävle-Stockholm och Östersund-Stockholm har lagts ned.

I vissa fall samverkar flera bussbolag på samma linje. Mellan Göteborg och Oslo kör både Swebus, Bus4you och Nettbus express, de två sistnämnda GoByBus samverkar emellertid och har gemensam tidtabell och hemsida. Bus4you är mer att betrakta som en lyxbussoperatör medan Nettbus express mer är ett lågprisopeartör. Annars har den långväga busstrafiken sedan länge haft av en lågprisprofil med en relativt enkel prissättning men med personlig service av chauffören. Det gör att den långväga busstrafiken attraherar studenter – för att den är billig- och pensionärer – för att den är trygg och enkel att åka med.

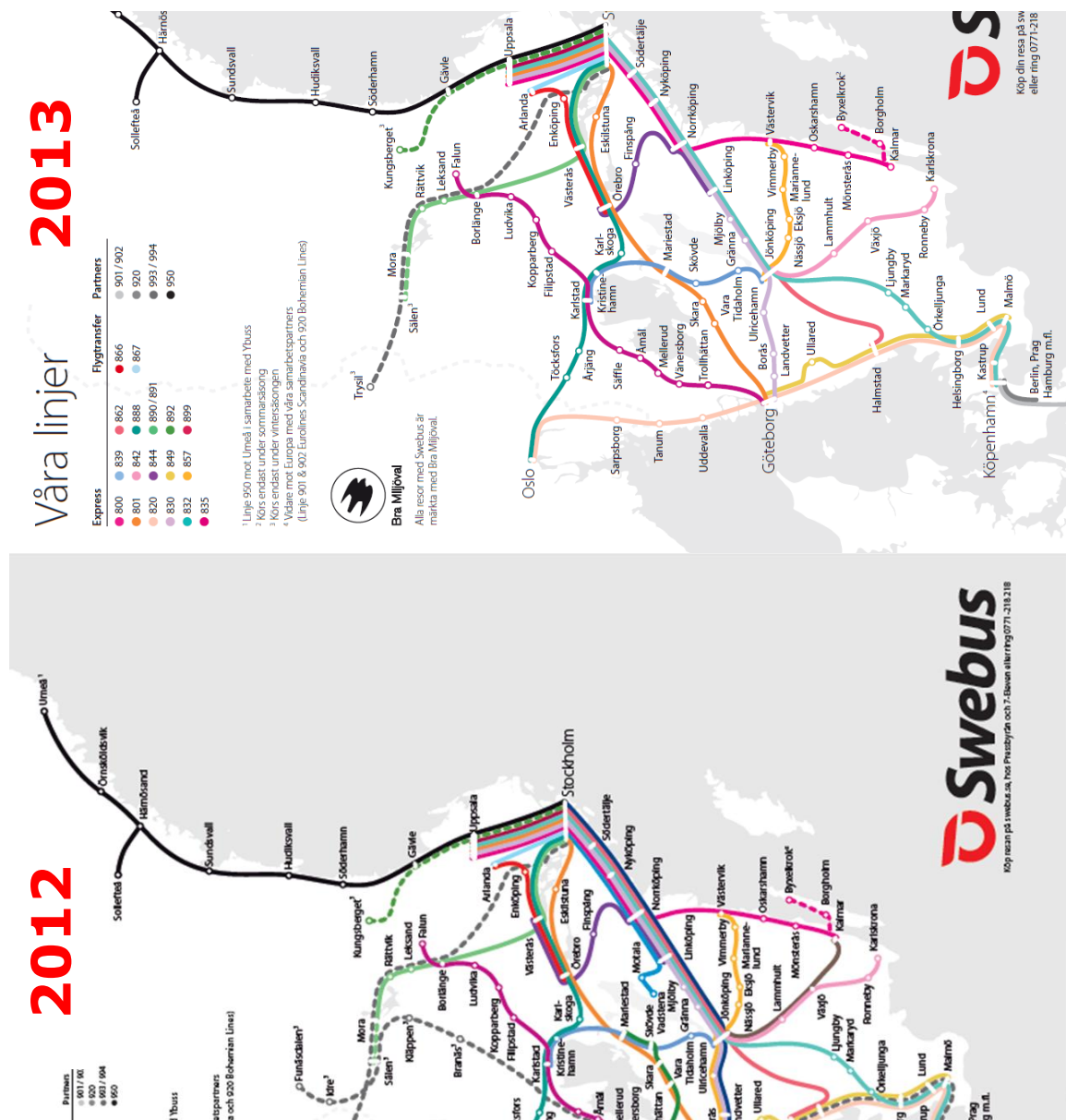
I många relationer konkurrerar den långväga busstrafiken med tåg och bil men i vissa relationer kompletterar den tågtrafiken framförallt genom att erbjuda direkta resor i relationer där tågresa kräver byte. Det gäller t.ex. till orter längs Smålandskusten som Västervik, Oskarshamn och Kalmar där också restiderna med buss är relativt konkurrenskraftig eftersom tågresorna innebär en omväg.

Turtätheten i den långväga busstrafiken är relativt låg, på de flesta linjer går det tre omkring turer per vardag vanligen morgon, middag, kväll. Några få linjer med mycket pendling har omkring 10 turer per dag såsom Uppsala-Stockholm och Nyköping-Stockholm. Några linjer som efter avregleringen haft både flera konkurrerande bolag och många turer har i dag ett mycket litet utbud. Det gäller framförallt Borlänge-Stockholm och Karlstad-Göteborg där busskonkurrensen startade 1997 som i dag bara har två dubbelturer per vardag med Swebus.

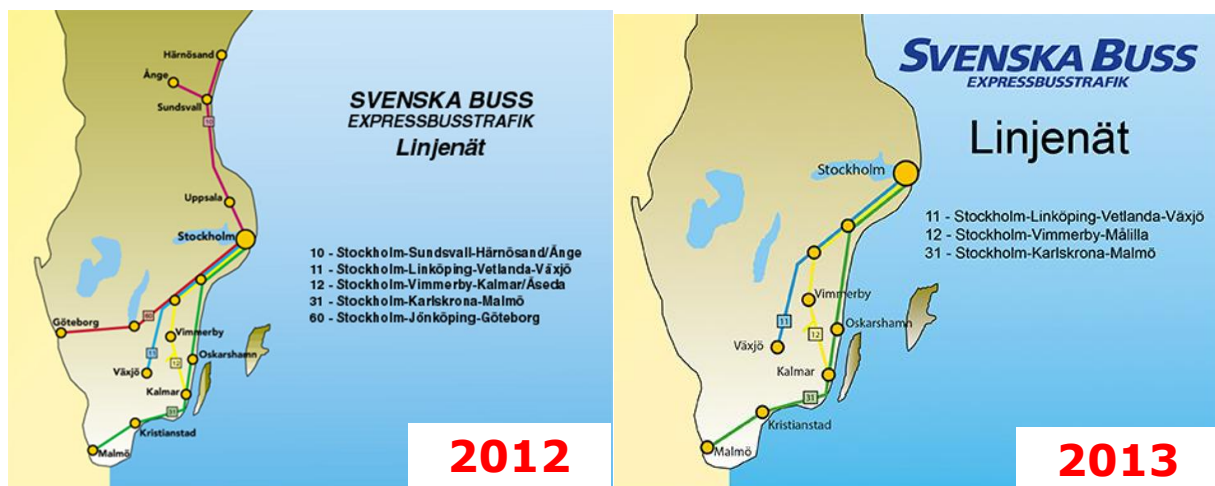
Bussbolagen börjar också alltmer att införa differentierade och varierande priser. De är ännu inte lika rörliga som på tåg och flyg men olika priser sätts på olika avgångar och beroende på om biljetterna är ombokningsbara eller återbetalningsbara eller ej och ett begränsat antal biljetter säljs till lägsta pris. Denna typ av prissättning finns således nu i all kommersiell kollektivtrafik.

Tabell 8.1 Utbud och priser för långväga busstrafik i konkurrens med tåg 2013.

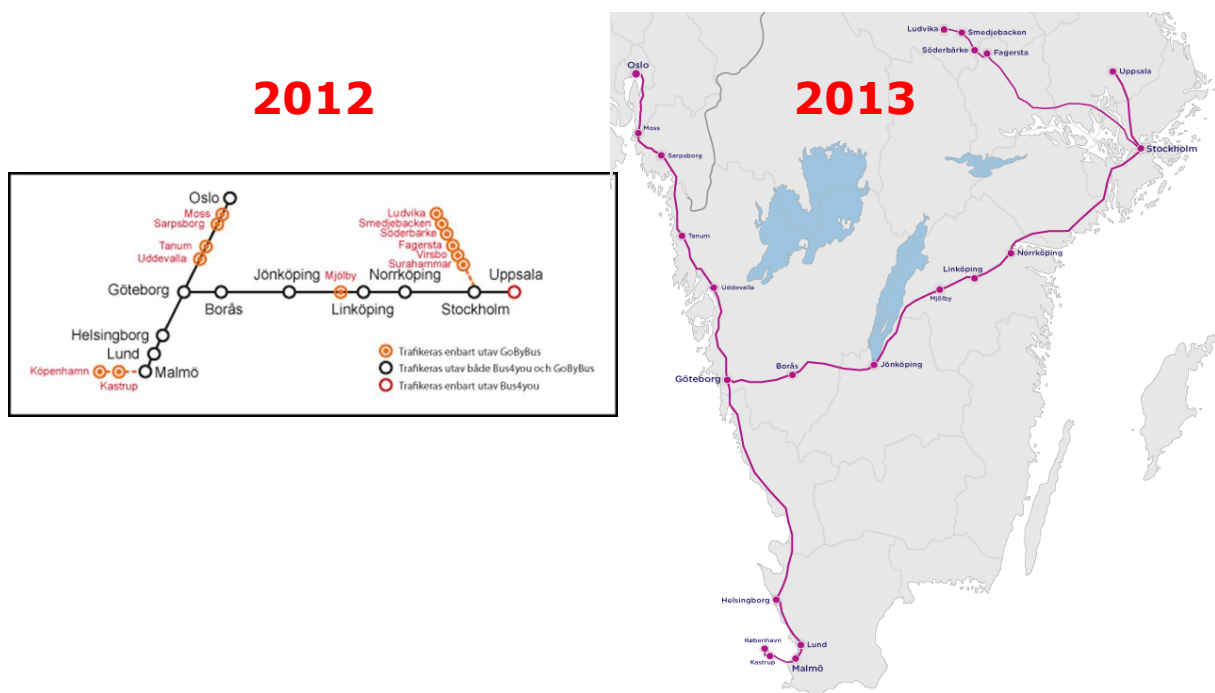
År	Från	Till	Operatör	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)		
				Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Normalt pris	Lägsta pris	Högsta pris
Göteborg - Stockholm										
Ny 2013	Nils E terminal	Cityterminalen	Swebus	8	6	7:00	7:22	414 kr	359 kr	469 kr
	Nils E terminal	Cityterminalen	Bus4you	5	5	6:15	6:21	399 kr	319 kr	399 kr
	Nils E terminal	Cityterminalen	Nettbuss express	2	2	6:45	6:47	329 kr	269 kr	329 kr
Sundsvall - Stockholm										
	Busstation	Cityterminalen	Svenska Buss	Nedlagd 2013						
	Busstation	Cityterminalen	Y-buss	7	7	4:27	5:10	247 kr	247 kr	304 kr
Malmö - Stockholm										
	Malmö C	Cityterminalen	Swebus	1	1	14:25		539 kr	509 kr	559 kr
Kalmar - Stockholm										
	Centralstation	Cityterminalen	Swebus	4	4	6:05	6:21	362 kr	309 kr	389 kr
	Fiskaregatan	Cityterminalen	Silverlinjen	2	2	5:40	5:40	300 kr	300 kr	300 kr
Östersund - Stockholm										
	Busstation	Cityterminalen	Länstr/Y-buss	Nedlagd 2012						
Karlstad - Stockholm										
	Busstation	Cityterminalen	Swebus	7	7	4:20	5:40	210 kr	189 kr	239 kr
Malmö - Göteborg										
	Malmö C	Nils E terminal	Swebus	7	7	3:30	3:57	188 kr	139 kr	229 kr
	Malmö C/Glashallen	Nils E terminal	Bus4you	3	3	3:50	3:50	222 kr	169 kr	229 kr
	Malmö C/Glashallen	Nils E terminal	Nettbuss express	8	8	3:25	3:38	145 kr	99 kr	149 kr
Borlänge - Stockholm										
	Borlänge Resecentrum	Cityterminalen	Swebus	2	2	2:40	2:45	139 kr	129 kr	159 kr
Linköping - Stockholm										
	Fjärrbussterminal	Cityterminalen	Swebus	10	10	2:30	2:54	191 kr	159 kr	219 kr
	Fjärrbussterminal	Cityterminalen	Bus4you	5	5	2:30	2:39	179 kr	149 kr	179 kr
	Fjärrbussterminal	Cityterminalen	Nettbuss express	3	3	2:30	2:40	139 kr	99 kr	179 kr
Gävle - Stockholm										
	Gävle Bro	Cityterminalen	Y-buss	5	5	2:10	2:18	236 kr	207 kr	236 kr
	Hamntorget	Cityterminalen	Svenska Buss	Nedlagd 2013						
Karlstad - Göteborg										
	Busstation	Nils E terminal	Swebus	2	2	3:50	3:52	179 kr	159 kr	189 kr
Örebro - Stockholm										
	Resecentrum	Cityterminalen	Swebus	7	7	2:40	2:47	179 kr	159 kr	189 kr
Eskilstuna - Stockholm										
	Centralstation	Cityterminalen	Swebus	2	2	1:40	1:57	129 kr	79 kr	179 kr
Västerås - Stockholm										
	Resecentrum	Cityterminalen	Swebus	7	7	1:25	1:34	112 kr	79 kr	239 kr
Nyköping - Stockholm										
	Busstation	Cityterminalen	Swebus	11	11	1:25	1:28	100 kr	89 kr	129 kr
Uppsala - Stockholm										
	Centralstation	Cityterminalen	Swebus	11	11	0:55	1:10	69 kr	59 kr	89 kr
Umeå - Stockholm										
	Busstation	Cityterminalen	Y-buss	3	3	9:00	9:23	372 kr	366 kr	478 kr
Stockholm - Köpenhamn										
	Cityterminalen	Ingerslevsgade	Swebus	2	0	9:35	12:07	589 kr	529 kr	639 kr
Stockholm- Oslo										
	Cityterminalen	Bstn Galleriet	Swebus	3	3	7:30	7:46	306 kr	269 kr	339 kr
Göteborg - Köpenhavn										
	Nils E terminal	Ingerslevsgade	Swebus	3	3	4:45	5:01	252 kr	159 kr	309 kr
	Nils E terminal	Ingerslevsgade	Nettbuss express	5	5	4:20	4:21	199 kr	99 kr	249 kr
Göteborg - Oslo										
	Nils E terminal	Oslo Gallerian	Swebus	8	8	3:35	3:44	257 kr	179 kr	309 kr
	Nils E terminal	Oslo bussterminal	Bus4you	4	4	3:30	3:30	269 kr	179 kr	319 kr
	Nils E terminal	Oslo bussterminal	Nettbuss express	8	8	3:35	3:41	199 kr	159 kr	199 kr
Malmö - Köpenhamn										
	Centralstation	Ingerslevsgade	Swebus	3	3	0:55	1:01	59 kr	49 kr	79 kr



Figur 8.1 Swebus linjenät för långväga kommersiell trafik. Källa: Swebus 2012 och 2013.



Figur 8.2 Svenska buss linjenät för långväga kommersiell trafik. Källa: Svenska buss 2012 och 2013.



Figur 8.3 Bus4you och GoByBus linjenät för långväga kommersiell trafik 2012 och Bus4you och Nettbuss express trafik 2013. Källa: Bus4you2012 och Nettbuss 2013.

9 Inrikesflyg i konkurrens med tåg

Inrikesflyg i konkurrens med tåg bedrivs på ett flertal linjer framförallt med utgångspunkt från Stockholm. Inrikesflyget bedrivs av SAS, Malmö Aviation, Norwegian och ett antal regionala flygbolag. På kortare avstånd från Stockholm har många flyglinjer lagts ned på grund av konkurrensen från snabbtågen och att vägnätet blivit bättre. Som följd av avregleringen har utbud och operatörer varierat ganska mycket de senaste åren.

Av tabell 9.1 framgår utbud och priser för undersökta flyglinjer i olika relationer med operatörer. Av tabellen framgår att det fanns konkurrens mellan flygbolag i de flesta relationerna. Den mest bestående konkurrensen mellan flygbolag har funnits på linjerna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö där SAS kör från Arlanda och Malmö Aviation kör från Bromma. Konkurrens finns också mellan SAS och Norwegian från Arlanda till Oslo, Göteborg, Malmö, Köpenhamn och Umeå.

Det har de senaste åren skett en utveckling av framförallt regionala linjer till Bromma som innebär att det blivit konkurrens mellan Arlanda och Bromma. Turtätheten är dock i regel lägre från Bromma än från Arlanda. De linjer som ingår i denna undersökning är framförallt linjer som konkurrerar med tåg. Många mindre regionala linjer, där de flesta går från Bromma, redovisas därför inte här.

På linjerna Stockholm-Göteborg, Stockholm-Sundsvall, Stockholm-Malmö och Stockholm-Umeå konkurrerar tre flygbolag varav Malmö Aviation kör från Bromma. SAS och Malmö Aviation hade båda 14 turer per vardag från Göteborg, medan Malmö Aviation hade högst turtäthet från Malmö med 15 turer per vardag. Dessa linjer hade den högsta turtätheten både totalt sett och för de enskilda bolagen. SAS har också hög turtäthet till Köpenhamn och Oslo med 15 och 14 turer per vardag. På övriga linjer varierar turtätheten mellan 3-6 turer per vardag. Norwegian hade lägre turtäthet än SAS och Malmö Aviation men deras trafik är under en uppbyggnadsfas och kan både komma att utökas eller minskas.

Från Umeå till Stockholm gick det totalt 17 turer per dag men inget bolag hade mer än 7 turer. För den enskilda resenären som väljer att resa med ett bolag blir inte turtätheten högre än med det bolaget. Däremot kan man välja mellan olika pris- och bokningsregler och i någon mån olika servicenivå. Konkurrens mellan två bolag inrikes förekom också under 2013 från Kalmar-Stockholm i dessa fall mellan Arlanda och Bromma. Mellan Göteborg och Östersund fanns ingen direktlinje men man kunde åka med olika bolag via Arlanda och Bromma dock till ett högt pris då man måste betala dubbla biljettpriser.

Skyways gick i konkurs i maj 2012 vilket ledde till en omstrukturering av inrikesflyget. Under en period var flyglinjen Borlänge-Stockholm helt nedlagd.

För flyget gäller att priserna kan variera mycket mellan avgångar och det är högsta prisnivåerna som är stabilast. SAS och Malmö Aviation håller ungefär samma prisnivå. Norwegian håller genomgående en lägre prisnivå med färre prisklasser men trafiken är under uppbyggnad varför det är svårt att bedöma vilken som är den långsiktigt stabila prisnivån.

Tabell 9.1 Utbud och priser för flygtrafik i konkurrens med tåg 2013.

År	Från	Till	Operatör	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)		
				Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Normalt pris	Lägsta pris	Högsta pris
Göteborg - Stockholm										
2013	Landvetter	Arlanda	SAS	14	14	0:55	0:58	1 465 kr	619 kr	2 369 kr
2013	Landvetter	Arlanda	Norwegian	5	5	0:55	0:59	958 kr	299 kr	1 149 kr
2013	Landvetter	Bromma	Malmö Aviation	14	14	0:55	0:56	1 498 kr	368 kr	2 297 kr
Sundsvall - Stockholm										
2013	Sundsvall	Arlanda	SAS	6	6	0:50	0:50	1 569 kr	769 kr	2 369 kr
2013	Sundsvall	Arlanda	Skyways	Nedlagd 2012-05-21						
2013	Sundsvall	Bromma	Malmö Aviation	4	4	0:55	0:55	1 754 kr	810 kr	2 291 kr
Malmö - Stockholm										
2013	Sturup	Arlanda	SAS	11	11	1:05	1:06	1 473 kr	469 kr	2 428 kr
2013	Sturup	Arlanda	Norwegian	4	4	1:05	1:06	798 kr	349 kr	1 149 kr
2013	Sturup	Bromma	Malmö Aviation	15	15	1:05	1:06	1 628 kr	365 kr	2 381 kr
Kalmar - Stockholm										
2013	Kalmar	Arlanda	SAS	4	4	0:50	0:56	1 746 kr	869 kr	2 409 kr
2013	Kalmar	Bromma	Kalmarflyg	6	6	0:55	0:55	1 726 kr	976 kr	2 376 kr
Östersund - Stockholm										
2013	Östersund	Arlanda	SAS	7	7	0:55	0:56	1 547 kr	669 kr	2 459 kr
2013	Östersund	Bromma	Nextjet	Nedlagd 2013						
Karlstad - Stockholm										
2011	Karlstad	Arlanda	Skyways	Nedlagd 2012-05-21						
2012	Karlstad	Arlanda	Nextjet	3	3	0:50	0:51	1 396 kr	467 kr	1 788 kr
Borlänge - Stockholm										
2013	Borlänge*	Arlanda*	Direktflyg*	2	2	0:35	0:37		995 kr	1 495 kr
Umeå - Stockholm										
2013	Umeå	Arlanda	SAS	7	7	1:00	1:01	1 519 kr	568 kr	2 428 kr
2013	Umeå	Arlanda	Norwegian	5	5	1:00	1:00	948 kr	549 kr	1 299 kr
2013	Umeå	Bromma	Malmö Aviation	5	5	1:05	1:06	1 984 kr	789 kr	2 287 kr
Luleå - Göteborg										
2013	Luleå	Landvetter	SAS	7	0	2:45	2:57	3 648 kr	1 424 kr	4 974 kr
2013	Luleå	Landvetter	City Airline	Nedlagd 2012-05-21						
Göteborg - Östersund										
2013	Landvetter	Östersund	SAS	8	0**	2:30	2:44	3 290 kr	1 373 kr	4 714 kr
2013	Landvetter	Östersund	Malmö Aviation	8	0***	2:20	2:59	2 804 kr	1 559 kr	4 167 kr
Stockholm - Köbenhavn										
2013	Arlanda	Kastrup	SAS	15	15	1:10	1:11	2 064 kr	669 kr	3 060 kr
2013	Arlanda	Kastrup	Norwegian	7	7	1:10	1:11	1 005 kr	399 kr	1 599 kr
Stockholm - Oslo										
2013	Arlanda	Gardemoen	SAS	14	14	0:55	0:58	1 690 kr	669 kr	3 019 kr
2013	Arlanda	Gardemoen	Norwegian	8	8	1:00	1:00	998 kr	499 kr	1 349 kr
Göteborg - Köbenhavn										
2013	Landvetter	Kastrup	SAS	7	7	0:45	0:46	2 577 kr	669 kr	3 043 kr
Göteborg - Oslo										
2013	Landvetter	Gardemoen	Wideröe	5	5	0:55	0:59	2 727 kr	594 kr	3 194 kr

*) Skyways trafik nedlagd vintern 2013 startad igen hösten 2013 av Direktflyg

**) Via Arlanda

***) Via Bromma

10 Prisstruktur och metodproblem

10.1 Taxestruktur på järnväg

Före 1996 var SJ:s taxa avståndsberoende och degressiv d.v.s. samma taxa gällde på olika linjer. På många fjärrtåg, IC-tåg och X2000 var platsbokning obligatorisk. Priset på platsbiljetten var detsamma på alla IC-tåg men varierade på X2000-tågen.

1996 införde SJ en helt ny taxestruktur med relationsprissättning där platsbiljetterna var inbakade i priset. Det innebar att priset kunde vara olika på samma avstånd på olika linjer s.k. marknadsprissättning. Rabattmöjligheterna var Reslustkort som också gällde på reslustplatser i X2000 samt röda avgångar i IC-tåg. Taxan var additiv d v s priset för en resa med flera olika produkter var summan av priserna för respektive delsträcka. Samtidigt fanns en distansrabatt på långa avstånd. Denna taxa gällde tom juni 1997.

Från juni 1997 t o m 2000 gällde en taxa med platsstyrd Reslustrabatt både på X2000 och IC med två rabattnivåer, röd och rosa reslust. Samma priser gällde delvis på X2000 och IC men antalet billiga platser var mer begränsat på X2000. Antalet billiga platser på olika rabattnivåer kunde variera dag för dag och tåg för tåg s.k. space management. En särskild veckoslutsbiljett infördes på X2000 där priset var lika med normalpriset för IC i 2klass.

De rabatterade biljetterna måste köpas minst en vecka innan resdagen samtidigt som omboknings- och återbetalningsmöjligheterna var begränsade. Senare införde SJ, delvis som följd av busskonkurrensen, en s.k. obokad biljett på IC-tågen. Denna var tillgänglig på alla tåg alla dagar för ungdomar och pensionärer och kunde köpas ända fram till avgångstid eller på tåget men garanterade ingen sittplats.

Under denna period har en familjerabatt gällt som innebär att en vuxen får ta med sig två barn under 15 år gratis. 2005 infördes en plastbokningsavgift på 20kr för barn.

I januari 2001 genomförde SJ en delvis ny taxestruktur och justerade också priserna. Den viktigaste skillnaden är att antalet rabattnivåer minskats, samtidigt som kravet på reslustkort för att köpa billiga biljetter slopats. Dessutom gällde inte längre exakt samma prisnivåer på IC-tåg och X2000. I regel har X2000-priserna höjts medan IC-priserna ligger stilla eller sänkts. På så sätt har pris-differentieringen ökat.

Utvecklingen av information och försäljning över Internet har gått fort från början av 2000-talet. Försäljningskostnaderna utgjorde en förhållandevis stor del av en järnvägsföretags kostnader. För att minska denna har SJ infört en differentierad prissättning beroende på var man köper biljetten. Självbetjäning via automat eller Internet ger lägsta pris med en rabatt på ca 5% (2003) på det tidigare normalpriset. Inköp i biljettlucka på stationerna motsvarar det tidigare normalpriset. Inköp på tåget kostar extra.

Under 2002 införde SJ sista-minuten-pris för ungdomar och pensionärer som numera endast går att köpa via nätet och hämtas i automat eller köpas direkt i automat. Detta redovisas som lägsta pris i tabellerna. Prisdifferentiering i regionaltrafik har också börjat införas. Det började med Uppsalapendeln 1999 då busskonkurrensen blev stark där och har även införts på Mälarbanan mellan Stockholm och Västerås 2003 och senare generellt inom TIM-systemet. Det är en prisdifferentiering

mellan hög- och lågtrafik. Lågtrafikpriset är drygt 20% lägre än i högtrafik. Högtrafikpris gäller måndag-torsdag 10:00-14:00, fredagar och söndagar efter 12:00, övrig tid gäller lågtrafikpris.

2004 började SJ införa ett nytt lågprissystem, "Just nu", i 2klass och 2005 även i 1klass och nattåg. Det innebär lägre pris ju tidigare man bokar och tillgången på billiga platser och prisnivån bestäms också av efterfrågan. Förbokning gäller från 3 månader till en dag före resdagen och biljetterna har begränsningar i möjligheten att omboka. Särskilt de lägsta prisnivåerna är mycket lägre än tidigare.

Under 2008 ändrade SJ prissystemet så att man utgående från ett baspris kunde köpa till olika tjänster såsom ombokningsbar biljett, återbetalningsbar biljett samt mat och tillgång till internet i vissa tåg. Systemet kallas "Din resa". Baspriset motsvarar närmast just-nu-priset. Baspriset kan variera från en lägsta nivå 90 dagar innan och också på olika avgångar även under resdagen. Varierande priser tillämpas också i regionaltrafiken.

10.2 Slutsatser om undersökningsmetodik

I denna studie har utbudsdata sammanställts för åren 1990-2011, en period på 22 år. Sammanställningen ger en rätt detaljerad bild av persontransportutbudet på stora delar av det svenska järnvägsnätet under denna period.

Det bör dock framhållas att prissystemen blir alltmer komplexa och att uppgifter om olika prisnivåer inte säger hela sanningen. SJ har ett prissystem som innebär att antalet stolar som säljs för de olika prisnivåerna varierar fortlöpande beroende på efterfrågan, s. k. 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 konkurrensituationen. Tidigare, i princip fram till 1996, tillämpades en kilometertaxa som var lika i hela landet. Denna utveckling mot ökad prisdifferentiering kan emellertid också vara intressant att följa.

Svårigheter finns att få fram historiska data för priser på framförallt för relationer där länstrafikens taxa gäller och för relationer i utrikestrafik. Dessa fanns inte publicerade på ett fullständigt sätt i Rikstidtabellen.

Ett förhållande som numera komplicerar sammanställningen av data i denna typ av studier är det faktum att många operatörer och huvudmän inte längre publicerar sina taxor på papper i tryckta skrifter utan endast på nätet. Där får man i regel söka information för varje relation men det är inte alltid som all information finns 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 i år fått direkt tillgång till data för de aktuella relationerna från dem. Detta kan komma att bli ett allt större problem om man vill gå tillbaka i tiden och skapa tidsserier för andra relationer eller priser.

I och med att nya operatörer nu kommit in i 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 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.

Bilaga 1: Metodik och definitioner

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

Studerade relationer

För de flesta järnvägslinjerna med persontrafik, har utbud och priser studerats för typiska relationer mellan orter på varje linje. Källa har huvudsakligen varit publikationen "Restider". 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 t ex 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 X2000, 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)
- ev via-väg (om alternativa resvägar finns, t ex mellan Örebro och Stockholm)
- ev 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:

- turantal
- kortaste restid
- medelrestid

I förekommande fall redovisas uppgifterna även uppdelade efter:

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

Nattåg

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

Bussar

I vissa fall har tågbussar ersatt det ordinarie tågutbudet t ex 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 pga 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 t ex 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 ej. Det är tyvärr inte möjligt att ange någon exakt gräns utan det har gjorts en bedömning från fall till fall. Är t ex 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 X2000 och nästa anslutande tåg t ex 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, t ex 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 t ex vid resa från Örebro till Stockholm i Hallsberg byta till ett Regionaltåg från Oslo.

Den enda någorlunda väldefinierade och avgränsbara produkten förutom Nattåg är X2000, 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 X2000 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 SJs 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 delvis kräver innehav av rabattkort (Reslust- eller Sverigekort) 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 (med undantag av Eskilstuna–Stockholm). Avgiften för rabattkort (t.ex. reslustkort/Sverigekort) tillkommer i förekommande fall och finns ej redovisad här. Observera att villkoren för olika biljetter kan skilja sig över tiden och priserna är således inte alltid direkt jämförbara mellan olika år.



Figur: Arbetsgång för uttag och bearbetning av utbudsdata från Samtrafiken, se bilaga 2.

Bilaga 2: 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 för 2013-04-10 innehåller ett antal dubblade turer. Dessa fel filtreras bort.

- Filtrera bort linjer som är kortare än 20 km
- Ta bort alla turer som inte går 2013-04-10
- Ta bort turer som är en delmängd av andra turer. D.v.s. turer vars avgångstid och ankomsttid för vardera hållplats återfinns i en annan tur.
- Ta bort ytterligare turer definierade i en fil. För att ta hand om dubblade turer där tiderna skiljer sig åt på någon station.
- Ta bort objekt som inte längre används. (Services, Agencies, Routes, Stops och Transfers)

Läs in i Visum

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

Komplettera Visums inläsning av GTFS

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

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

Sök resor i Visum

Exportera till databas

Resultaten från Visum exporteras till en databas där de sammanställs.

Bilaga 3: Lista över undersökta relationer

Nr	Flik	Relation	Tåg	Tåg
			Avstånd km	Tidtabell nr
1	Fjärrtrafik	Göteborg - Stockholm	455	60
2		Sundsvall - Stockholm	413	41
3		Malmö - Stockholm	599	80
4		Kalmar - Stockholm	548	95
5		Östersund - Stockholm	547	42
6		Karlstad - Stockholm	329	70
7		Malmö - Göteborg	314	100
8		Borlänge - Stockholm	225	50
9		Linköping - Stockholm	210	81
10		Gävle - Stockholm	180	41
11	Regionaltrafik	Karlstad - Göteborg	251	71
12		Örebro - Stockholm	217	53
13		Eskilstuna - Stockholm	117	58
14		Västerås-Stockholm	107	57
15		Nyköping-Stockholm	103	81
16		Uppsala - Stockholm	66	51
17	Utrikestrafik	Stockholm-Köpenhamn	644	80
18		Stockholm-Oslo	574	70
19		Göteborg-Köpenhamn	353	100
20		Göteborg-Oslo	349	90
21	Nattåg	Göteborg-Åre	840	42
22		Umeå-Stockholm	838	40
23		Luleå-Göteborg	1434	40
24	Rikstrafik	Kalmar - Göteborg	352	95
25		Gävle - Avesta -Hallsberg	252	54
26		Karlskrona - Malmö	244	90
27		Östersund - Sundsvall	197	42
29		Västerås - Norrköping	161	56
30		Mjölby - Örebro	121	62
32		Nässjö - Falköping	113	65
33		Borlänge - Gävle	115	52
34		Mora - Borlänge	104	50
31		Uddevalla - Herrljunga	91	67
32	Länsbanor	Kalmar - Linköping	235	84
33		Halmstad - Nässjö	196	86
34		Malung - Borlänge	129	48
35		Simrishamn - Malmö	111	107
36		Torsby - Karlstad	102	74
37		Borås - Varberg	84	67
38		Värnamo - Jönköping	75	87
39		Fagersta - Västerås	73	55
40		Härnösand - Sundsvall	68	41
41		Ystad - Malmö	65	65

Nr	Relation	Tåg	Tåg	Anm
		Avstånd km	Tidtabell nr	
42	Lokal och regional	Tumba - Stockholm	23	114
43		Nynäshamn - Stockholm	64	112
44		Täby - Stockholm	18	122
45		Saltsjöbaden - Stockholm	16	128
46		Alingsås - Göteborg	45	131
47		Lund - Malmö	16	104
48		Bollnäs - Gävle	99	44
49		Hudiksvall - Gävle	145	41
50		Linköping - Norrköping	47	81
51		Karlstad-Arrika	68	70
52		Malmö - Köpenhamn	47	101
53		Arlanda - Stockholm	44	46
54	Övriga	Trollhättan-Göteborg	82	72 från 1990 ej pris
55		Norrköping-Malmö	435	80 från 2005 ej pris
56		Umeå-Kiruna	351	40 från 2005 ej pris
57		Luleå-Kiruna	304	30 från 2005 ej pris
58		Kalmar-Malmö	295	95 från 2005 ej pris
59		Nässjö-Malmö	268	80 från 2005 ej pris
60		Jönköping-Göteborg	184	65 från 2005 ej pris
61		Strömstad-Göteborg	180	130 från 2005 ej pris
62		Jönköping-Linköping	163	65 från 2005 ej pris
63		Halmstad-Malmö	157	100 från 2005 ej pris
64		Halmstad-Göteborg	150	100 från 2005 ej pris
65		Kristianstad-Malmö	113	90 från 2005 ej pris
66		Udevalla-Göteborg	92	130 från 2005 ej pris
67		Vänersborg-Göteborg	86	72 från 2005 ej pris
68		Hässleholm-Helsingborg	77	91 från 2005 ej pris
69		Varberg-Göteborg	76	100 från 2005 ej pris
70		Borås-Göteborg	72	97 från 2005 ej pris
71		Helsingborg-Malmö	65	108 från 2005 ej pris
72		Uppsala-Tierp	62	45 från 2005 ej pris
73		Lidköping-Stockholm	343	63 från 2005 ej pris
74		Nässjö-Oskarhamn	149	85 från 2005 ej pris
75		Lidköping-Göteborg	135	63 från 2005 ej pris
76		Vimmerby-Linköping	101	84 från 2005 ej pris
77		Emmaboda-Karlskrona	57	96 från 2005 ej pris
78		Borås-Herrljunga	43	67 från 2005 ej pris
79		Nässjö-Vetlanda	37	88 från 2005 ej pris
80	Bothnia	Umeå-Sundsvall	273	42 från 2007 ej pris
81		Umeå-Härnösand	220	42 från 2007 ej pris
82		Umeå-Örnsköldsvik	108	42 från 2007 ej pris
83		Sollefteå-Sundsvall	117	42 från 2007 ej pris

Bilaga 4: Tabeller över utbud 1990-2013

Kommersiell fjärrtrafik i relationer med snabbtåg

Göteborg - Stockholm													
År	Antal turer *					Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)					
								IC/Reg		Lägsta pris	Snabbtåg		Högsta pris
	Totalt	därav Snabbtåg	därav utan byte	därav Katrineholm	därav Västerås	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)		2 kl normalt pris	2 kl rabatt	
1990	14	---	14	14	---	3:49	4:11	537 kr	100	157 kr	.	.	841 kr
1991	14	2	14	14	---	3:22	4:12	654 kr	122	185 kr	993 kr	.	1 369 kr
1992	16	7	16	16	---	3:18	4:00	587 kr	109	307 kr	918 kr	.	1 337 kr
1993	17	8	17	17	---	2:59	3:47	561 kr	104	160 kr	877 kr	.	1 278 kr
1994	15	8	15	15	---	2:59	3:46	561 kr	105	169 kr	846 kr	.	1 238 kr
1995	16	9	16	16	---	3:05	3:46	548 kr	102	165 kr	825 kr	.	1 207 kr
1996	18	13	18	18	---	2:54	3:31	589 kr	110	206 kr	792 kr	571 kr	1 534 kr
1997	18	13	18	18	---	2:54	3:29	617 kr	115	216 kr	867 kr	598 kr	1 526 kr
1998	14	11	14	14	---	2:54	3:28	617 kr	115	214 kr	617 kr	465 kr	1 461 kr
1999	18	12	18	12	6	2:59	3:55	615 kr	114	213 kr	615 kr	462 kr	1 454 kr
2000	21	15	21	15	6	2:59	3:41	627 kr	117	223 kr	627 kr	470 kr	1 482 kr
2001	21	15	21	15	6	2:59	3:42	641 kr	119	218 kr	765 kr	565 kr	1 488 kr
2002	21	15	21	15	6	2:55	3:41	628 kr	117	213 kr	749 kr	553 kr	1 457 kr
2003	22	15	21	15	7	2:57	3:50	588 kr	109	220 kr	768 kr	559 kr	1 666 kr
2004	22	15	22	15	7	2:55	3:39	562 kr	105	168 kr	765 kr	304 kr	1 653 kr
2005	22	16	22	15	7	2:55	3:37	574 kr	107	173 kr	780 kr	303 kr	1 646 kr
2006	22	16	22	15	7	2:45	3:41	566 kr	105	170 kr	769 kr	298 kr	1 624 kr
2007	23	15	23	15	8	2:46	3:43	549 kr	102	103 kr	720 kr	103 kr	1 589 kr
2008	24	16	24	16	7	2:45	3:41	552 kr	103	99 kr	730 kr	99 kr	1 616 kr
2009	24	17	24	17	7	2:45	3:35	582 kr	108	100 kr	767 kr	100 kr	1 709 kr
2010	27	18	27	20	7	2:45	3:35	744 kr	139	99 kr	769 kr	151 kr	1 733 kr
2011	27	18	27	20	7	2:45	3:36	724 kr	135	96 kr	737 kr	146 kr	1 640 kr
2012	28	18	28	21	7	2:50	3:39	712 kr	133	95 kr	761 kr	195 kr	1 626 kr
2013	28	18	28	21	7	2:50	3:38	792 kr	148	95 kr	832 kr	195 kr	1 890 kr

*) Alla dagtåg

□
□

Sundsvall - Stockholm											
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)					
						IC/Reg		Lägsta pris	Snabbtåg		Högsta pris
	Totalt	därav Snabbtåg	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)		2 kl normalt pris	2 kl rabatt	
1990	7	---	6	4:36	4:42	508 kr	100	150 kr	.	.	795 kr
1991	7	---	6	4:40	4:51	618 kr	122	176 kr	.	.	972 kr
1992	7	---	5	4:17	4:50	556 kr	109	292 kr	.	.	952 kr
1993	7	---	5	4:28	4:45	531 kr	105	152 kr	.	.	910 kr
1994	4	---	4	4:17	4:43	531 kr	105	162 kr	.	.	900 kr
1995	7	---	5	4:25	4:36	518 kr	102	158 kr	.	.	878 kr
1996	7	1	6	3:59	4:33	534 kr	105	187 kr	736 kr	515 kr	1 154 kr
1997	6	1	5	3:40	4:18	562 kr	111	197 kr	806 kr	537 kr	1 148 kr
1998	6	1	4	3:31	4:12	513 kr	101	189 kr	513 kr	410 kr	1 210 kr
1999	6	4	5	3:15	3:37	511 kr	101	189 kr	511 kr	408 kr	1 205 kr
2000	8	6	7	3:07	3:28	506 kr	100	187 kr	506 kr	404 kr	1 326 kr
2001	8	6	7	3:11	3:29	494 kr	97	200 kr	500 kr	394 kr	1 329 kr
2002	10	8	9	3:12	3:28	484 kr	95	196 kr	490 kr	386 kr	1 301 kr
2003	8	7	8	3:26	3:31	475 kr	93	183 kr	559 kr	412 kr	1 463 kr
2004	9	7	9	3:21	3:36	473 kr	93	205 kr	677 kr	264 kr	1 268 kr
2005	8	8	8	3:22	3:23	484 kr	95	173 kr	678 kr	272 kr	1 456 kr
2006	7	7	7	3:19	3:19	478 kr	94	170 kr	669 kr	269 kr	1 436 kr
2007	8	7	8	3:17	3:28	474 kr	93	103 kr	633 kr	103 kr	1 406 kr
2008	9	8	9	3:17	3:26	468 kr	92	99 kr	640 kr	99 kr	1 432 kr
2009	12	8	8	3:18	3:35	499 kr	98	100 kr	661 kr	100 kr	1 518 kr
2010	15	8	9	3:22	3:44	488 kr	96	99 kr	656 kr	151 kr	1 529 kr
2011	15	9	11	3:09	3:41	476 kr	94	96 kr	631 kr	146 kr	1 458 kr
2012	15	6	9	3:33	3:58	488 kr	96	95 kr	655 kr	195 kr	1 445 kr
2013	13	9	9	3:22	3:45	520 kr	102	95 kr	713 kr	195 kr	1 687 kr

*) Alla dagtåg

Malmö - Stockholm											
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)					
						IC/Reg		Lägsta pris	Snabbtåg		Högsta pris
	Totalt	därav Snabbtåg	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)		2 kl normalt pris	2 kl rabatt	
1990	7	---	5	6:06	6:25	626 kr	100	180 kr	.	.	983 kr
1991	7	---	6	6:12	6:32	765 kr	122	213 kr	.	.	1 207 kr
1992	7	---	7	6:12	6:34	687 kr	110	357 kr	.	.	1 180 kr
1993	7	---	7	6:27	6:46	656 kr	105	183 kr	.	.	1 128 kr
1994	7	---	7	6:16	6:41	654 kr	104	192 kr	.	.	1 115 kr
1995	9	2	9	5:14	6:10	638 kr	102	187 kr	.	.	1 088 kr
1996	10	7	10	4:46	5:20	684 kr	109	239 kr	798 kr	589 kr	1 596 kr
1997	10	7	10	4:39	5:12	719 kr	115	252 kr	873 kr	617 kr	1 587 kr
1998	11	8	11	4:09	4:59	685 kr	109	251 kr	685 kr	544 kr	1 712 kr
1999	11	8	11	4:09	4:57	681 kr	109	249 kr	681 kr	542 kr	1 704 kr
2000	13	11	13	4:11	4:43	675 kr	108	259 kr	675 kr	536 kr	1 748 kr
2001	14	12	14	4:00	4:50	671 kr	107	259 kr	788 kr	600 kr	1 741 kr
2002	14	12	14	4:15	4:45	657 kr	105	253 kr	772 kr	587 kr	1 705 kr
2003	15	13	15	4:03	4:44	661 kr	106	242 kr	813 kr	616 kr	1 802 kr
2004	16	13	16	4:26	4:49	773 kr	124	227 kr	736 kr	291 kr	1 783 kr
2005	13	13	13	4:21	4:26	790 kr	126	173 kr	745 kr	300 kr	1 775 kr
2006	13	13	13	4:21	4:25	779 kr	125	170 kr	735 kr	296 kr	1 751 kr
2007	13	13	13	4:21	4:25	785 kr	125	103 kr	691 kr	103 kr	1 713 kr
2008	13	13	13	4:26	4:26	788 kr	126	99 kr	700 kr	99 kr	1 743 kr
2009	14	13	14	4:25	4:31	826 kr	132	100 kr	736 kr	100 kr	1 844 kr
2010	18	13	15	4:24	4:52	810 kr	129	99 kr	737 kr	151 kr	1 878 kr
2011	18	13	18	4:22	4:45	789 kr	126	96 kr	707 kr	146 kr	1 771 kr
2012	16	14	16	4:12	4:41	808 kr	129	95 kr	732 kr	195 kr	1 755 kr
2013	19	15	19	4:13	4:41	868 kr	139	95 kr	801 kr	195 kr	1 887 kr

*) Alla dagtåg

□
□

Kalmar - Stockholm													
År	Antal turer *					Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)					
								IC/Reg		Lägsta pris	Snabbtåg		Högsta pris
	Totalt	därav Snabbtåg	därav utan byte	därav Alvesta	därav Hultsfred	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)		2 kl normalt pris	2 kl rabatt	
1990	6	---	1	6	---	6:09	6:23	602 kr	100	174 kr	.	.	945 kr
1991	6	---	1	6	---	6:15	6:28	736 kr	122	205 kr	.	.	1 160 kr
1992	6	---	1	6	---	6:12	6:25	660 kr	110	343 kr	.	.	1 133 kr
1993	6	---	1	6	---	6:26	6:34	630 kr	105	177 kr	.	.	1 083 kr
1994	7	---	---	7	---	6:04	6:26	628 kr	104	186 kr	.	.	1 071 kr
1995	9	2	---	9	---	5:31	6:12	613 kr	102	181 kr	.	.	1 044 kr
1996	7	7	---	7	---	4:59	5:05	773 kr	128	271 kr	.	.	1 688 kr
1997	14	11	---	9	5	4:44	5:14	629 kr	105	220 kr	.	.	1 197 kr
1998	14	11	---	9	5	4:41	5:15	624 kr	104	232 kr	.	.	1 113 kr
1999	13	9	2	8	5	4:46	5:20	621 kr	103	231 kr	.	.	1 570 kr
2000	15	12	2	10	5	4:36	5:01	621 kr	103	241 kr	.	.	1 543 kr
2001	14	10	2	9	5	4:40	5:05	582 kr	97	241 kr	.	.	1 623 kr
2002	14	10	3	10	4	4:37	5:00	547 kr	91	236 kr	.	.	1 589 kr
2003	15	11	3	10	5	4:32	5:01	604 kr	100	220 kr	604 kr	486 kr	1 124 kr
2004	15	10	---	10	5	4:32	4:50	767 kr	128	286 kr	907 kr	338 kr	1 491 kr
2005	15	10	---	10	5	4:32	4:49	622 kr	103	173 kr	825 kr	332 kr	1 495 kr
2006	17	16	---	12	5	4:32	4:50	614 kr	102	170 kr	814 kr	327 kr	1 475 kr
2007	16	15	---	11	5	4:32	4:48	594 kr	99	157 kr	356 kr	157 kr	1 078 kr
2008	16	11	---	11	5	4:32	4:48	592 kr	98	99 kr	355 kr	99 kr	1 076 kr
2009	19	13	---	13	6	4:30	4:47	.	.	.	.	.	.
2010	21	14	---	14	7	4:30	4:47	.	.	.	.	.	.
2011	20	13	---	13	7	4:30	4:47	.	.	.	.	.	.
2012	19	12	---	12	7	4:44	5:01	.	.	.	.	.	.
2013	21	14	---	14	7	4:36	4:47	.	.	.	.	.	.

*) Alla dagtåg

Östersund - Stockholm													
År	Antal turer *					Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)					
								IC/Reg		Lägsta pris	Snabbtåg		Högsta pris
	Totalt	därav Snabbtåg	därav utan byte	därav Ljusdal	därav Sundsvall	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)		2 kl normalt pris	2 kl rabatt	
1990	2	---	2	2	---	6:26	6:31	602 kr	100	174 kr	.	.	945 kr
1991	3	---	3	3	---	6:23	6:32	736 kr	122	205 kr	.	.	1 160 kr
1992	3	---	3	3	---	6:17	6:22	660 kr	110	343 kr	.	.	1 133 kr
1993	3	---	2	2	1	6:18	6:46	630 kr	105	177 kr	.	.	1 083 kr
1994	3	---	3	3	---	5:40	6:05	628 kr	104	186 kr	.	.	1 071 kr
1995	4	---	3	3	1	5:50	6:27	613 kr	102	181 kr	.	.	1 044 kr
1996	4	---	3	3	1	6:00	6:28	674 kr	112	236 kr	.	.	1 133 kr
1997	4	---	3	4	---	6:02	6:23	711 kr	118	249 kr	.	.	1 193 kr
1998	2	---	2	2	---	5:57	5:57	611 kr	102	214 kr	.	.	1 039 kr
1999	5	2	2	2	3	5:34	5:43	608 kr	101	213 kr	.	.	1 034 kr
2000	5	2	2	2	3	5:35	5:46	603 kr	100	211 kr	.	.	1 024 kr
2001	5	2	3	3	2	5:38	5:46	623 kr	104	247 kr	.	.	1 112 kr
2002	6	3	2	2	4	5:43	6:05	582 kr	97	236 kr	.	.	1 088 kr
2003	5	1	3	3	2	5:30	5:47	604 kr	100	226 kr	604 kr	463 kr	1 130 kr
2004	6	2	3	3	3	5:32	6:01	626 kr	104	241 kr	775 kr	286 kr	1 266 kr
2005	6	3	3	3	3	5:40	5:59	641 kr	107	173 kr	693 kr	279 kr	1 484 kr
2006	6	1	3	2	4	5:32	5:52	632 kr	105	170 kr	683 kr	275 kr	1 464 kr
2007	5	1	3	2	3	5:24	6:01	609 kr	101	103 kr	646 kr	103 kr	1 432 kr
2008	6	1	2	2	4	4:50	5:50	602 kr	100	99 kr	652 kr	99 kr	1 458 kr
2009	6	2	2	2	4	4:45	5:49	642 kr	107	100 kr	687 kr	100 kr	1 542 kr
2010	5	1	2	2	3	5:00	5:35	630 kr	105	99 kr	683 kr	151 kr	1 554 kr
2011	6	1	2	2	4	4:51	5:58	615 kr	102	96 kr	657 kr	146 kr	1 480 kr
2012	6	5	2	2	4	5:00	5:51	626 kr	104	95 kr	681 kr	195 kr	1 467 kr
2013	7	6	2	2	5	4:53	5:54	670 kr	111	95 kr	742 kr	195 kr	1 707 kr

*) Alla dagtåg

□
□

Karlstad - Stockholm											
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)					
						IC/Reg		Lägsta pris	Snabbtåg		Högsta pris
	Totalt	därav Snabbtåg	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)		2 kl normalt pris	2 kl rabatt	
1990	7	---	4	3:08	3:15	422 kr	100	129 kr	.	.	656 kr
1991	8	---	5	3:05	3:19	513 kr	122	149 kr	.	.	805 kr
1992	8	---	5	2:59	3:19	461 kr	109	245 kr	.	.	786 kr
1993	10	3	6	2:39	3:08	441 kr	104	129 kr	.	.	751 kr
1994	8	1	4	2:35	3:16	443 kr	105	139 kr	.	.	746 kr
1995	8	1	5	2:33	3:13	432 kr	102	136 kr	.	.	728 kr
1996	8	1	5	2:28	3:13	442 kr	105	155 kr	571 kr	423 kr	976 kr
1997	5	1	5	2:28	2:57	470 kr	111	165 kr	653 kr	440 kr	971 kr
1998	5	2	5	2:27	2:46	446 kr	106	165 kr	446 kr	355 kr	1 003 kr
1999	6	2	5	2:28	2:52	444 kr	105	164 kr	444 kr	353 kr	998 kr
2000	6	2	6	2:28	2:54	446 kr	106	163 kr	446 kr	356 kr	988 kr
2001	7	2	7	2:28	2:56	459 kr	109	159 kr	476 kr	382 kr	1 029 kr
2002	7	2	7	2:25	2:52	449 kr	106	155 kr	466 kr	374 kr	1 008 kr
2003	9	4	8	2:18	2:58	486 kr	115	167 kr	508 kr	452 kr	1 311 kr
2004	9	6	9	2:15	2:39	485 kr	115	158 kr	510 kr	168 kr	1 321 kr
2005	7	7	7	2:19	2:25	496 kr	118	173 kr	520 kr	210 kr	1 170 kr
2006	9	4	9	2:21	2:49	490 kr	116	170 kr	513 kr	207 kr	1 154 kr
2007	10	4	9	2:21	2:48	475 kr	113	103 kr	496 kr	103 kr	1 127 kr
2008	9	3	9	2:12	2:54	478 kr	113	99 kr	500 kr	99 kr	1 147 kr
2009	9	4	9	2:12	2:55	499 kr	118	100 kr	523 kr	100 kr	1 214 kr
2010	9	3	9	2:11	2:55	488 kr	116	99 kr	512 kr	151 kr	1 205 kr
2011	8	4	8	2:12	2:41	478 kr	113	96 kr	493 kr	146 kr	1 159 kr
2012	8	3	8	2:22	2:41	488 kr	116	95 kr	511 kr	195 kr	1 149 kr
2013	9	6	8	2:15	2:49	522 kr	124	95 kr	559 kr	195 kr	1 346 kr

*) Alla dagtåg

Malmö - Göteborg											
2000= Sydvästen Öresunds- tåg 2012- 2013	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)					
	Totalt	därav Snabbtåg	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	IC/Reg		Lägsta pris	Snabbtåg		Högsta pris
						2kl grundpris	(Index)		2 kl		
									normalt pris	2 kl rabatt	
1990	6	---	6	3:25	3:33	411 kr	100	126 kr	.	.	640 kr
1991	5	---	5	3:30	3:46	499 kr	121	147 kr	.	.	783 kr
1992	9	---	9	3:42	3:53	449 kr	109	238 kr	.	.	765 kr
1993	8	---	8	3:20	3:51	429 kr	104	127 kr	.	.	731 kr
1994	7	---	6	3:42	3:55	432 kr	105	137 kr	.	.	728 kr
1995	8	---	8	3:31	3:58	422 kr	103	133 kr	.	.	710 kr
1996	15	3	15	3:08	3:43	460 kr	112	161 kr	675 kr	491 kr	921 kr
1997	13	3	13	3:05	3:42	482 kr	117	169 kr	672 kr	513 kr	916 kr
1998	8	4	8	3:08	3:25	483 kr	117	165 kr	483 kr	379 kr	966 kr
1999	8	4	8	3:08	3:25	481 kr	117	164 kr	481 kr	377 kr	961 kr
2000	10	---	10	3:25	3:38	398 kr	97	175 kr	398 kr	.	916 kr
2001	11	5	11	2:59	3:27	459 kr	112	176 kr	506 kr	388 kr	1 076 kr
2002	11	5	11	2:46	3:07	449 kr	109	173 kr	495 kr	380 kr	1 054 kr
2003	12	5	12	2:46	3:09	486 kr	118	220 kr	537 kr	446 kr	1 220 kr
2004	10	3	10	2:47	3:13	377 kr	92	126 kr	405 kr	168 kr	1 237 kr
2005	10	3	10	2:42	3:02	385 kr	94	173 kr	323 kr	173 kr	912 kr
2006	15	3	15	2:45	3:07	380 kr	92	170 kr	318 kr	170 kr	900 kr
2007	16	3	15	2:45	3:09	369 kr	90	103 kr	325 kr	103 kr	880 kr
2008	15	3	15	2:41	3:06	372 kr	91	99 kr	328 kr	99 kr	893 kr
2009	21	3	21	2:47	3:02	389 kr	95	100 kr	343 kr	100 kr	942 kr
2010	23	3	23	2:47	3:02	382 kr	93	99 kr	337 kr	151 kr	925 kr
2011	23	---	23	2:28	2:58	367 kr	89	96 kr	323 kr	146 kr	890 kr
2012**	16	---	16	3:07	3:07	311 kr	62	249 kr	.	.	401 kr
2013	16	---	16	3:07	3:07	317 kr	71	254 kr	.	.	441 kr

*) Alla dagtåg

**) SJ upphörde med sin trafik 2012-04-10

□
□

Borlänge - Stockholm											
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)					
						IC/Reg		Lägsta pris	Snabbtåg		Högsta pris
	Totalt	därav	därav	Kortaste	Medel-	2kl	(Index)		2 kl	2 kl	
		Snabbtåg	utan byte	restid	restid	grundpris			normalt pris		
1990	7	---	7	2:31	2:41	308 kr	100	100 kr	.	.	475 kr
1991	7	---	7	2:29	2:38	372 kr	121	115 kr	.	.	578 kr
1992	8	---	8	2:09	2:32	335 kr	109	181 kr	.	.	566 kr
1993	8	---	8	2:06	2:32	320 kr	104	99 kr	.	.	541 kr
1994	9	3	9	2:04	2:31	326 kr	106	110 kr	.	.	542 kr
1995	9	3	9	2:16	2:35	318 kr	103	107 kr	.	.	529 kr
1996	7	2	7	2:08	2:35	313 kr	101	110 kr	503 kr	331 kr	810 kr
1997	7	2	7	2:01	2:29	336 kr	109	118 kr	550 kr	348 kr	806 kr
1998	6	1	6	2:00	2:20	336 kr	109	110 kr	336 kr	257 kr	807 kr
1999	6	1	6	1:59	2:19	335 kr	108	110 kr	335 kr	256 kr	803 kr
2000	7	1	7	1:59	2:20	271 kr	88	108 kr	271 kr	205 kr	795 kr
2001	7	1	7	2:01	2:24	271 kr	88	141 kr	294 kr	224 kr	918 kr
2002	9	1	9	2:11	2:28	265 kr	86	138 kr	288 kr	219 kr	898 kr
2003	8	1	8	2:06	2:26	277 kr	90	130 kr	305 kr	232 kr	881 kr
2004	7	1	7	2:07	2:25	277 kr	90	91 kr	374 kr	168 kr	907 kr
2005	8	---	8	2:11	2:26	282 kr	92	173 kr	382 kr	173 kr	912 kr
2006	8	1	8	1:57	2:20	279 kr	90	170 kr	377 kr	170 kr	900 kr
2007	9	2	9	2:02	2:19	270 kr	88	95 kr	376 kr	103 kr	878 kr
2008	10	2	10	2:03	2:21	265 kr	86	99 kr	378 kr	99 kr	891 kr
2009	11	2	11	2:05	2:22	303 kr	98	100 kr	396 kr	100 kr	939 kr
2010	11	1	11	2:03	2:21	297 kr	96	99 kr	389 kr	151 kr	922 kr
2011	11	---	11	2:10	2:25	287 kr	93	96 kr	373 kr	146 kr	887 kr
2012	10	---	10	2:12	2:23	308 kr	100	95 kr	385 kr	195 kr	879 kr
2013	10	7	10	2:13	2:21	326 kr	106	95 kr	354 kr	195 kr	1 062 kr

*) Alla dagtåg

Linköping - Stockholm													
År	Antal turer *					Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)					
								IC/Reg		Lägsta pris	Snabbtåg		Högsta pris
	Totalt	därav Snabbtåg	därav utan byte	därav Katrineholm	därav Nyköping	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)		2 kl normalt pris	2 kl rabatt	
1990	18	---	18	9	9	2:21	2:29	286 kr	100	95 kr	.	.	438 kr
1991	17	---	17	8	9	2:23	2:32	343 kr	120	106 kr	.	.	532 kr
1992	18	---	18	9	9	2:22	2:30	310 kr	108	169 kr	.	.	521 kr
1993	20	4	20	10	10	1:53	2:23	296 kr	104	93 kr	.	.	814 kr
1994	17	4	16	8	9	1:53	2:22	302 kr	106	105 kr	.	.	588 kr
1995	17	5	17	8	9	1:47	2:10	295 kr	103	102 kr	.	.	573 kr
1996	17	9	16	11	6	1:48	2:05	301 kr	105	105 kr	.	.	675 kr
1997	14	9	14	9	5	1:47	2:01	317 kr	111	111 kr	.	.	672 kr
1998	20	11	20	13	7	1:36	1:59	306 kr	107	110 kr	.	.	795 kr
1999	19	11	19	12	7	1:36	1:59	304 kr	106	110 kr	.	.	791 kr
2000	21	13	21	14	7	1:38	1:57	301 kr	105	114 kr	.	.	826 kr
2001	21	13	20	13	8	1:41	1:56	312 kr	109	124 kr	.	.	870 kr
2002	28	14	28	15	13	1:37	2:00	305 kr	107	121 kr	.	.	852 kr
2003	24	12	24	14	10	1:35	1:58	316 kr	111	119 kr	378 kr	254 kr	898 kr
2004	24	13	24	14	10	1:40	1:58	302 kr	106	118 kr	377 kr	168 kr	925 kr
2005	23	14	23	15	8	1:38	1:54	308 kr	108	173 kr	387 kr	173 kr	929 kr
2006	25	15	25	16	9	1:35	1:53	304 kr	106	170 kr	381 kr	170 kr	916 kr
2007	25	15	25	16	9	1:35	1:52	293 kr	103	103 kr	380 kr	103 kr	893 kr
2008	25	15	25	16	9	1:40	1:52	288 kr	101	99 kr	383 kr	99 kr	907 kr
2009	26	15	26	17	9	1:39	1:52	303 kr	106	100 kr	400 kr	100 kr	956 kr
2010	31	15	31	22	9	1:39	1:53	297 kr	104	99 kr	431 kr	151 kr	1 060 kr
2011	32	15	32	26	6	1:39	1:52	293 kr	102	96 kr	414 kr	146 kr	1 020 kr
2012	28	13	27	22	6	1:43	1:56	296 kr	104	95 kr	430 kr	195 kr	1 011 kr
2013	32	16	26	28	4	1:39	1:55	316 kr	111	95 kr	469 kr	195 kr	1 105 kr

*) Alla dagtåg

□
□

Gävle - Stockholm											
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)					
						IC/Reg		Lägsta pris	Snabbtåg		Högsta pris
	Totalt	därav Snabbtåg	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)		2 kl normalt pris	2 kl rabatt	
1990	12	---	12	1:48	1:53	254 kr	100	86 kr	.	.	389 kr
1991	11	---	11	1:54	2:00	304 kr	120	97 kr	.	.	470 kr
1992	11	---	11	1:55	2:05	270 kr	106	149 kr	.	.	453 kr
1993	11	---	11	1:55	2:04	258 kr	102	84 kr	.	.	433 kr
1994	11	---	11	1:47	1:59	266 kr	105	95 kr	.	.	436 kr
1995	12	---	12	1:53	2:02	259 kr	102	92 kr	.	.	425 kr
1996	13	1	13	1:48	1:56	276 kr	109	97 kr	.	.	614 kr
1997	13	1	13	1:38	1:50	293 kr	115	103 kr	.	.	611 kr
1998	13	1	11	1:33	1:44	306 kr	120	110 kr	.	.	795 kr
1999	12	4	12	1:20	1:33	304 kr	120	110 kr	.	.	791 kr
2000	12	6	12	1:20	1:29	301 kr	119	108 kr	.	.	862 kr
2001	16	7	16	1:21	1:31	294 kr	116	118 kr	.	.	912 kr
2002	18	9	18	1:21	1:30	276 kr	109	115 kr	.	.	893 kr
2003	17	8	17	1:23	1:32	282 kr	111	108 kr	305 kr	249 kr	904 kr
2004	19	8	19	1:27	1:35	264 kr	104	110 kr	356 kr	168 kr	932 kr
2005	19	8	19	1:27	1:36	270 kr	106	173 kr	362 kr	173 kr	935 kr
2006	16	8	16	1:21	1:24	266 kr	105	170 kr	357 kr	170 kr	922 kr
2007	19	8	19	1:26	1:30	260 kr	102	103 kr	355 kr	103 kr	899 kr
2008	20	9	20	1:24	1:28	253 kr	100	99 kr	358 kr	99 kr	914 kr
2009	19	10	19	1:24	1:28	274 kr	108	100 kr	375 kr	100 kr	965 kr
2010	17	9	17	1:24	1:26	270 kr	106	99 kr	368 kr	151 kr	945 kr
2011	25	9	25	1:22	1:30	266 kr	105	96 kr	354 kr	146 kr	911 kr
2012	19	9	19	1:24	1:31	268 kr	106	95 kr	366 kr	195 kr	903 kr
2013	21	9	20	1:23	1:33	290 kr	114	95 kr	398 kr	195 kr	1 067 kr

*) Alla dagtåg

Kommerisell regionaltrafik

Karlstad - Göteborg								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	6	6	2:56	2:59	313 kr	100	79 kr	500 kr
1991	5	5	2:52	2:58	387 kr	124	97 kr	647 kr
1992	5	5	2:55	3:01	347 kr	111	174 kr	607 kr
1993	5	5	2:55	3:02	332 kr	106	83 kr	580 kr
1994	5	5	2:52	2:59	325 kr	104	82 kr	568 kr
1995	6	6	2:56	3:02	317 kr	101	80 kr	554 kr
1996	6	6	2:57	3:02	331 kr	106	116 kr	552 kr
1997	6	6	2:55	3:03	171 kr	55	60 kr	580 kr
1998	6	6	2:55	3:01	171 kr	55	122 kr	1 161 kr
1999	4	4	2:55	3:01	170 kr	54	122 kr	1 156 kr
2000	4	4	2:51	2:59	205 kr	65	145 kr	1 169 kr
2001	4	4	2:52	2:58	200 kr	64	141 kr	1 265 kr
2002	5	5	2:55	2:58	196 kr	63	138 kr	1 238 kr
2003	5	5	2:49	3:00	249 kr	79	134 kr	1 559 kr
2004	5	5	2:54	2:59	259 kr	83	123 kr	1 524 kr
2005	5	5	2:33	2:53	266 kr	85	173 kr	1 646 kr
2006	5	5	2:41	2:51	262 kr	84	170 kr	1 624 kr
2007	5	5	2:45	2:50	254 kr	81	103 kr	1 443 kr
2008	5	5	2:41	2:47	256 kr	82	99 kr	1 466 kr
2009	5	5	2:37	2:45	267 kr	85	100 kr	1 551 kr
2010	5	5	2:42	2:47	359 kr	115	99 kr	1 564 kr
2011	5	5	2:38	2:47	347 kr	111	96 kr	1 489 kr
2012	5	5	2:38	2:46	354 kr	113	95 kr	670 kr
2013	8	8	2:21	2:42	380 kr	121	95 kr	716 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Örebro - Stockholm														
År	Antal turer *						Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)					
	Totalt	därav Alla dagtåg	därav Snabbtåg	därav Bussar	därav utan byte	därav Västerås	Kortaste restid	Medel-restid	IC/Reg		Lägsta pris	Snabbtåg		Högsta pris
									2kl grundpris	(Index)		2 kl normalt pris	2 kl rabatt	
1990	21	21	---	---	7	6	2:14	2:33	266 kr	100	67 kr	.	.	426 kr
1991	21	21	---	---	6	7	2:16	2:40	331 kr	124	83 kr	.	.	528 kr
1992	17	16	---	1	7	7	2:17	2:42	296 kr	111	149 kr	.	.	518 kr
1993	18	17	---	1	7	7	2:13	2:37	283 kr	106	71 kr	.	.	495 kr
1994	19	18	2	1	6	6	1:56	2:33	277 kr	104	70 kr	.	.	750 kr
1995	18	17	2	1	5	6	1:51	2:37	270 kr	101	68 kr	.	.	731 kr
1996	25	23	9	2	6	8	1:52	2:31	288 kr	108	101 kr	.	.	779 kr
1997	24	22	8	2	6	8	1:52	2:30	305 kr	115	107 kr	.	.	775 kr
1998	34	34	8	---	18	9	1:50	2:08	281 kr	106	110 kr	.	.	501 kr
1999	30	30	5	---	19	9	1:52	2:10	280 kr	105	219 kr	.	.	499 kr
2000	30	30	7	---	18	9	1:52	2:03	277 kr	104	108 kr	.	.	494 kr
2001	30	30	5	---	20	9	1:52	2:06	300 kr	113	106 kr	.	.	529 kr
2002	27	27	5	---	19	9	1:45	2:01	294 kr	110	104 kr	.	.	518 kr
2003	28	28	7	---	16	7	1:49	2:06	275 kr	103	97 kr	275 kr	97 kr	532 kr
2004	37	37	4	---	19	8	1:50	2:09	240 kr	90	135 kr	281 kr	168 kr	882 kr
2005	30	30	9	---	18	14	1:42	2:04	245 kr	92	173 kr	338 kr	173 kr	612 kr
2006	28	28	7	---	16	14	1:42	2:08	242 kr	91	170 kr	334 kr	170 kr	604 kr
2007	28	28	6	---	14	13	1:43	2:03	237 kr	89				
2008	27	27	5	---	14	13	1:48	2:08	229 kr	86				
2009	24	24	6	---	10	12	1:47	2:08	259 kr	97				
2010	29	29	6	---	17	17	1:42	2:03	243 kr	91				
2011	31	31	6	---	15	15	1:42	2:07	248 kr	93				
2012	34	34	7	---	14	14	1:42	2:08	257 kr	96				
2013	26	26	4	---	17	16	1:31	2:01	261 kr	98				

*) Alla dagtåg + bussar

Eskilstuna - Stockholm												
År	Antal turer *						Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Alla dagtåg	därav Bussar	därav utan byte	därav Nykvarn	därav Flen	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	8	4	4	7	8	---	1:35	1:43	154 kr	100	47 kr	246 kr
1991	8	5	3	8	8	---	1:41	1:48	191 kr	124	58 kr	306 kr
1992	8	5	3	8	8	---	1:39	1:47	155 kr	101	78 kr	272 kr
1993	8	5	3	8	8	---	1:38	1:46	141 kr	91	49 kr	247 kr
1994	21	3	18	19	18	2	1:50	2:06	145 kr	94	48 kr	254 kr
1995	23	4	19	20	19	3	1:40	2:04	142 kr	92	47 kr	248 kr
1996	27	8	19	20	19	7	1:44	2:04	147 kr	95	52 kr	147 kr
1997	27	8	19	20	19	7	1:49	2:04	159 kr	103	56 kr	159 kr
1998	18	18	---	18	18	---	1:00	1:00	153 kr	99	104 kr	269 kr
1999	18	18	---	18	18	---	1:00	1:00	152 kr	99	103 kr	274 kr
2000	18	18	---	18	18	---	1:02	1:02	151 kr	98	108 kr	265 kr
2001	18	18	---	18	18	---	1:02	1:02	159 kr	103	106 kr	294 kr
2002	18	18	---	18	18	---	1:02	1:03	155 kr	101	104 kr	288 kr
2003	19	19	---	19	19	---	0:54	1:04	156 kr	101	97 kr	296 kr
2004	20	20	---	20	20	---	0:50	1:10	128 kr	83	73 kr	333 kr
2005	18	18	---	18	18	---	0:50	1:01	132 kr	86	75 kr	392 kr
2006	18	18	---	18	18	---	0:50	1:01	130 kr	85	74 kr	387 kr
2007	19	19	---	19	19	---	0:51	1:02	128 kr	83	0 kr	128 kr
2008	20	20	---	20	20	---	0:53	1:05	123 kr	80	0 kr	123 kr
2009	19	19	---	19	19	---	0:53	1:08	135 kr	87	0 kr	135 kr
2010	16	16	---	16	16	---	0:53	1:03	129 kr	84	0 kr	129 kr
2011	16	16	---	16	16	---	0:48	1:02	131 kr	85	0 kr	131 kr
2012	16	16	---	16	16	---	0:48	1:02	143 kr	93	0 kr	143 kr
2013	16	16	---	16	16	---	0:48	1:02	144 kr	93	0 kr	144 kr

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Västerås - Stockholm										
År	Antal turer *				Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Alla dagtåg	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	17	17	---	17	1:18	1:18	148 kr	100	47 kr	237 kr
1991	13	13	---	13	1:18	1:18	184 kr	124	58 kr	295 kr
1992	13	13	---	13	1:18	1:18	153 kr	103	91 kr	288 kr
1993	13	13	---	13	1:18	1:18	141 kr	95	49 kr	247 kr
1994	14	12	2	14	1:20	1:21	139 kr	94	48 kr	243 kr
1995	13	11	2	13	1:22	1:24	136 kr	92	47 kr	237 kr
1996	20	12	8	20	1:21	1:26	141 kr	95	86 kr	239 kr
1997	21	11	10	21	1:20	1:26	134 kr	91	116 kr	226 kr
1998	21	21	---	21	1:13	1:13	141 kr	95	141 kr	251 kr
1999	21	21	---	21	1:15	1:15	140 kr	94	140 kr	249 kr
2000	20	20	---	20	1:07	1:07	139 kr	94	139 kr	247 kr
2001	20	20	---	20	1:07	1:07	165 kr	111	106 kr	212 kr
2002	22	22	---	22	0:59	0:59	161 kr	109	104 kr	271 kr
2003	33	33	---	33	0:53	0:54	162 kr	109	85 kr	323 kr
2004	33	33	---	33	0:51	0:54	128 kr	87	73 kr	619 kr
2005	22	22	---	22	0:50	0:55	132 kr	89	75 kr	426 kr
2006	23	23	---	23	0:50	0:55	130 kr	88	74 kr	420 kr
2007	24	24	---	24	0:52	0:58	128 kr	86	0 kr	128 kr
2008	24	24	---	24	0:53	0:59	123 kr	83	0 kr	123 kr
2009	24	24	---	24	0:50	0:57	135 kr	91	0 kr	135 kr
2010	23	23	---	23	0:50	0:56	129 kr	87	0 kr	129 kr
2011	22	22	---	22	0:50	0:57	131 kr	89	0 kr	131 kr
2012	21	21	---	21	0:50	0:58	142 kr	96	0 kr	142 kr
2013	22	22	---	22	0:54	0:56	143 kr	97	0 kr	143 kr

*) Alla dagtåg + bussar

Nyköping - Stockholm										
År	Antal turer *				Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därv Alla dagtåg	därv Bussar	därv utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	12	12	---	12	1:11	1:14	136 kr	100	47 kr	218 kr
1991	12	12	---	12	1:12	1:14	169 kr	124	58 kr	270 kr
1992	13	13	---	13	1:07	1:13	165 kr	121	82 kr	264 kr
1993	13	13	---	13	1:06	1:12	127 kr	93	49 kr	221 kr
1994	12	12	---	12	1:07	1:12	125 kr	92	48 kr	219 kr
1995	10	10	---	10	1:05	1:08	122 kr	90	47 kr	213 kr
1996	10	10	---	10	1:02	1:07	288 kr	212	104 kr	288 kr
1997	10	10	---	10	1:01	1:05	159 kr	117	134 kr	269 kr
1998	12	9	3	12	1:03	1:09	165 kr	121	110 kr	293 kr
1999	12	9	3	12	1:05	1:11	164 kr	121	164 kr	298 kr
2000	11	11	---	11	0:59	1:03	163 kr	120	108 kr	464 kr
2001	11	11	---	11	0:53	1:02	194 kr	143	106 kr	365 kr
2002	12	12	---	12	1:00	1:05	190 kr	140	104 kr	346 kr
2003	11	11	---	11	1:00	1:05	194 kr	143	97 kr	349 kr
2004	13	13	---	13	1:03	1:05	128 kr	94	73 kr	368 kr
2005	11	11	---	11	1:05	1:15	132 kr	97	75 kr	420 kr
2006	11	11	---	11	1:05	1:05	130 kr	96	74 kr	415 kr
2007	11	11	---	11	1:02	1:03	128 kr	94	0 kr	128 kr
2008	11	11	---	11	1:02	1:04	123 kr	91	0 kr	123 kr
2009	11	11	---	11	1:01	1:03	135 kr	99	0 kr	135 kr
2010	10	10	---	10	1:01	1:03	129 kr	95	0 kr	129 kr
2011	11	11	---	11	1:02	1:06	131 kr	96	0 kr	131 kr
2012	15	15	---	15	1:02	1:06	142 kr	104	0 kr	142 kr
2013	14	14	---	14	1:02	1:07	143 kr	105	0 kr	143 kr

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Uppsala - Stockholm										
År	Antal turer *				Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därv Alla dagtåg	därv Bussar	därv utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	24	22	2	24	0:43	0:49	95 kr	100	47 kr	2 404 kr
1991	25	23	2	25	0:44	0:50	119 kr	125	58 kr	2 752 kr
1992	25	23	2	25	0:43	0:49	82 kr	87	82 kr	2 501 kr
1993	23	22	1	23	0:42	0:49	65 kr	68	52 kr	2 442 kr
1994	23	22	1	23	0:45	0:52	63 kr	66	44 kr	2 339 kr
1995	24	23	1	24	0:45	0:51	62 kr	65	49 kr	2 454 kr
1996	24	24	---	24	0:46	0:46	68 kr	71	68 kr	141 kr
1997	24	24	---	24	0:37	0:42	73 kr	77	73 kr	134 kr
1998	24	24	---	24	0:35	0:40	79 kr	83	79 kr	202 kr
1999	24	24	---	24	0:35	0:40	79 kr	83	79 kr	201 kr
2000	38	38	---	38	0:35	0:39	78 kr	82	78 kr	199 kr
2001	54	54	---	54	0:35	0:39	82 kr	86	82 kr	141 kr
2002	62	62	---	62	0:35	0:39	81 kr	85	81 kr	138 kr
2003	53	53	---	53	0:38	0:39	86 kr	90	86 kr	140 kr
2004	53	53	---	53	0:35	0:39	70 kr	73	45 kr	343 kr
2005	55	55	---	55	0:35	0:39	72 kr	75	46 kr	241 kr
2006	47	47	---	47	0:35	0:38	71 kr	74	45 kr	238 kr
2007	46	46	---	46	0:35	0:39	69 kr	73	0 kr	69 kr
2008	48	48	---	48	0:35	0:39	67 kr	70	0 kr	67 kr
2009	47	47	---	47	0:35	0:39	81 kr	85	0 kr	81 kr
2010	45	45	---	45	0:35	0:39	80 kr	84	0 kr	80 kr
2011	42	42	---	42	0:35	0:39	81 kr	85	0 kr	81 kr
2012	45	45	---	45	0:35	0:40	87 kr	91	0 kr	87 kr
2013	78	78	---	78	0:35	0:46	97 kr	102	0 kr	113 kr

*) Alla dagtåg + bussar

Utrikesförbindelser

Stockholm - Köpenhamn											
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)					
						IC/Reg		Lägsta pris	Snabbtåg		Högsta pris
	Totalt	därav Snabbtåg	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)		2 kl normalt pris	2 kl rabatt	
1990	5	---	2	7:54	8:22	.	.	.	.	.	.
1991	5	---	2	7:54	8:33	.	.	.	.	.	.
1992	5	---	2	8:08	8:34	.	.	.	.	.	.
1993	5	---	2	8:38	8:47	.	.	.	.	.	.
1994	5	---	2	8:16	8:38	.	.	.	.	.	.
1995	5	1	2	7:45	8:34	.	.	.	.	.	.
1996	6	5	1	7:09	7:42	.	.	.	.	.	.
1997	8	6	---	6:31	7:43	.	.	.	.	.	.
1998	10	7	---	6:25	7:23	.	.	.	.	.	.
1999	12	7	---	5:03	7:08	.	.	.	.	.	.
2000	11	9	---	6:17	6:38	.	.	.	.	.	.
2001	13	10	7	4:56	5:40	.	.	.	.	.	.
2002	14	12	6	4:59	5:31	.	.	.	.	.	.
2003	14	12	5	4:59	5:34	684 kr	.	253 kr	1 022 kr	808 kr	1 994 kr
2004	15	13	5	4:59	5:29	804 kr	.	168 kr	320 kr	799 kr	1 934 kr
2005	13	13	5	4:57	5:16	818 kr	.	173 kr	328 kr	817 kr	1 926 kr
2006	13	2	2	5:12	5:17	807 kr	.	170 kr	324 kr	806 kr	1 900 kr
2007	13	2	2	5:12	5:17	814 kr	.	103 kr	753 kr	103 kr	1 856 kr
2008	13	13	2	5:13	5:17	819 kr	.	99 kr	763 kr	107 kr	1 888 kr
2009	13	12	6	5:02	5:27	857 kr	.	100 kr	803 kr	107 kr	1 997 kr
2010	17	7	7	5:01	5:29	839 kr	.	104 kr	808 kr	156 kr	2 040 kr
2011	16	13	5	4:58	5:27	821 kr	.	96 kr	771 kr	151 kr	1 917 kr
2012	12	11	6	4:45	5:19	840 kr	.	103 kr	225 kr	195 kr	1 900 kr
2013	15	15	8	4:52	5:16	900 kr	.	107 kr	873 kr	195 kr	2 042 kr

*) Alla dagtåg

□
□

Stockholm - Oslo											
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)					
						IC/Reg		Lägsta pris	Snabbtåg		Högsta pris
	Totalt	därav	därav	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)		2 kl	2 kl rabatt	
		Snabbtåg	utan byte						normalt pris		
1990	2	---	2	6:19	6:22	.	.	.	.	.	.
1991	2	---	2	6:07	6:16	.	.	.	.	.	.
1992	1	---	1	6:20	6:20	.	.	.	.	.	.
1993	2	---	2	6:05	6:12	.	.	.	.	.	.
1994	2	---	2	6:18	6:19	.	.	.	.	.	.
1995	2	---	2	6:23	6:26	.	.	.	.	.	.
1996	2	---	2	6:29	6:32	.	.	.	.	.	.
1997	2	---	1	5:53	6:09	.	.	.	.	.	.
1998	3	---	1	5:40	6:51	.	.	.	.	.	.
1999	2	---	1	5:40	5:53	.	.	.	.	.	.
2000	3	---	2	5:56	6:52	.	.	.	.	.	.
2001	3	---	2	5:56	6:54	.	.	.	.	.	.
2002	3	---	2	5:57	6:57	.	.	.	.	.	.
2003	3	3	3	4:49	4:50	729 kr	.	296 kr	915 kr	746 kr	2 073 kr
2004	3	3	3	4:49	4:50	779 kr	.	168 kr	335 kr	835 kr	2 041 kr
2005	1	1	1	4:57	4:57	794 kr	.	173 kr	233 kr	579 kr	947 kr
2006	---	---	---	---	---	784 kr	.	170 kr	230 kr	572 kr	934 kr
2007	4	---	2	5:30	6:02	595 kr	.	157 kr	357 kr	157 kr	913 kr
2008	2	---	2	6:05	6:21	598 kr	.	99 kr	359 kr	99 kr	923 kr
2009	3	1	2	5:34	5:58	626 kr	.	100 kr			971 kr
2010	3	1	2	5:34	5:58	613 kr	.	104 kr	368 kr	104 kr	954 kr
2011	4	1	2	5:35	6:03	599 kr	.	96 kr	360 kr	96 kr	918 kr
2012	4	1	2	5:39	6:06	708 kr	.	95 kr	0 kr	95 kr	708 kr
2013	2	---	2	5:55	5:57	760 kr	.	95 kr	456 kr	91 kr	760 kr

*) Alla dagtåg

Göteborg - Köpenhamn											
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)					
						IC/Reg		Lägsta pris	Snabbtåg		Högsta pris
	Totalt	därav Snabbtåg	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)		2 kl normalt pris	2 kl rabatt	
1990	4	---	3	4:24	4:42	.	.	.	.	.	.
1991	4	---	3	4:34	4:53	.	.	.	.	.	.
1992	5	---	3	4:38	4:50	.	.	.	.	.	.
1993	5	---	2	4:25	4:35	.	.	.	.	.	.
1994	5	---	2	4:26	4:48	.	.	.	.	.	.
1995	7	---	2	4:31	5:01	.	.	.	.	.	.
1996	12	---	1	4:45	4:59	.	.	.	.	.	.
1997	21	3	---	4:18	5:10	.	.	.	.	.	.
1998	18	9	---	4:12	4:53	.	.	.	.	.	.
1999	19	10	---	4:18	4:59	.	.	.	.	.	.
2000	16	10	---	4:31	4:52	.	.	.	.	.	.
2001	10	4	---	3:59	4:22	.	.	.	.	.	.
2002	11	5	11	3:24	3:51	.	.	.	.	.	.
2003	13	5	12	3:24	3:59	684 kr	.	253 kr	1 022 kr	808 kr	1 994 kr
2004	10	3	10	3:24	3:58	470 kr	.	154 kr	201 kr	532 kr	1 586 kr
2005	10	3	7	3:37	3:55	481 kr	.	173 kr	173 kr	403 kr	725 kr
2006	15	---	12	3:42	3:57	474 kr	.	170 kr	170 kr	398 kr	715 kr
2007	15	---	12	3:42	3:56	461 kr	.	157 kr	276 kr	157 kr	693 kr
2008	15	3	12	3:42	3:56	464 kr	.	99 kr	279 kr	99 kr	697 kr
2009	22	3	21	3:30	3:49	485 kr	.	100 kr	0 kr	100 kr	729 kr
2010	23	3	22	3:28	3:49	476 kr	.	104 kr	408 kr	156 kr	983 kr
2011	23	---	21	3:06	3:37	504 kr	.	96 kr	392 kr	151 kr	945 kr
2012	16	---	15	3:47	3:50	414 kr	.	331 kr	.	.	541 kr
2013	16	---	15	3:47	3:50	422 kr	.	338 kr	.	.	552 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Göteborg - Oslo											
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)					
						IC/Reg		Lägsta pris	Snabbtåg		Högsta pris
	Totalt	därav Snabbtåg	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)		2 kl normalt pris	2 kl rabatt	
1990	3	---	3	4:45	4:52	.	.	.	.	.	.
1991	3	---	3	4:40	4:47	.	.	.	.	.	.
1992	4	---	4	4:29	4:59	.	.	.	.	.	.
1993	3	---	3	4:15	4:35	.	.	.	.	.	.
1994	3	---	3	4:08	4:22	.	.	.	.	.	.
1995	2	---	2	4:12	4:15	.	.	.	.	.	.
1996	2	---	2	4:17	4:20	.	.	.	.	.	.
1997	3	---	3	4:15	4:16	.	.	.	.	.	.
1998	2	---	2	4:11	4:17	.	.	.	.	.	.
1999	2	---	2	4:11	4:16	.	.	.	.	.	.
2000	2	---	2	4:11	4:17	.	.	.	.	.	.
2001	3	---	3	4:05	4:11	.	.	.	.	.	.
2002	3	---	3	4:02	4:09	.	.	.	.	.	.
2003	3	---	3	4:02	4:09	475 kr	.	167 kr	475 kr	350 kr	847 kr
2004	3	2	3	4:02	4:08	474 kr	.	168 kr	168 kr	345 kr	1 135 kr
2005	3	---	3	3:59	4:05	485 kr	.	173 kr	231 kr	573 kr	936 kr
2006	3	---	3	3:55	4:06	479 kr	.	170 kr	228 kr	565 kr	923 kr
2007	3	---	3	3:57	4:06	.	.	.	.	.	.
2008	3	---	3	4:00	4:00	.	.	.	.	.	.
2009	3	---	3	3:59	4:00	.	.	.	.	.	.
2010	3	---	3	4:00	4:00	.	.	.	.	.	.
2011	3	---	3	4:03	4:03	.	.	.	.	.	.
2012	3	---	3	3:58	4:02	.	.	.	.	.	.
2013	3	---	3	3:49	3:51	518 kr	.	249 kr	.	.	518 kr

Nattåg

Göteborg-Åre - Nattåg										
År	Operatör	Antal turer	Restid	Biljettpriser (i 2011 års priser)						
				2kl sowagn 3-bädd			2kl sow	1kl sow	2kl liggv	2kl sittv
		Totalt	Medel- restid	grund- pris	grundpris (index)	lägsta pris	2-bädd /par	1 bädd hel kupé	liggplats rabatt	ungdom rabatt
1990	SJ	1	13:30	877 kr	100	-	1 642 kr	2 474 kr	817 kr	204 kr
1991	SJ	1	13:15	1 081 kr	123	-	1 860 kr	2 621 kr	970 kr	243 kr
1992	SJ	2	14:12	983 kr	112	-	1 813 kr	2 557 kr	875 kr	411 kr
1993	SJ	2	14:11	939 kr	107	-	1 733 kr	2 444 kr	836 kr	210 kr
1994	SJ	1	12:17	911 kr	104	-	1 673 kr	2 331 kr	810 kr	205 kr
1995	SJ	1	12:21	901 kr	103	-	1 643 kr	2 285 kr	802 kr	212 kr
1996	SJ	1	12:22	1 019 kr	116	-	1 019 kr	2 393 kr	676 kr	193 kr
1997	SJ	1	12:15	1 160 kr	132	-	1 624 kr	2 430 kr	770 kr	384 kr
1998	SJ	1	13:23	979 kr	112	-	1 296 kr	1 969 kr	716 kr	269 kr
1999	SJ	1	13:44	973 kr	111	-	1 290 kr	1 959 kr	809 kr	267 kr
2000	SJ	1	12:47	1 097 kr	125	-	1 314 kr	1 977 kr	741 kr	265 kr
2001	SJ	1	11:39	1 070 kr	122	-	1 282 kr	1 929 kr	723 kr	294 kr
2002	SJ	1	12:40	1 048 kr	120	-	1 255 kr	1 889 kr	708 kr	271 kr
2003	SJ	1	11:19	1 339 kr	153	943 kr	1 565 kr	2 243 kr	1 000 kr	480 kr
2004	SJ	1	12:11	1 334 kr	152	906 kr	1 559 kr	2 234 kr	996 kr	478 kr
2005	SJ	1	13:09	1 305 kr	149	753 kr	1 513 kr	2 129 kr	766 kr	584 kr
2006	SJ	1	13:47	1 288 kr	147	743 kr	1 492 kr	2 100 kr	588 kr	576 kr
2007	SJ	1	13:49	1 260 kr	144	720 kr	1 460 kr	2 055 kr	571 kr	103 kr
2008	SJ	1	13:31	1 494 kr	170	898 kr	1 778 kr	2 394 kr	604 kr	99 kr
2009	SJ	1	13:28	1 573 kr	179	429 kr	1 871 kr	2 522 kr	611 kr	100 kr
2010	SJ	1	13:27	1 555 kr	177	420 kr	1 850 kr	2 493 kr	600 kr	151 kr
2011	SJ	1	13:21	1 510 kr	172	405 kr	1 797 kr	2 421 kr	580 kr	146 kr
2012	SJ	1	13:01	1 657 kr	189	550 kr	1 974 kr	2 663 kr	639 kr	145 kr
2013	SJ	1	14:10	1 657 kr	189	550 kr	1 974 kr	2 663 kr	639 kr	145 kr

Umeå-Stockholm - Nattåg										
År	Operatör	Antal turer	Restid	Biljettpriser (i 2011 års priser)						
				2kl sowagn 3-bädd			2kl sow	1kl sow	2kl liggv	2kl sittv
		Totalt	Medel- restid	grund- pris	grundpris (index)	lägsta pris	2-bädd /par	1 bädd hel kupé	liggplats rabatt	ungdom rabatt
1990	SJ	2	11:39	877 kr	100	-	1 566 kr	2 171 kr	817 kr	204 kr
1991	SJ	2	11:50	1 081 kr	123	-	1 860 kr	2 621 kr	971 kr	243 kr
1992	SJ	1	11:33	983 kr	112	-	1 745 kr	2 286 kr	874 kr	411 kr
1993	SJ	2	11:44	939 kr	107	-	1 668 kr	2 185 kr	836 kr	209 kr
1994	SJ	2	11:07	910 kr	104	-	1 609 kr	2 096 kr	810 kr	205 kr
1995	SJ	2	11:24	900 kr	103	-	1 583 kr	2 057 kr	802 kr	212 kr
1996	SJ	1	9:40	1 043 kr	119	-	1 043 kr	2 332 kr	632 kr	193 kr
1997	SJ	1	9:47	1 038 kr	118	-	1 282 kr	2 198 kr	599 kr	204 kr
1998	SJ	1	9:23	764 kr	87	-	856 kr	1 192 kr	599 kr	269 kr
1999	SJ	1	11:05	761 kr	87	-	852 kr	1 186 kr	597 kr	268 kr
2000	TKAB	2	10:50	663 kr	76	-	723 kr	1 446 kr	488 kr	337 kr
2001	TKAB	2	10:50	706 kr	80	-	765 kr	1 529 kr	530 kr	329 kr
2002	TKAB	1	10:22	806 kr	92	-	806 kr	1 728 kr	622 kr	484 kr
2003	TKAB	1	10:22	904 kr	103	-	904 kr	2 147 kr	610 kr	452 kr
2004	Connex	1	10:15	979 kr	112	-	1 744 kr	1 744 kr	754 kr	304 kr
2005	Connex	1	9:54	895 kr	102	-	1 904 kr	1 904 kr	559 kr	223 kr
2006	Cx/Veolia	1	10:09	773 kr	88	-	1 657 kr	1 878 kr	607 kr	220 kr
2007	Cx/Veolia	1	10:07	756 kr	86	-	1 621 kr	1 838 kr	648 kr	215 kr
2008	Cx/Veolia	1	10:06	835 kr	95	-	1 881 kr	2 090 kr	626 kr	313 kr
2009	SJ	1	9:47	1 170 kr	133	313 kr	1 871 kr	2 044 kr	459 kr	100 kr
2010	SJ	1	9:55	1 209 kr	138	322 kr	1 405 kr	2 020 kr	474 kr	151 kr
2011	SJ	2	9:43	1 174 kr	134	310 kr	1 365 kr	1 962 kr	458 kr	146 kr
2012	SJ	---	9:42	900 kr	103	550 kr	1 525 kr	2 171 kr	524 kr	145 kr
2013	SJ	2	7:18	900 kr	103	550 kr	1 525 kr	2 171 kr	524 kr	145 kr

Luleå-Göteborg - Nattåg										
År	Operatör	Antal turer	Restid	Biljettpriser (i 2011 års priser)						
				2kl sowagn 3-bädd			2kl sow	1kl sow	2kl liggv	2kl sittv
		Totalt	Medel- restid	grund- pris	grundpris (index)	lägsta pris	2-bädd /par	1 bädd hel kupé	liggplats rabatt	ungdom rabatt
1990	SJ	1	18:50	903 kr	100	-	1 683 kr	2 515 kr	841 kr	212 kr
1991	SJ	1	19:30	1 112 kr	123	-	1 908 kr	2 669 kr	1 001 kr	250 kr
1992	SJ	1	19:25	1 065 kr	118	-	1 958 kr	2 701 kr	957 kr	452 kr
1993	SJ	1	19:20	1 018 kr	113	-	1 870 kr	2 581 kr	914 kr	229 kr
1994	SJ	1	18:35	987 kr	109	-	1 808 kr	2 466 kr	887 kr	224 kr
1995	SJ	1	18:32	975 kr	108	-	1 776 kr	2 417 kr	876 kr	231 kr
1996	SJ	1	18:11	1 080 kr	120	-	1 080 kr	1 080 kr	669 kr	193 kr
1997	SJ	1	18:20	1 075 kr	119	-	1 319 kr	2 198 kr	635 kr	204 kr
1998	SJ	1	16:40	862 kr	95	-	954 kr	1 290 kr	697 kr	269 kr
1999	SJ	1	16:45	858 kr	95	-	949 kr	1 284 kr	693 kr	268 kr
2000	TKAB	1	18:42	663 kr	73	-	723 kr	1 446 kr	488 kr	337 kr
2001	TKAB	1	18:42	706 kr	78	-	765 kr	1 529 kr	530 kr	329 kr
2002	TKAB	1	18:42	806 kr	89	-	806 kr	1 728 kr	622 kr	484 kr
2003	TKAB	1	18:24	960 kr	106	-	960 kr	2 260 kr	661 kr	452 kr
2004	Connex	1	18:40	1 013 kr	112	-	1 801 kr	1 801 kr	844 kr	338 kr
2005	Connex	1	18:57	1 007 kr	112	-	2 128 kr	2 128 kr	671 kr	335 kr
2006	Cx/Veolia	1	19:47	883 kr	98	-	1 878 kr	2 099 kr	662 kr	331 kr
2007	Cx/Veolia	1	19:55	973 kr	108	-	1 838 kr	2 054 kr	648 kr	324 kr
2008	Cx/Veolia	1	19:55	940 kr	104	-	2 090 kr	2 299 kr	731 kr	314 kr
2009	SJ	1	18:17	1 326 kr	147	358 kr	1 524 kr	2 201 kr	547 kr	100 kr
2010	SJ	1	18:20	1 311 kr	145	351 kr	1 506 kr	2 176 kr	564 kr	151 kr
2011	SJ	1	18:20	1 273 kr	141	338 kr	1 463 kr	2 114 kr	545 kr	146 kr
2012	SJ	1	19:12	1 643 kr	182	550 kr	1 868 kr	2 499 kr	703 kr	145 kr
2013	SJ	2	18:07	1 643 kr	182	550 kr	1 868 kr	2 499 kr	703 kr	145 kr

Rikstrafik

Kalmar - Göteborg								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	3	2	4:41	4:42	454 kr	100	136 kr	708 kr
1991	4	3	4:41	4:43	550 kr	121	159 kr	864 kr
1992	4	4	4:22	4:30	495 kr	109	261 kr	845 kr
1993	4	4	4:29	4:33	473 kr	104	138 kr	807 kr
1994	4	4	4:30	4:34	475 kr	105	148 kr	803 kr
1995	5	3	4:13	4:22	464 kr	102	144 kr	783 kr
1996	5	3	4:01	4:20	485 kr	107	170 kr	810 kr
1997	5	4	3:56	4:17	507 kr	112	177 kr	855 kr
1998	5	4	4:13	4:22	477 kr	105	177 kr	752 kr
1999	5	4	4:08	4:18	475 kr	105	176 kr	1 570 kr
2000	5	4	3:59	4:20	470 kr	104	187 kr	1 591 kr
2001	5	4	4:15	4:26	465 kr	102	218 kr	1 759 kr
2002	5	4	4:15	4:25	455 kr	100	210 kr	1 797 kr
2003	4	1	3:59	4:13	446 kr	98	134 kr	695 kr
2004	4	1	4:03	4:16	445 kr	98	191 kr	1 035 kr
2005	4	1	4:02	4:16	266 kr	59	173 kr	1 646 kr
2006	4	2	3:53	4:11	262 kr	58	170 kr	1 624 kr
2007	4	1	3:54	4:12	435 kr	96	157 kr	654 kr
2008	4	1	4:02	4:21	437 kr	96	99 kr	660 kr
2009	5	5	3:48	4:01	457 kr	101	100 kr	689 kr
2010	5	5	3:53	3:58	449 kr	99	10 kr	675 kr
2011	5	5	3:53	4:00	438 kr	97	5 kr	650 kr
2012	5	3	3:57	4:05	448 kr	99	95 kr	672 kr
2013	4	4	3:50	3:54	478 kr	105	0 kr	600 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Gävle - Hallsberg (via Avesta-Krylbo)								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	3	2	3:20	3:22	313 kr	100	79 kr	500 kr
1991	3	3	3:15	3:31	387 kr	124	97 kr	620 kr
1992	2	1	3:20	3:21	347 kr	111	174 kr	607 kr
1993	2	1	3:18	3:22	332 kr	106	83 kr	580 kr
1994	2	2	3:17	3:22	325 kr	104	82 kr	568 kr
1995	4	4	3:05	3:15	317 kr	101	80 kr	554 kr
1996	4	4	3:05	3:15	393 kr	125	137 kr	663 kr
1997	4	4	3:10	3:13	415 kr	133	145 kr	696 kr
1998	4	4	3:10	3:16	397 kr	127	147 kr	1 290 kr
1999	4	4	3:10	3:18	395 kr	126	146 kr	1 284 kr
2000	4	3	3:10	3:15	392 kr	125	145 kr	1 513 kr
2001	4	4	3:10	3:13	379 kr	121	150 kr	712 kr
2002	4	2	3:00	3:06	320 kr	102	217 kr	563 kr
2003	5	4	2:59	3:08	271 kr	87	183 kr	497 kr
2004	4	4	3:05	3:07	304 kr	97	144 kr	1 653 kr
2005	3	1	3:04	3:12	270 kr	86	173 kr	801 kr
2006	5	3	2:48	3:22	266 kr	85	170 kr	790 kr
2007	4	1	3:05	3:15	260 kr	83	103 kr	1 589 kr
2008	4	4	3:18	3:23	260 kr	83	99 kr	1 618 kr
2009	4	4	2:54	3:07	298 kr	95	100 kr	1 712 kr
2010	5	4	2:56	3:10	293 kr	94	99 kr	1 737 kr
2011	5	4	2:53	3:03	287 kr	92	96 kr	1 643 kr
2012	5	4	2:51	2:58	306 kr	98	95 kr	1 629 kr
2013	5	5	2:47	2:51	348 kr	111	95 kr	1 897 kr

Karlskrona - Malmö								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	5	---	3:17	3:29	301 kr	100	76 kr	481 kr
1991	6	2	3:17	3:26	373 kr	124	94 kr	597 kr
1992	8	8	2:54	3:06	334 kr	111	168 kr	584 kr
1993	10	10	3:03	3:08	319 kr	106	80 kr	558 kr
1994	10	10	3:04	3:09	312 kr	104	78 kr	546 kr
1995	10	10	3:08	3:11	305 kr	101	76 kr	533 kr
1996	10	10	3:04	3:08	313 kr	104	110 kr	528 kr
1997	11	11	3:05	3:11	336 kr	112	118 kr	562 kr
1998	13	13	2:51	3:03	342 kr	114	122 kr	1 259 kr
1999	13	13	2:53	2:58	341 kr	113	122 kr	1 253 kr
2000	13	13	2:46	2:51	343 kr	114	139 kr	1 284 kr
2001	13	13	2:52	2:53	265 kr	88	124 kr	1 106 kr
2002	14	9	2:44	2:51	259 kr	86	121 kr	1 273 kr
2003	15	10	2:44	2:52	282 kr	94	140 kr	542 kr
2004	14	2	2:52	2:52	219 kr	73	100 kr	547 kr
2005	11	1	2:52	2:56	224 kr	74	173 kr	979 kr
2006	16	---	3:00	3:03	221 kr	73	170 kr	966 kr
2007	16	---	3:00	3:02	214 kr	71	78 kr	324 kr
2008	18	18	2:52	2:54	215 kr	72	78 kr	327 kr
2009	18	18	2:54	2:54	.	.	.	.
2010	18	18	2:54	2:54	.	.	99 kr	99 kr
2011	18	18	2:49	2:51	.	.	96 kr	96 kr
2012	18	18	2:48	2:48	.	.	604 kr	604 kr
2013	18	18	2:39	2:39	.	.	0 kr	0 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Östersund - Sundsvall										
År	Antal turer *				Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Alla dagtåg	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	3	1	2	1	2:22	2:31	246 kr	100	62 kr	395 kr
1991	3	---	3	---	2:25	2:31	306 kr	124	77 kr	490 kr
1992	3	---	3	---	2:30	2:30	273 kr	111	137 kr	477 kr
1993	4	4	---	4	2:08	2:14	261 kr	106	66 kr	456 kr
1994	3	3	---	3	2:06	2:06	255 kr	104	64 kr	446 kr
1995	3	3	---	3	2:07	2:08	249 kr	101	63 kr	435 kr
1996	3	3	---	3	2:08	2:09	264 kr	107	92 kr	264 kr
1997	3	3	---	3	2:10	2:11	281 kr	114	98 kr	281 kr
1998	3	3	---	3	2:10	2:12	226 kr	92	110 kr	397 kr
1999	5	5	---	5	2:11	2:14	225 kr	91	176 kr	395 kr
2000	5	5	---	5	2:11	2:15	223 kr	90	108 kr	392 kr
2001	6	6	---	6	2:15	2:18	218 kr	88	106 kr	400 kr
2002	6	6	---	6	2:22	2:28	213 kr	86	104 kr	392 kr
2003	6	6	---	6	2:19	2:29	249 kr	101	97 kr	480 kr
2004	5	5	---	5	2:21	2:23	259 kr	105	259 kr	259 kr
2005	5	5	---	5	2:10	2:18	.	.	.	.
2006	4	4	---	4	2:15	2:19	.	.	.	.
2007	6	6	---	6	2:10	2:17	.	.	.	.
2008	5	5	---	5	2:08	2:20	.	.	.	.
2009	5	5	---	5	2:08	2:20	.	.	.	.
2010	5	5	---	5	2:14	2:18	.	.	.	.
2011	5	5	---	5	2:14	2:18	.	.	.	.
2012	5	5	---	5	2:15	2:22	.	.	.	.
2013	9	9	---	9	2:12	2:22	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

Västerås - Norrköping								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	8	7	1:55	1:57	206 kr	100	51 kr	330 kr
1991	6	6	1:55	1:55	256 kr	124	65 kr	409 kr
1992	4	4	1:55	1:55	222 kr	108	111 kr	388 kr
1993	4	4	1:53	1:56	212 kr	103	53 kr	371 kr
1994	5	5	1:53	2:01	207 kr	101	52 kr	363 kr
1995	7	7	1:58	2:09	202 kr	98	51 kr	354 kr
1996	9	9	1:50	1:56	227 kr	110	79 kr	380 kr
1997	7	7	1:55	2:08	238 kr	116	83 kr	397 kr
1998	7	7	1:49	1:52	226 kr	110	110 kr	410 kr
1999	8	8	1:46	1:46	225 kr	109	176 kr	402 kr
2000	10	8	1:48	2:06	223 kr	108	108 kr	398 kr
2001	9	8	1:51	2:02	235 kr	114	106 kr	435 kr
2002	11	11	1:50	1:59	230 kr	112	104 kr	443 kr
2003	8	8	1:52	1:57	249 kr	121	102 kr	480 kr
2004	10	10	1:51	1:56	240 kr	117	78 kr	980 kr
2005	11	11	1:49	1:58	245 kr	119	87 kr	546 kr
2006	11	11	1:48	1:49	242 kr	118	86 kr	538 kr
2007	11	11	1:48	1:49	233 kr	113	101 kr	502 kr
2008	11	11	1:47	1:49	226 kr	110	99 kr	505 kr
2009	11	11	1:48	1:49	250 kr	122	100 kr	528 kr
2010	11	11	1:48	1:52	245 kr	119	99 kr	517 kr
2011	15	15	1:48	1:50	244 kr	119	96 kr	488 kr
2012	15	15	1:46	1:49	248 kr	121	95 kr	506 kr
2013	15	15	1:47	1:48	264 kr	128	0 kr	622 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Mjölby - Örebro								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	6	6	1:40	1:40	195 kr	100	50 kr	311 kr
1991	6	4	1:30	1:37	241 kr	123	61 kr	384 kr
1992	5	3	1:30	1:35	207 kr	106	104 kr	362 kr
1993	4	3	1:29	1:43	198 kr	101	49 kr	346 kr
1994	4	1	1:30	1:50	193 kr	99	49 kr	339 kr
1995	6	5	1:28	1:37	189 kr	97	48 kr	330 kr
1996	8	7	1:30	1:39	160 kr	82	56 kr	270 kr
1997	8	7	1:32	1:39	171 kr	88	60 kr	287 kr
1998	7	6	1:30	1:39	159 kr	81	110 kr	287 kr
1999	7	5	1:30	1:39	158 kr	81	158 kr	286 kr
2000	7	6	1:30	1:38	157 kr	80	108 kr	283 kr
2001	7	5	1:30	1:38	153 kr	78	153 kr	294 kr
2002	7	7	1:23	1:27	150 kr	77	150 kr	282 kr
2003	7	7	1:23	1:29	147 kr	75	97 kr	328 kr
2004	7	7	1:22	1:26	158 kr	81	52 kr	882 kr
2005	7	7	1:22	1:26	161 kr	83	161 kr	1 147 kr
2006	7	7	1:22	1:29	159 kr	82	159 kr	1 132 kr
2007	7	7	1:22	1:28	155 kr	79	61 kr	346 kr
2008	8	8	1:21	1:25	316 kr	162	99 kr	560 kr
2009	8	8	1:24	1:32	.	.	.	.
2010	8	8	1:21	1:29	.	.	.	.
2011	8	8	1:21	1:28	.	.	.	.
2012	8	8	1:24	1:30	.	.	.	.
2013	8	8	1:25	1:27	.	.	.	.

*) Alla dagtåg

Nässjö - Falköping								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	11	11	1:10	1:13	148 kr	100	47 kr	237 kr
1991	12	12	1:13	1:17	184 kr	124	58 kr	295 kr
1992	10	10	1:09	1:14	147 kr	99	74 kr	258 kr
1993	10	10	1:15	1:18	141 kr	95	49 kr	247 kr
1994	11	11	1:16	1:22	139 kr	94	48 kr	243 kr
1995	14	14	1:20	1:25	136 kr	92	47 kr	237 kr
1996	15	15	1:16	1:30	147 kr	99	52 kr	252 kr
1997	15	15	1:13	1:25	159 kr	107	56 kr	263 kr
1998	16	16	1:14	1:24	147 kr	99	147 kr	257 kr
1999	17	17	1:13	1:21	146 kr	99	146 kr	256 kr
2000	17	17	1:14	1:22	139 kr	94	96 kr	139 kr
2001	17	17	1:12	1:21	135 kr	91	94 kr	135 kr
2002	17	17	0:08	1:15	167 kr	113	115 kr	167 kr
2003	16	16	1:11	1:19	136 kr	91	96 kr	226 kr
2004	16	16	1:15	1:20	146 kr	99	57 kr	533 kr
2005	16	16	1:11	1:21	150 kr	101	150 kr	957 kr
2006	16	16	1:14	1:21	148 kr	100	148 kr	944 kr
2007	16	16	1:13	1:22	144 kr	97	55 kr	231 kr
2008	16	16	1:13	1:22	144 kr	97	55 kr	233 kr
2009	14	14	1:15	1:25	150 kr	101	58 kr	244 kr
2010	16	16	1:15	1:23	152 kr	102	38 kr	239 kr
2011	15	15	1:17	1:24	149 kr	101	66 kr	229 kr
2012	15	15	1:14	1:21				
2013	17	16	1:19	1:27				

*) Alla dagtåg

□

□

Borlänge - Gävle								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	5	5	1:33	1:40	148 kr	100	47 kr	237 kr
1991	4	4	1:44	1:48	184 kr	124	58 kr	295 kr
1992	5	5	1:38	1:46	147 kr	99	74 kr	258 kr
1993	5	5	1:34	1:42	141 kr	95	49 kr	247 kr
1994	6	6	1:24	1:39	139 kr	94	48 kr	243 kr
1995	4	4	1:23	1:33	136 kr	92	47 kr	237 kr
1996	6	6	1:21	1:32	147 kr	99	52 kr	252 kr
1997	5	5	1:19	1:28	159 kr	107	56 kr	263 kr
1998	4	4	1:21	1:25	141 kr	95	141 kr	1 070 kr
1999	4	4	1:21	1:24	140 kr	94	140 kr	1 065 kr
2000	4	4	1:22	1:26	139 kr	94	139 kr	1 205 kr
2001	4	4	1:20	1:26	135 kr	91	135 kr	282 kr
2002	12	11	1:30	1:39	109 kr	74	109 kr	242 kr
2003	11	11	1:26	1:36	.	.	.	.
2004	11	11	1:26	1:32	141 kr	95	62 kr	1 152 kr
2005	8	8	1:26	1:34	145 kr	98	145 kr	401 kr
2006	11	11	1:23	1:29	143 kr	96	143 kr	396 kr
2007	11	11	1:17	1:28	.	.	.	.
2008	11	11	1:21	1:28	.	.	.	.
2009	11	11	1:21	1:29	.	.	.	.
2010	12	12	1:20	1:26	.	.	.	.
2011	12	12	1:11	1:24	.	.	.	.
2012	12	12	1:20	1:29				
2013	12	12	1:21	1:32				

*) Alla dagtåg + bussar

Mora - Borlänge								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	5	5	1:34	1:39	136 kr	100	47 kr	218 kr
1991	4	4	1:35	1:39	169 kr	124	58 kr	270 kr
1992	4	4	1:36	1:38	132 kr	97	66 kr	231 kr
1993	5	5	1:32	1:37	127 kr	93	49 kr	221 kr
1994	5	5	1:33	1:37	125 kr	92	48 kr	219 kr
1995	8	8	1:20	1:24	122 kr	90	47 kr	213 kr
1996	7	7	1:14	1:20	135 kr	99	47 kr	227 kr
1997	7	7	1:10	1:19	140 kr	103	49 kr	238 kr
1998	7	7	1:09	1:14	122 kr	90	122 kr	452 kr
1999	7	7	1:09	1:15	122 kr	89	122 kr	450 kr
2000	7	7	1:11	1:20	121 kr	89	121 kr	446 kr
2001	7	7	1:15	1:19	118 kr	86	106 kr	535 kr
2002	11	11	1:18	1:27	104 kr	76	104 kr	524 kr
2003	11	11	1:18	1:21	102 kr	75	102 kr	514 kr
2004	12	12	1:17	1:21	113 kr	83	44 kr	527 kr
2005	11	11	1:18	1:23	114 kr	84	114 kr	1 646 kr
2006	9	9	1:12	1:17	113 kr	83	113 kr	1 624 kr
2007	9	9	1:10	1:14	110 kr	81	50 kr	516 kr
2008	9	9	1:07	1:14	111 kr	81	48 kr	517 kr
2009	9	9	1:10	1:14	126 kr	93	51 kr	549 kr
2010	9	9	1:10	1:13	129 kr	95	48 kr	538 kr
2011	9	9	1:10	1:14	127 kr	93	60 kr	520 kr
2012	9	9	1:10	1:14	134 kr	98	67 kr	231 kr
2013	9	9	1:10	1:14	142 kr	104	0 kr	251 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Uddevalla - Herrljunga								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	7	7	1:07	1:20	171 kr	100	47 kr	274 kr
1991	7	7	1:16	1:21	213 kr	125	58 kr	340 kr
1992	7	7	1:17	1:22	177 kr	104	89 kr	310 kr
1993	7	7	1:18	1:23	169 kr	99	49 kr	296 kr
1994	8	8	1:06	1:12	166 kr	97	48 kr	290 kr
1995	7	6	1:07	1:12	162 kr	95	47 kr	282 kr
1996	7	7	1:07	1:12	123 kr	72	43 kr	209 kr
1997	7	7	1:09	1:13	128 kr	75	45 kr	220 kr
1998	7	7	1:08	1:11	.	.	.	.
1999	7	7	1:08	1:11	.	.	.	.
2000	7	7	1:08	1:12	.	.	.	.
2001	7	7	1:07	1:11	182 kr	107	106 kr	312 kr
2002	7	7	1:07	1:11	.	.	.	.
2003	8	8	1:06	1:07	107 kr	63	79 kr	203 kr
2004	7	7	1:06	1:07	129 kr	76	48 kr	264 kr
2005	7	7	1:06	1:07	132 kr	77	132 kr	539 kr
2006	7	7	1:07	1:08	130 kr	76	130 kr	532 kr
2007	8	8	1:03	1:08	127 kr	74	51 kr	516 kr
2008	8	8	1:03	1:08	127 kr	74	51 kr	513 kr
2009	6	6	1:07	1:20	132 kr	77	53 kr	545 kr
2010	8	8	1:01	1:09	135 kr	79	49 kr	536 kr
2011	9	9	1:01	1:08	133 kr	78	61 kr	516 kr
2012	10	10	1:02	1:08	.	.	.	.
2013	9	9	1:01	1:09	.	.	.	.

RKTM Länbanor

Kalmar - Linköping													
År	Antal turer *					Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)					
								IC/Reg		Lägsta pris	Snabbtåg		Högsta pris
	2 kl normalt pris	2 kl rabatt											
	Totalt	därv Snabbtåg	därv utan byte	därv Alvesta	därv Hultsfred	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)				
1990	7	---	1	7	---	3:45	3:59	432 kr	100	132 kr	.	.	674 kr
1991	7	---	1	7	---	3:48	3:57	526 kr	122	152 kr	.	.	824 kr
1992	7	---	1	7	---	3:46	3:53	472 kr	109	250 kr	.	.	804 kr
1993	6	---	1	6	---	3:52	4:00	451 kr	104	132 kr	.	.	769 kr
1994	7	---	---	7	---	3:43	3:55	454 kr	105	143 kr	.	.	765 kr
1995	9	2	---	9	---	3:38	3:55	443 kr	102	139 kr	.	.	746 kr
1996	9	6	---	9	---	3:09	3:26	466 kr	108	163 kr	.	.	1 074 kr
1997	12	6	5	7	5	2:55	3:10	311 kr	72	109 kr	.	.	1 087 kr
1998	12	7	4	7	5	2:55	3:10	324 kr	75	116 kr	.	.	568 kr
1999	12	7	5	7	5	2:58	3:12	322 kr	75	116 kr	.	.	1 186 kr
2000	14	9	5	9	5	2:48	3:02	319 kr	74	139 kr	.	.	1 332 kr
2001	14	9	5	9	5	2:55	3:06	329 kr	76	135 kr	.	.	1 218 kr
2002	15	10	5	10	5	2:51	3:05	178 kr	41	131 kr	.	.	178 kr
2003	15	10	5	10	5	2:48	3:01	316 kr	73	124 kr	316 kr	243 kr	565 kr
2004	17	10	5	12	5	2:50	3:05	491 kr	113	183 kr	219 kr	549 kr	1 000 kr
2005	16	10	5	11	5	2:50	3:03	314 kr	73	173 kr	173 kr	425 kr	822 kr
2006	16	11	5	11	5	2:50	3:00	310 kr	72	170 kr	170 kr	419 kr	811 kr
2007	16	11	5	11	5	2:50	3:00	301 kr	70	114 kr	180 kr	151 kr	480 kr
2008	15	10	5	10	5	2:49	2:59	303 kr	70	99 kr	182 kr	104 kr	483 kr
2009	21	13	8	13	8	2:01	2:57	.	.	.	.	.	.
2010	21	14	7	14	7	2:49	2:59	.	.	99 kr	99 kr	99 kr	99 kr
2011	20	13	7	13	7	2:49	2:59	.	.	96 kr	96 kr	96 kr	96 kr
2012	18	---	7	11	7	2:57	3:02	.	.	1 028 kr	96 kr	96 kr	1 028 kr
2013	21	14	7	14	7	2:55	3:01	.	.	0 kr	0 kr	1 028 kr	0 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Halmstad - Nässjö									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
						2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	3	---	3	3:07	3:09	246 kr	100	62 kr	395 kr
1991	3	---	1	3:00	3:06	306 kr	124	77 kr	490 kr
1992	3	---	3	3:08	3:15	273 kr	111	68 kr	477 kr
1993	3	1	2	3:04	3:12	261 kr	106	66 kr	456 kr
1994	3	1	2	3:04	3:12	255 kr	104	64 kr	446 kr
1995	3	1	2	3:02	3:11	249 kr	101	63 kr	435 kr
1996	4	1	3	2:58	3:16	150 kr	61	88 kr	150 kr
1997	3	---	3	2:43	2:43	149 kr	60	88 kr	149 kr
1998	3	---	3	2:43	2:46	171 kr	69	73 kr	171 kr
1999	3	---	2	2:43	2:46	170 kr	69	73 kr	170 kr
2000	3	---	3	2:43	2:46	166 kr	67	81 kr	166 kr
2001	3	---	3	2:43	2:46	156 kr	63	116 kr	156 kr
2002	3	---	3	2:43	2:46	153 kr	62	114 kr	153 kr
2003	3	---	3	2:38	2:50	192 kr	78	136 kr	192 kr
2004	3	---	3	2:49	2:57	203 kr	82	175 kr	203 kr
2005	3	---	3	2:42	2:43	193 kr	78	174 kr	193 kr
2006	3	---	3	2:36	2:45	190 kr	77	172 kr	190 kr
2007	3	---	3	2:37	2:46	186 kr	75	168 kr	186 kr
2008	3	---	3	2:37	2:45	171 kr	70	155 kr	171 kr
2009	4	---	4	2:36	3:04	172 kr	70	156 kr	172 kr
2010	3	---	3	2:35	2:41	170 kr	69	154 kr	170 kr
2011	4	---	4	2:34	2:38	165 kr	67	149 kr	165 kr
2012	4	---	4	2:34	2:38	.	.	.	.
2013	4	---	4	2:34	2:38	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

Malung - Borlänge								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	3	3	2:06	2:09	165 kr	100	47 kr	263 kr
1991	3	3	2:00	2:06	205 kr	124	58 kr	328 kr
1992	3	3	2:05	2:07	170 kr	103	85 kr	297 kr
1993	4	4	2:00	2:01	163 kr	99	49 kr	284 kr
1994	4	4	2:00	2:02	159 kr	97	48 kr	278 kr
1995	5	5	2:00	2:01	155 kr	94	47 kr	271 kr
1996	4	4	1:54	1:54	145 kr	88	86 kr	145 kr
1997	4	4	1:55	1:56	144 kr	87	85 kr	144 kr
1998	4	4	1:55	1:55	165 kr	100	70 kr	165 kr
1999	4	4	1:55	1:56	165 kr	100	70 kr	165 kr
2000	4	4	1:55	1:56	163 kr	99	81 kr	163 kr
2001	4	4	1:57	2:00	140 kr	85	105 kr	140 kr
2002	4	4	1:59	2:02	137 kr	83	103 kr	137 kr
2003	4	4	2:03	2:03	136 kr	82	136 kr	220 kr
2004	4	4	1:48	1:49	146 kr	89	66 kr	219 kr
2005	5	5	1:54	1:57	154 kr	93	128 kr	154 kr
2006	5	5	1:51	1:55	152 kr	92	126 kr	152 kr
2007	5	5	1:56	1:58	149 kr	90	123 kr	149 kr
2008	5	5	1:56	1:57	152 kr	92	125 kr	152 kr
2009	5	5	2:02	2:03	152 kr	92	126 kr	152 kr
2010	5	5	1:53	1:57	151 kr	91	125 kr	151 kr
2011	2	2	1:51	1:51	146 kr	89	121 kr	146 kr
2012	.	.	.	.	.	.	225 kr	225 kr
2013	---	---	---	---	.	.	0 kr	0 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Simrishamn - Malmö								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	3	---	1:55	1:57	148 kr	100	47 kr	237 kr
1991	4	4	1:49	1:54	184 kr	124	58 kr	295 kr
1992	4	---	1:55	1:59	147 kr	99	74 kr	258 kr
1993	5	---	1:54	2:18	141 kr	95	49 kr	247 kr
1994	5	---	1:53	2:19	139 kr	94	48 kr	243 kr
1995	5	---	1:54	2:20	136 kr	92	47 kr	237 kr
1996	6	---	2:00	2:31	95 kr	64	60 kr	95 kr
1997	6	---	1:44	1:54	96 kr	65	61 kr	96 kr
1998	6	---	1:44	1:54	114 kr	77	53 kr	114 kr
1999	6	---	1:44	1:54	113 kr	76	53 kr	113 kr
2000	6	---	1:41	1:51	112 kr	76	60 kr	112 kr
2001	6	---	1:42	1:51	83 kr	56	65 kr	83 kr
2002	6	---	1:42	1:52	81 kr	55	64 kr	81 kr
2003	5	---	1:40	1:51	93 kr	63	37 kr	93 kr
2004	12	12	1:32	1:32	95 kr	64	37 kr	95 kr
2005	12	12	1:32	1:32	101 kr	68	81 kr	101 kr
2006	11	11	1:32	1:32	100 kr	68	79 kr	100 kr
2007	11	11	1:32	1:32	98 kr	66	78 kr	98 kr
2008	11	11	1:32	1:32	101 kr	68	81 kr	101 kr
2009	12	12	1:32	1:32	102 kr	69	81 kr	102 kr
2010	12	12	1:30	1:32	101 kr	68	80 kr	101 kr
2011	12	12	1:29	1:29	98 kr	66	78 kr	98 kr
2012	18	18	1:25	1:31	.	.	.	.
2013	18	18	1:25	1:31	.	.	.	.

*) Alla dagtåg

Torsby - Karlstad									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	5	1	---	1:43	1:55	136 kr	100	47 kr	218 kr
1991	4	1	---	1:47	1:47	169 kr	124	58 kr	270 kr
1992	4	1	---	1:43	1:47	132 kr	97	66 kr	231 kr
1993	3	1	2	1:42	1:48	127 kr	93	49 kr	221 kr
1994	3	1	2	1:41	1:48	125 kr	92	48 kr	219 kr
1995	5	1	3	1:41	1:59	122 kr	90	47 kr	213 kr
1996	5	1	3	1:44	1:54	123 kr	90	73 kr	123 kr
1997	5	1	2	1:44	1:51	88 kr	65	56 kr	88 kr
1998	4	1	3	1:40	1:51	99 kr	73	47 kr	99 kr
1999	4	---	3	1:42	1:45	99 kr	73	47 kr	99 kr
2000	4	---	1	1:47	1:54	98 kr	72	54 kr	98 kr
2001	4	---	1	1:46	1:53	86 kr	63	66 kr	86 kr
2002	3	---	1	1:44	1:46	84 kr	62	65 kr	84 kr
2003	4	---	4	1:19	1:32	82 kr	61	64 kr	82 kr
2004	4	---	4	1:22	1:40	82 kr	60	64 kr	82 kr
2005	6	---	4	1:24	1:45	108 kr	79	72 kr	108 kr
2006	6	---	4	1:29	1:46	107 kr	78	71 kr	107 kr
2007	6	---	5	1:25	1:35	104 kr	77	70 kr	104 kr
2008	6	---	6	1:26	1:31	125 kr	92	84 kr	125 kr
2009	6	---	6	1:26	1:31	126 kr	93	84 kr	126 kr
2010	6	---	6	1:26	1:31	125 kr	92	83 kr	125 kr
2011	7	---	7	1:27	1:32	121 kr	89	81 kr	121 kr
2012	9	---	7	1:26	1:34	.	.	.	.
2013	9	---	8	1:26	1:33	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Borås - Varberg								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	6	6	1:06	1:09	113 kr	100	47 kr	181 kr
1991	8	8	1:22	1:25	141 kr	124	58 kr	225 kr
1992	8	8	1:19	1:25	104 kr	92	53 kr	183 kr
1993	7	7	1:16	1:22	99 kr	88	49 kr	174 kr
1994	8	8	1:15	1:21	97 kr	86	48 kr	171 kr
1995	8	8	1:14	1:19	95 kr	84	47 kr	166 kr
1996	8	8	1:10	1:14	107 kr	94	66 kr	107 kr
1997	8	8	1:10	1:15	106 kr	94	66 kr	106 kr
1998	8	8	1:10	1:14	121 kr	107	55 kr	121 kr
1999	8	8	1:10	1:14	120 kr	106	54 kr	120 kr
2000	9	9	1:11	1:14	119 kr	105	62 kr	119 kr
2001	9	9	1:10	1:12	102 kr	90	79 kr	102 kr
2002	9	9	1:10	1:12	100 kr	88	77 kr	100 kr
2003	8	8	1:10	1:14	124 kr	110	124 kr	243 kr
2004	8	8	1:10	1:12	146 kr	129	81 kr	225 kr
2005	9	9	1:10	1:12	101 kr	89	81 kr	101 kr
2006	8	8	1:08	1:12	99 kr	88	80 kr	99 kr
2007	10	10	1:10	1:12	97 kr	86	78 kr	97 kr
2008	9	9	1:10	1:12	52 kr	46	42 kr	52 kr
2009	9	9	1:10	1:12	53 kr	46	42 kr	53 kr
2010	9	9	1:10	1:12	52 kr	46	42 kr	52 kr
2011	11	11	1:11	1:14	50 kr	44	40 kr	50 kr
2012	11	11	1:11	1:14	.	.	798 kr	798 kr
2013	11	11	1:10	1:13	.	.	.	.

*) Alla dagtåg

Torsby - Karlstad									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	5	1	---	1:43	1:55	136 kr	100	47 kr	218 kr
1991	4	1	---	1:47	1:47	169 kr	124	58 kr	270 kr
1992	4	1	---	1:43	1:47	132 kr	97	66 kr	231 kr
1993	3	1	2	1:42	1:48	127 kr	93	49 kr	221 kr
1994	3	1	2	1:41	1:48	125 kr	92	48 kr	219 kr
1995	5	1	3	1:41	1:59	122 kr	90	47 kr	213 kr
1996	5	1	3	1:44	1:54	123 kr	90	73 kr	123 kr
1997	5	1	2	1:44	1:51	88 kr	65	56 kr	88 kr
1998	4	1	3	1:40	1:51	99 kr	73	47 kr	99 kr
1999	4	---	3	1:42	1:45	99 kr	73	47 kr	99 kr
2000	4	---	1	1:47	1:54	98 kr	72	54 kr	98 kr
2001	4	---	1	1:46	1:53	86 kr	63	66 kr	86 kr
2002	3	---	1	1:44	1:46	84 kr	62	65 kr	84 kr
2003	4	---	4	1:19	1:32	82 kr	61	64 kr	82 kr
2004	4	---	4	1:22	1:40	82 kr	60	64 kr	82 kr
2005	6	---	4	1:24	1:45	108 kr	79	72 kr	108 kr
2006	6	---	4	1:29	1:46	107 kr	78	71 kr	107 kr
2007	6	---	5	1:25	1:35	104 kr	77	70 kr	104 kr
2008	6	---	6	1:26	1:31	125 kr	92	84 kr	125 kr
2009	6	---	6	1:26	1:31	126 kr	93	84 kr	126 kr
2010	6	---	6	1:26	1:31	125 kr	92	83 kr	125 kr
2011	7	---	7	1:27	1:32	121 kr	89	81 kr	121 kr
2012	9	---	7	1:26	1:34	.	.	.	.
2013	9	---	8	1:26	1:33	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Borås - Varberg								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	6	6	1:06	1:09	113 kr	100	47 kr	181 kr
1991	8	8	1:22	1:25	141 kr	124	58 kr	225 kr
1992	8	8	1:19	1:25	104 kr	92	53 kr	183 kr
1993	7	7	1:16	1:22	99 kr	88	49 kr	174 kr
1994	8	8	1:15	1:21	97 kr	86	48 kr	171 kr
1995	8	8	1:14	1:19	95 kr	84	47 kr	166 kr
1996	8	8	1:10	1:14	107 kr	94	66 kr	107 kr
1997	8	8	1:10	1:15	106 kr	94	66 kr	106 kr
1998	8	8	1:10	1:14	121 kr	107	55 kr	121 kr
1999	8	8	1:10	1:14	120 kr	106	54 kr	120 kr
2000	9	9	1:11	1:14	119 kr	105	62 kr	119 kr
2001	9	9	1:10	1:12	102 kr	90	79 kr	102 kr
2002	9	9	1:10	1:12	100 kr	88	77 kr	100 kr
2003	8	8	1:10	1:14	124 kr	110	124 kr	243 kr
2004	8	8	1:10	1:12	146 kr	129	81 kr	225 kr
2005	9	9	1:10	1:12	101 kr	89	81 kr	101 kr
2006	8	8	1:08	1:12	99 kr	88	80 kr	99 kr
2007	10	10	1:10	1:12	97 kr	86	78 kr	97 kr
2008	9	9	1:10	1:12	52 kr	46	42 kr	52 kr
2009	9	9	1:10	1:12	53 kr	46	42 kr	53 kr
2010	9	9	1:10	1:12	52 kr	46	42 kr	52 kr
2011	11	11	1:11	1:14	50 kr	44	40 kr	50 kr
2012	11	11	1:11	1:14	.	.	.	.
2013	11	11	1:10	1:13	.	.	.	.

*) Alla dagtåg

Värnamo - Jönköping									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	6	---	3	1:14	1:16	101 kr	100	47 kr	162 kr
1991	9	---	9	1:12	1:15	126 kr	124	58 kr	202 kr
1992	9	---	5	1:15	1:17	89 kr	88	51 kr	155 kr
1993	9	---	5	1:12	1:15	85 kr	84	85 kr	149 kr
1994	10	1	7	1:14	1:15	83 kr	82	48 kr	145 kr
1995	12	1	9	1:12	1:16	81 kr	80	47 kr	142 kr
1996	11	---	8	1:14	1:16	81 kr	80	53 kr	81 kr
1997	11	---	7	1:12	1:15	81 kr	80	53 kr	81 kr
1998	11	1	8	0:59	1:15	91 kr	89	45 kr	91 kr
1999	12	1	9	1:01	1:16	90 kr	89	44 kr	90 kr
2000	12	1	9	1:06	1:17	86 kr	85	50 kr	86 kr
2001	12	1	9	1:11	1:17	83 kr	82	65 kr	83 kr
2002	12	1	9	1:11	1:18	81 kr	80	64 kr	81 kr
2003	12	---	12	1:01	1:09	85 kr	84	27 kr	85 kr
2004	12	---	12	1:03	1:10	90 kr	89	77 kr	90 kr
2005	12	---	12	1:01	1:09	105 kr	103	94 kr	105 kr
2006	10	---	10	1:03	1:08	103 kr	102	93 kr	103 kr
2007	11	---	11	1:03	1:08	101 kr	100	91 kr	101 kr
2008	11	---	11	1:03	1:09	112 kr	110	100 kr	112 kr
2009	11	---	11	1:03	1:09	112 kr	111	101 kr	112 kr
2010	11	---	11	1:02	1:10	111 kr	110	100 kr	111 kr
2011	11	---	11	1:02	1:08	108 kr	107	97 kr	108 kr
2012	11	---	11	1:02	1:08	.	.	.	.
2013	11	---	11	1:03	1:09	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Fagersta - Västerås									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	5	---	5	0:59	1:06	101 kr	100	47 kr	162 kr
1991	8	2	8	1:03	1:11	126 kr	124	58 kr	202 kr
1992	12	4	8	1:07	1:13	89 kr	88	51 kr	155 kr
1993	13	2	11	1:06	1:12	85 kr	84	85 kr	149 kr
1994	12	1	12	0:55	1:01	83 kr	82	48 kr	145 kr
1995	12	1	12	0:55	1:01	81 kr	80	47 kr	142 kr
1996	12	---	12	0:56	0:56	76 kr	75	50 kr	76 kr
1997	12	---	12	0:56	0:56	76 kr	75	50 kr	76 kr
1998	15	---	15	0:56	1:04	85 kr	84	43 kr	85 kr
1999	13	---	13	1:00	1:00	84 kr	83	43 kr	84 kr
2000	13	---	13	1:01	1:03	84 kr	83	48 kr	84 kr
2001	12	---	12	1:01	1:03	86 kr	85	66 kr	86 kr
2002	14	---	14	1:01	1:03	84 kr	83	65 kr	84 kr
2003	14	---	14	0:59	1:00	72 kr	71	72 kr	167 kr
2004	12	---	12	0:57	0:57	86 kr	84	56 kr	174 kr
2005	12	---	12	0:57	0:58	104 kr	102	78 kr	104 kr
2006	12	---	12	0:57	0:57	102 kr	101	77 kr	102 kr
2007	13	---	13	0:56	0:57	100 kr	99	75 kr	100 kr
2008	16	---	16	0:55	0:57	114 kr	113	86 kr	114 kr
2009	15	---	15	0:57	0:57	115 kr	113	86 kr	115 kr
2010	15	---	15	0:57	0:57	113 kr	112	85 kr	113 kr
2011	16	---	16	0:57	0:57	110 kr	109	83 kr	110 kr
2012	16	---	16	0:57	0:57	.	.	.	.
2013	16	---	16	0:55	0:58	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

Härnösand - Sundsvall									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	5	1	5	0:50	0:56	95 kr	100	47 kr	153 kr
1991	9	---	9	0:52	0:53	119 kr	125	58 kr	191 kr
1992	8	1	8	0:57	0:59	82 kr	87	51 kr	145 kr
1993	7	1	7	0:50	0:57	79 kr	83	79 kr	138 kr
1994	7	4	7	0:45	0:53	77 kr	81	77 kr	135 kr
1995	11	5	11	0:45	0:53	75 kr	79	47 kr	132 kr
1996	9	5	9	0:45	0:54	86 kr	90	30 kr	166 kr
1997	10	6	10	0:45	0:54	85 kr	90	30 kr	165 kr
1998	7	4	7	0:50	0:54	73 kr	77	39 kr	73 kr
1999	6	4	6	0:37	0:48	67 kr	70	67 kr	183 kr
2000	8	5	8	0:45	0:53	66 kr	70	66 kr	199 kr
2001	8	4	8	0:45	0:49	64 kr	67	53 kr	64 kr
2002	5	4	5	0:45	0:51	62 kr	65	51 kr	62 kr
2003	6	5	6	0:45	0:45	62 kr	65	62 kr	328 kr
2004	1	---	1	0:45	0:45	87 kr	91	45 kr	92 kr
2005	1	---	1	0:43	0:43	93 kr	98	74 kr	93 kr
2006	9	8	9	0:45	0:45	92 kr	96	73 kr	92 kr
2007	9	8	9	0:44	0:45	90 kr	94	72 kr	90 kr
2008	10	8	10	0:45	0:46	93 kr	98	74 kr	93 kr
2009	10	10	10	0:45	0:45	94 kr	98	75 kr	94 kr
2010	10	9	10	0:45	0:49	92 kr	97	74 kr	92 kr
2011	8	8	8	0:50	0:50	90 kr	94	72 kr	90 kr
2012	.	.	.	.	.	100 kr	105	50 kr	898 kr
2013	15	1	15	0:48	0:53	82 kr	86	49 kr	646 kr

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Ystad - Malmö									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	10	2	10	0:55	1:01	89 kr	100	62 kr	142 kr
1991	11	1	10	0:55	1:00	112 kr	126	79 kr	180 kr
1992	10	---	10	0:56	0:58	76 kr	85	51 kr	132 kr
1993	10	---	10	0:56	0:57	72 kr	81	72 kr	127 kr
1994	10	---	10	0:57	0:58	71 kr	79	71 kr	124 kr
1995	10	---	10	0:57	0:58	69 kr	77	44 kr	121 kr
1996	13	6	13	1:00	1:03	68 kr	76	45 kr	68 kr
1997	19	---	19	0:48	0:48	67 kr	75	45 kr	67 kr
1998	19	---	19	0:39	0:48	82 kr	92	42 kr	82 kr
1999	19	---	19	0:48	0:48	82 kr	91	42 kr	82 kr
2000	19	---	19	0:46	0:46	81 kr	91	47 kr	81 kr
2001	19	---	19	0:45	0:45	71 kr	79	57 kr	71 kr
2002	20	---	20	0:45	0:45	69 kr	77	56 kr	69 kr
2003	21	---	21	0:45	0:45	79 kr	89	32 kr	79 kr
2004	78	---	78	0:47	0:47	81 kr	91	65 kr	81 kr
2005	26	---	26	0:47	0:47	84 kr	94	67 kr	84 kr
2006	26	---	26	0:47	0:47	83 kr	93	66 kr	83 kr
2007	26	---	26	0:47	0:47	81 kr	91	64 kr	81 kr
2008	26	---	26	0:47	0:47	82 kr	91	65 kr	82 kr
2009	29	---	29	0:47	0:47	82 kr	92	65 kr	82 kr
2010	27	---	27	0:45	0:46	81 kr	91	64 kr	81 kr
2011	29	---	29	0:45	0:45	79 kr	88	63 kr	79 kr
2012	40	---	40	0:42	0:48	.	.	.	.
2013	39	---	39	0:42	0:48	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

RKTM Lokal- och pendeltåg

Täby-Stockholm						
År	Antal turer per dag	Restid		Biljettpriser (i 2013 års prisnivå)		
		Typisk restid	Kortaste restid	Månads- kort	Index månads- kort	Kontant- biljett normalpris
1990	---	---	---	340 kr	100	30 kr
1991	---	---	---	373 kr	110	28 kr
1992	---	---	---	439 kr	129	32 kr
1993	---	---	---	459 kr	135	34 kr
1994	46	0:23	0:18	449 kr	132	33 kr
1995	49	0:20	0:16	438 kr	129	32 kr
1996	48	0:21	0:15	436 kr	128	32 kr
1997	63	0:19	0:14	488 kr	144	34 kr
1998	64	0:19	0:14	489 kr	144	34 kr
1999	66	0:19	0:14	487 kr	143	34 kr
2000	70	0:18	0:15	542 kr	159	39 kr
2001	69	0:18	0:15	529 kr	156	38 kr
2002	70	0:18	0:15	576 kr	169	58 kr
2003	70	0:18	0:14	565 kr	166	56 kr
2004	69	0:19	0:14	675 kr	198	68 kr
2005	71	0:20	0:15	672 kr	198	67 kr
2006	72	0:20	0:14	663 kr	195	22 kr
2007	72	0:20	0:14	671 kr	197	65 kr
2008	72	0:19	0:14	721 kr	212	63 kr
2009	74	0:19	0:15	725 kr	213	47 kr
2010	74	0:19	0:15	717 kr	211	47 kr
2011	73	0:19	0:15	696 kr	205	45 kr
2012	73	0:19	0:15	790 kr	232	54 kr
2013	78	0:19	0:15	790 kr	232	54 kr

Saltsjöbaden-Stockholm						
År	Antal turer per dag	Restid		Biljettpriser (i 2013 års prisnivå)		
		Typisk restid	Kortaste restid	Månads- kort	Index månads- kort	Kontant- biljett normalpris
1990	---	---	---	340 kr	100	30 kr
1991	---	---	---	373 kr	110	28 kr
1992	---	---	---	439 kr	129	32 kr
1993	---	---	---	459 kr	135	34 kr
1994	38	0:28	0:27	449 kr	132	33 kr
1995	39	0:28	0:26	438 kr	129	32 kr
1996	41	0:28	0:26	436 kr	128	32 kr
1997	41	0:28	0:26	488 kr	144	34 kr
1998	40	0:28	0:26	489 kr	144	34 kr
1999	48	0:28	0:26	487 kr	143	34 kr
2000	48	0:29	0:26	542 kr	159	39 kr
2001	48	0:29	0:26	529 kr	156	38 kr
2002	49	0:29	0:23	576 kr	169	58 kr
2003	50	0:29	0:26	565 kr	166	56 kr
2004	51	0:29	0:26	675 kr	198	68 kr
2005	51	0:29	0:26	672 kr	198	67 kr
2006	51	0:26	0:22	663 kr	195	22 kr
2007	51	0:29	0:22	671 kr	197	65 kr
2008	50	0:29	0:22	721 kr	212	63 kr
2009	51	0:28	0:22	725 kr	213	47 kr
2010	51	0:28	0:22	717 kr	211	47 kr
2011	54	0:28	0:22	696 kr	205	45 kr
2012	55	0:28	0:22	790 kr	232	54 kr
2013	55	0:33	0:27	790 kr	232	54 kr

Alingsås-Göteborg						
År	Antal turer per dag	Restid		Biljettpriser (i 2013 års prisnivå)		
		Typisk restid	Kortaste restid	Månads- kort	Index månads- kort	Kontant- biljett normalpris
1990	40	0:38	0:33	839 kr	100	60 kr
1991	38	0:38	0:31	996 kr	119	66 kr
1992	37	0:38	0:29	1082 kr	129	70 kr
1993	38	0:38	0:28	1137 kr	135	72 kr
1994	33	0:38	0:26	1113 kr	133	71 kr
1995	37	0:38	0:26	1122 kr	134	69 kr
1996	40	0:38	0:26	1203 kr	143	79 kr
1997	40	0:38	0:26	1233 kr	147	78 kr
1998	42	0:38	0:28	1235 kr	147	78 kr
1999	41	0:38	0:30	1229 kr	146	88 kr
2000	42	0:38	0:30	1217 kr	145	87 kr
2001	49	0:38	0:30	1212 kr	144	85 kr
2002	38	0:38	0:29	1255 kr	150	83 kr
2003	38	0:38	0:29	1299 kr	155	102 kr
2004	38	0:38	0:28	1294 kr	154	101 kr
2005	38	0:38	0:28	1289 kr	154	101 kr
2006	30	0:38	0:38	1271 kr	151	99 kr
2007	41	0:39	0:38	1244 kr	148	97 kr
2008	37	0:39	0:39	1412 kr	168	131 kr
2009	38	0:39	0:39	1487 kr	177	131 kr
2010	38	0:39	0:39	1470 kr	175	92 kr
2011	41	0:39	0:39	1468 kr	175	90 kr
2012	42	0:39	0:39	1455 kr	173	89 kr
2013	43	0:41	0:41	1455 kr	173	89 kr

Lund-Malmö						
År	Antal turer per dag	Restid		Biljettpriser (i 2013 års prisnivå)		
		Typisk restid	Kortaste restid	Månads- kort	Index månads- kort	Kontant- biljett normalpris
1990	63	0:15	0:11	0 kr		0 kr
1991	65	0:15	0:11	0 kr		0 kr
1992	64	0:14	0:11	0 kr		0 kr
1993	64	0:14	0:11	0 kr		0 kr
1994	61	0:14	0:11	0 kr		0 kr
1995	62	0:14	0:11	0 kr		31 kr
1996	62	0:14	0:11	0 kr		0 kr
1997	65	0:14	0:11	0 kr		0 kr
1998	71	0:14	0:11	685 kr		37 kr
1999	75	0:14	0:11	0 kr		0 kr
2000	90	0:14	0:11	0 kr		0 kr
2001	90	0:14	0:11	0 kr		0 kr
2002	92	0:15	0:11	633 kr		39 kr
2003	92	0:13	0:11	621 kr		38 kr
2004	94	0:14	0:11	653 kr		41 kr
2005	94	0:14	0:12	650 kr		40 kr
2006	111	0:16	0:13	641 kr		40 kr
2007	111	0:17	0:15	627 kr		39 kr
2008	131	0:17	0:13	669 kr		41 kr
2009	133	0:15	0:13	725 kr		44 kr
2010	133	0:15	0:13	717 kr		44 kr
2011	162	0:14	0:10	757 kr		45 kr
2012	173	0:14	0:10	750 kr		45 kr
2013	172	0:14	0:10	750 kr		45 kr

Bollnäs-Gävle							
År	Antal turer per dag		Restid		Biljettpriser (i 2013 års prisnivå)		
	Totalt	därav THM-tåg	Typisk restid	Kortaste restid	THM Månads-kort	Index månads-kort	Kontant-biljett normalpris
1990	7	3	1:29	1:09	892 kr	100	121 kr
1991	9	3	1:08	1:07	1106 kr	124	111 kr
1992	7	3	1:06	1:00	1082 kr	121	108 kr
1993	7	3	1:03	1:01	1034 kr	116	124 kr
1994	7	3	1:03	1:01	1012 kr	113	111 kr
1995	7	3	1:03	1:01	986 kr	111	109 kr
1996	8	4	1:03	0:59	982 kr	110	98 kr
1997	8	4	1:03	1:00	1099 kr	123	98 kr
1998	9	6	1:04	1:01	1100 kr	123	98 kr
1999	9	6	1:05	1:00	1095 kr	123	97 kr
2000	8	5	1:03	1:00	1085 kr	122	96 kr
2001	9	6	1:02	0:57	1059 kr	119	94 kr
2002	9	8	1:03	1:03	1198 kr	134	98 kr
2003	12	8	1:03	1:03	1175 kr	132	96 kr
2004	13	10	1:03	1:00	1407 kr	158	96 kr
2005	13	9	1:04	1:00	1490 kr	167	101 kr
2006	14	9	1:02	1:00	1470 kr	165	99 kr
2007	12	10	1:01	0:55	1438 kr	161	97 kr
2008	13	9	1:03	1:01	1527 kr	171	99 kr
2009	11	8	1:03	1:01	1534 kr	172	100 kr
2010	13	9	1:02	1:01	1517 kr	170	99 kr
2011	12	9	1:03	1:01	1624 kr	182	111 kr
2012	11	10	1:03	1:01	1610 kr	180	110 kr
2013	14	11	1:03	1:01	1610 kr	180	110 kr

Hudiksvall - Gävle							
År	Antal turer per dag		Restid		Biljettpriser (i 2013 års prisnivå)		
	Totalt	därav THM-tåg*	Typisk restid	Kortaste restid	THM Månads-kort	Index månads-kort	Kontant-biljett normalpris
1990	8		1:41	1:40	892 kr	100	
1991	8		1:43	1:37	1106 kr	124	
1992	8		1:38	1:24	1082 kr	121	
1993	8		1:39	1:28	1034 kr	116	
1994	9		1:41	1:29	1012 kr	113	
1995	8		1:33	1:27	986 kr	111	
1996	8		1:47	1:21	982 kr	110	
1997	10		1:38	1:15	1099 kr	123	
1998	8		1:32	1:11	1100 kr	123	
1999	9		1:27	1:08	1095 kr	123	
2000	10		1:27	1:08	1085 kr	122	
2001	10	3	1:29	1:10	1059 kr	119	
2002	13	3	1:22	1:11	1198 kr	134	
2003	13	4	1:18	1:11	1175 kr	132	107 kr
2004	13	4	1:20	1:10	1407 kr	158	135 kr
2005	15	7	1:21	1:11	1490 kr	167	134 kr
2006	14	6	1:18	1:11	1470 kr	165	133 kr
2007	14	6	1:16	1:08	1438 kr	161	130 kr
2008	17	8	1:19	1:08	1527 kr	171	131 kr
2009	16	8	1:16	1:11	1534 kr	172	131 kr
2010	18	9	1:15	1:09	1517 kr	170	130 kr
2011	19	9	1:15	1:09	1624 kr	182	131 kr
2012	21	9	1:15	1:09	1610 kr	180	131 kr
2013	18	9	1:15	1:09	1610 kr	180	131 kr

*)THM-tåg från 2001

Linköping - Norrköping						
År	Antal turer per dag*	Restid		Biljettpriser (i 2013 års prisnivå)		
		Typisk restid	Kortaste restid	Månads- kort	Index månads- kort	Kontant- biljett normalpris
1990	15	0:30	---	272 kr	100	
1991	10	0:30	---	553 kr	203	
1992	14	0:30	---	703 kr	258	
1993	14	0:30	---	801 kr	294	
1994	23	0:30	0:30	784 kr	288	
1995	21	0:27	0:27	765 kr	281	
1996	32	0:28	0:28	614 kr	225	
1997	32	0:28	0:28	635 kr	233	88 kr
1998	33	0:27	0:27	636 kr	234	88 kr
1999	33	0:27	0:27	791 kr	291	88 kr
2000	34	0:27	0:27	868 kr	319	
2001	33	0:27	0:27	847 kr	311	
2002	36	0:27	0:27	1025 kr	377	74 kr
2003	33	0:27	0:27	1006 kr	369	72 kr
2004	45	0:27	0:27	934 kr	343	90 kr
2005	44	0:27	0:27	986 kr	362	90 kr
2006	44	0:27	0:27	973 kr	357	88 kr
2007	44	0:27	0:27	952 kr	350	87 kr
2008	44	0:27	0:27	920 kr	338	84 kr
2009	45	0:27	0:27	925 kr	340	84 kr
2010	48	0:28	0:28	914 kr	336	83 kr
2011	48	0:28	0:28	1014 kr	373	101 kr
2012	49	0:28	0:28	1005 kr	369	100 kr
2013	49	0:28	0:28	1015 kr	373	100 kr

*)THM-tåg från 1994

Arvika-Karlstad							
År	Antal turer per dag		Restid		Biljettpriser (i 2013 års prisnivå)		
	Totalt	därav THM-tåg*	Typisk restid	Kortaste restid	THM Månads- kort	Index månads- kort	Kontant- biljett normalpris
1990	6		1:00	0:49	438 kr	100	
1991	7		0:58	0:53	526 kr	120	
1992	7		0:57	0:48	541 kr	123	
1993	6		0:59	0:50	530 kr	121	
1994	5		0:57	0:49	556 kr	127	
1995	6		0:57	0:49	678 kr	155	
1996	7		0:59	0:48	706 kr	161	
1997	6		0:47	0:45	702 kr	160	78 kr
1998	6		0:48	0:40	734 kr	167	82 kr
1999	6		0:48	0:40	748 kr	171	83 kr
2000	5		0:57	0:40	753 kr	172	82 kr
2001	8		0:46	0:40	759 kr	173	81 kr
2002	6		0:57	0:54	893 kr	204	81 kr
2003	7		0:55	0:55	876 kr	200	79 kr
2004	7		0:53	0:40	872 kr	199	
2005	10	8	0:51	0:46	885 kr	202	
2006	11	10	0:52	0:44	873 kr	199	
2007	12	10	0:50	0:46	854 kr	195	
2008	12	9	0:49	0:46	894 kr	204	96 kr
2009	13	10	0:50	0:46	940 kr	214	100 kr
2010	15	12	0:49	0:46	930 kr	212	99 kr
2011	15	12	0:50	0:47	1059 kr	242	104 kr
2012	16	13	0:50	0:47	1050 kr	239	103 kr
2013	17	14	0:50	0:47	1135 kr	259	103 kr

*)THM-tåg från 2005

Öresundsbron

Malmö - Köpenhamn - Öresundståg						
År	Antal turer per dag	Restid		Biljettpriser (i 2013 års prisnivå)		
		Typisk restid	Kortaste restid	Månads- kort	Index månads- kort	Kontant- biljett normalpris
2001	62	0:35	0:35	1612 kr	100	81 kr
2002	62	0:35	0:35	1693 kr	105	92 kr
2003	62	0:35	0:35	1661 kr	103	95 kr
2004	62	0:35	0:35	1744 kr	108	101 kr
2005	63	0:35	0:35	1860 kr	115	101 kr
2006	60	0:35	0:35	1835 kr	114	99 kr
2007	60	0:35	0:35	1871 kr	116	97 kr
2008	61	0:35	0:35	1809 kr	112	99 kr
2009	61	0:35	0:35	1891 kr	117	100 kr
2010	61	0:35	0:35	1974 kr	122	99 kr
2011	77	0:35	0:34	1917 kr	119	96 kr
2012	77	0:35	0:34	1900 kr	118	105 kr
2013	77	0:35	0:34	1900 kr	118	105 kr

Arlandabanan

Arlanda - Stockholm								
År	Antal turer per dag		Restid		Biljettpriser (i 2013 års prisnivå)			
	Flygtåg	Flygbuss	Flygtåg	Flygbuss	Flygtåg	Index	Flygbuss	Index
1999	---	135	---	0:40			73 kr	101
2000	74	99	0:20	0:40	145 kr	100	72 kr	100
2001	74	99	0:20	0:40	165 kr	114	82 kr	114
2002	72	99	0:21	0:40	184 kr	127	92 kr	127
2003	73	99	0:20	0:40	203 kr	141	90 kr	125
2004	73	99	0:20	0:40	214 kr	148	100 kr	139
2005	78	101	0:20	0:40	213 kr	147	106 kr	147
2006	92	101	0:20	0:40	221 kr	153	105 kr	145
2007	92	101	0:20	0:40	216 kr	150	103 kr	142
2008	93	101	0:20	0:40	230 kr	159	104 kr	143
2009	93	101	0:20	0:40	252 kr	174	104 kr	144
2010	93	101	0:20	0:40	249 kr	172	103 kr	142
2011	96	101	0:20	0:40	242 kr	167	100 kr	138
2012	90	101	0:20	0:35-0:40	260 kr	180	99 kr	137
2013	92	111	0:20	0:45	260 kr	180	99 kr	137

Övriga relationer

Trollhättan - Göteborg								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	15	15	0:43	0:48	.	.	.	.
1991	15	15	0:45	0:49	.	.	.	.
1992	15	15	0:45	0:51	.	.	.	.
1993	14	14	0:41	0:50	.	.	.	.
1994	15	15	0:41	0:48	.	.	.	.
1995	15	15	0:44	0:52	.	.	.	.
1996	16	16	0:45	0:50	.	.	.	.
1997	17	17	0:44	0:49	.	.	.	.
1998	16	16	0:44	0:50	.	.	.	.
1999	17	17	0:44	0:49	.	.	.	.
2000	22	22	0:44	0:50	.	.	.	.
2001	23	23	0:45	0:50	.	.	.	.
2002	17	17	0:46	0:51	.	.	.	.
2003	19	19	0:45	0:49	.	.	.	.
2004	19	19	0:46	0:51	.	.	.	.
2005	21	21	0:45	0:51	.	.	.	.
2006	21	21	0:42	0:49	.	.	.	.
2007	21	21	0:42	0:51	.	.	.	.
2008	19	19	0:45	0:50	.	.	.	.
2009	19	19	0:41	0:48	.	.	.	.
2010	19	15	0:41	0:48	.	.	.	.
2011	20	18	0:43	0:48	.	.	.	.
2012	15	15	0:47	0:51	.	.	.	.
2013	34	34	0:31	0:37	.	.	.	.

*) Alla dagtåg

□

□

Norrköping - Malmö								
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)		
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris
2005	12	---	12	3:07	3:10	.	.	.
2006	13	---	13	2:56	3:10	.	.	.
2007	13	---	13	2:56	3:10	.	.	.
2008	13	---	13	2:56	3:10	.	.	.
2009	11	---	11	3:09	3:11	.	.	.
2010	16	---	16	3:11	3:32	.	.	.
2011	15	---	15	3:06	3:17	.	.	.
2012	15	---	15	3:14	3:29	.	.	.
2013	13	---	13	3:15	3:15	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Umeå - Kiruna								
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)		
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris
2005	1	---	---	7:14	7:14	.	.	.
2006	2	---	---	6:37	6:40	.	.	.
2007	1	---	---	6:39	6:39	.	.	.
2008	2	---	---	6:40	6:54	.	.	.
2009	1	---	---	7:24	7:24	.	.	.
2010	1	---	---	7:13	7:13	.	.	.
2011	1	---	---	7:28	7:28	.	.	.
2012	1	---	---	6:17	6:17	.	.	.
2013	2	---	---	7:28	7:36	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

Luleå - Kiruna									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2005	3	---	3	3:25	3:54	.	.	.	.
2006	3	---	3	3:35	3:45	.	.	.	.
2007	3	---	3	3:39	3:53	.	.	.	.
2008	2	---	1	2:37	2:41	.	.	.	.
2009	2	---	2	3:20	3:35	.	.	.	.
2010	2	---	2	3:47	3:50	.	.	.	.
2011	2	---	2	3:26	3:29	.	.	.	.
2012	4	---	4	3:27	3:48	.	.	.	.
2013	5	---	5	3:29	3:59	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Kalmar - Malmö									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2005	10	---	7	2:50	3:08	.	.	.	.
2006	10	---	7	2:55	3:10	.	.	.	.
2007	9	---	7	2:57	3:07	.	.	.	.
2008	8	---	8	2:56	3:06	.	.	.	.
2009	9	---	9	2:52	3:08	.	.	.	.
2010	14	---	9	2:42	3:03	.	.	.	.
2011	11	---	10	2:51	3:08	.	.	.	.
2012	14	---	12	2:45	3:06	.	.	.	.
2013	17	---	12	2:50	3:10	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Nässjö - Malmö									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2005	12	---	12	1:52	2:03	.	.	.	.
2006	12	---	12	0:55	1:48	.	.	.	.
2007	12	---	12	1:53	1:53	.	.	.	.
2008	12	---	12	1:53	1:54	.	.	.	.
2009	12	---	12	1:53	1:53	.	.	.	.
2010	15	---	15	1:53	2:01	.	.	.	.
2011	15	---	15	1:48	1:56	.	.	.	.
2012	12	---	12	1:50	1:57	.	.	.	.
2013	14	---	14	1:57	2:02	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Jönköping - Göteborg									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2005	13	---	4	1:57	2:05	.	.	.	.
2006	14	---	4	1:55	2:06	.	.	.	.
2007	15	---	5	1:54	2:01	.	.	.	.
2008	15	---	5	1:53	2:01	.	.	.	.
2009	15	---	5	1:54	2:02	.	.	.	.
2010	16	---	5	1:54	2:02	.	.	.	.
2011	15	---	5	1:55	2:02	.	.	.	.
2012	16	---	5	1:53	2:05	.	.	.	.
2013	13	---	10	1:55	2:04	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

Strömstad - Göteborg									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2005	4	---	4	2:33	2:37	.	.	.	.
2006	4	---	4	2:31	2:37	.	.	.	.
2007	4	---	4	2:33	2:37	.	.	.	.
2008	5	---	5	2:33	2:43	.	.	.	.
2009	5	---	5	2:40	2:45	.	.	.	.
2010	5	5	---	2:53	2:56	.	.	.	.
2011	5	5	---	2:52	2:59	.	.	.	.
2012	7	---	7	2:39	2:47	.	.	.	.
2013	8	---	5	2:34	2:49	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Jönköping - Linköping									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2005	15	---	1	1:24	1:49	.	.	.	.
2006	15	---	1	1:25	1:49	.	.	.	.
2007	16	---	1	1:23	1:50	.	.	.	.
2008	22	---	1	1:20	1:47	.	.	.	.
2009	22	---	1	1:23	1:50	.	.	.	.
2010	20	---	1	1:23	1:55	.	.	.	.
2011	29	---	15	1:23	1:48	.	.	.	.
2012	30	---	2	1:49	2:04	.	.	.	.
2013	18	5	3	1:33	1:53	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Halmstad - Malmö									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2005	11	---	11	1:32	1:58	.	.	.	.
2006	17	---	17	1:35	1:47	.	.	.	.
2007	17	---	17	1:36	1:46	.	.	.	.
2008	17	---	17	1:36	1:46	.	.	.	.
2009	23	---	23	1:35	1:46	.	.	.	.
2010	25	---	25	1:35	1:44	.	.	.	.
2011	22	---	22	1:29	1:43	.	.	.	.
2012	23	---	23	1:30	1:43	.	.	.	.
2013	18	---	18	1:49	1:49	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Halmstad - Göteborg									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2005	18	---	18	1:09	1:54	.	.	.	.
2006	22	---	22	1:14	1:32	.	.	.	.
2007	24	---	24	1:14	1:20	.	.	.	.
2008	24	---	24	1:10	1:20	.	.	.	.
2009	30	---	30	1:07	1:13	.	.	.	.
2010	33	---	33	1:07	1:13	.	.	.	.
2011	29	---	29	0:59	1:13	.	.	.	.
2012	31	---	31	1:02	1:14	.	.	.	.
2013	25	---	25	1:15	1:15	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

Kristianstad - Malmö									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2005	17	---	17	1:12	1:14	.	.	.	.
2006	17	---	17	1:12	1:12	.	.	.	.
2007	17	---	17	1:13	1:13	.	.	.	.
2008	19	---	19	1:07	1:09	.	.	.	.
2009	19	---	19	1:09	1:09	.	.	.	.
2010	19	---	19	1:09	1:09	.	.	.	.
2011	19	---	19	0:57	0:59	.	.	.	.
2012	40	---	40	1:02	1:10	.	.	.	.
2013	49	---	40	1:02	1:12	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Uddevalla - Göteborg									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2005	9	---	9	1:03	1:11	139 kr	100	69 kr	139 kr
2006	8	---	8	1:08	1:12	137 kr	99	69 kr	137 kr
2007	8	---	8	1:10	1:12	149 kr	107	68 kr	265 kr
2008	9	---	9	1:10	1:13	150 kr	108	68 kr	268 kr
2009	16	---	16	1:11	1:13	159 kr	114	71 kr	282 kr
2010	16	---	16	1:11	1:13	158 kr	114	69 kr	276 kr
2011	17	---	17	1:12	1:14	155 kr	112	78 kr	264 kr
2012	25	---	25	1:10	1:10	.	.	178 kr	178 kr
2013	24	---	18	0:57	1:12	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Vänersborg - Göteborg									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2005	15	---	15	1:01	1:07	.	.	.	.
2006	14	---	12	1:00	1:06	.	.	.	.
2007	12	---	12	0:59	1:04	.	.	.	.
2008	11	---	11	0:59	1:05	.	.	.	.
2009	11	---	11	0:58	1:02	.	.	.	.
2010	11	---	11	0:57	1:07	.	.	.	.
2011	17	---	12	0:59	1:03	.	.	.	.
2012	19	---	11	0:59	1:04	.	.	.	.
2013	24	---	22	0:49	0:51	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Hässelholm - Helsingborg									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2005	13	---	13	0:54	1:04	.	.	.	.
2006	13	---	13	0:04	0:59	.	.	.	.
2007	13	---	13	1:07	1:07	.	.	.	.
2008	19	---	19	0:58	1:00	.	.	.	.
2009	18	---	18	0:58	1:00	.	.	.	.
2010	19	---	19	0:56	1:00	.	.	.	.
2011	20	---	20	1:01	1:01	.	.	.	.
2012	29	---	29	1:00	1:00	.	.	.	.
2013	29	---	29	1:00	1:00	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

Varberg - Göteborg									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2005	19	---	19	0:35	0:43	.	.	.	.
2006	24	---	24	0:37	0:43	.	.	.	.
2007	24	---	24	0:38	0:43	.	.	.	.
2008	25	---	25	0:33	0:42	.	.	.	.
2009	31	---	31	0:37	0:42	.	.	.	.
2010	34	---	34	0:35	0:41	.	.	.	.
2011	28	---	28	0:32	0:41	.	.	.	.
2012	27	---	27	0:39	0:43	.	.	.	.
2013	25	---	25	0:43	0:43	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Borås - Göteborg									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2005	15	---	15	0:52	1:04	.	.	.	.
2006	36	21	36	0:50	0:57	.	.	.	.
2007	38	23	38	0:44	0:58	.	.	.	.
2008	40	25	40	0:52	0:58	.	.	.	.
2009	46	31	46	0:52	0:57	.	.	.	.
2010	48	31	48	0:52	0:58	.	.	.	.
2011	15	---	15	0:57	1:03	.	.	.	.
2012	15	---	15	0:53	1:02	.	.	.	.
2013	14	---	14	0:53	1:02	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Helsingborg - Malmö									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2005	58	---	58	0:43	0:55	.	.	.	.
2006	63	---	63	0:41	0:53	.	.	.	.
2007	67	---	67	0:41	0:54	.	.	.	.
2008	48	---	48	0:42	0:50	.	.	.	.
2009	54	---	54	0:41	0:49	.	.	.	.
2010	47	---	43	0:42	0:49	.	.	.	.
2011	58	---	58	0:39	0:46	.	.	.	.
2012	80	---	80	0:39	0:50	.	.	.	.
2013	90	11	90	0:39	0:51	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Uppsala - Tierp									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2005	31	---	31	0:28	0:36	.	.	.	.
2006	30	---	30	0:24	0:34	.	.	.	.
2007	20	---	20	0:36	0:36	.	.	.	.
2008	27	---	27	0:36	0:36	.	.	.	.
2009	27	---	27	0:36	0:36	.	.	.	.
2010	28	---	28	0:36	0:36	.	.	.	.
2011	29	---	29	0:36	0:36	.	.	.	.
2012	30	---	30	0:36	0:36	.	.	.	.
2013	64	20	64	0:25	0:44	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

Lidköping - Stockholm									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)	Lägstapris	Högstapris
2005	4	---	---	3:35	3:48	.	.	.	.
2006	5	---	---	3:31	4:05	.	.	.	.
2007	4	---	---	3:37	4:04	.	.	.	.
2008	3	---	---	3:40	4:10	.	.	.	.
2009	5	---	---	3:35	4:09	.	.	.	.
2010	5	---	---	3:37	4:09	.	.	.	.
2011	4	---	---	3:51	4:11	.	.	.	.
2012	6	---	---	3:58	4:11	.	.	.	.
2013	6	---	---	3:58	4:11	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Nässjö - Oskarshamn									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)	Lägstapris	Högstapris
2005	1	---	---	2:47	2:47	.	.	.	.
2006	3	3	---	2:28	2:33	.	.	.	.
2007	2	2	---	2:27	2:40	.	.	.	.
2008	2	2	---	2:24	2:39	.	.	.	.
2009	4	4	---	2:25	3:02	.	.	.	.
2010	4	4	---	3:42	3:50	.	.	.	.
2011	4	4	---	3:42	3:51	.	.	.	.
2012	3	---	3	2:05	2:05	.	.	303 kr	303 kr
2013	3	---	3	2:11	2:14	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Lidköping - Göteborg									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)	Lägstapris	Högstapris
2005	9	---	2	1:32	1:52	.	.	.	.
2006	9	---	2	1:32	1:52	.	.	.	.
2007	9	---	2	1:34	1:46	.	.	.	.
2008	9	---	2	1:29	1:46	.	.	.	.
2009	9	---	2	1:29	1:47	.	.	.	.
2010	9	---	2	1:29	1:48	.	.	.	.
2011	9	---	3	1:25	1:45	.	.	.	.
2012	10	---	3	1:25	1:44	.	.	.	.
2013	10	---	5	1:28	1:44	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Vimmerby - Linköping									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2kl grundpris	(Index)	Lägstapris	Högstapris
2005	6	---	6	1:19	1:22	.	.	.	.
2006	6	---	6	1:19	1:22	.	.	.	.
2007	6	---	6	1:19	1:21	.	.	.	.
2008	6	---	6	1:19	1:22	.	.	.	.
2009	8	---	8	1:18	1:20	.	.	.	.
2010	8	---	8	1:18	1:22	.	.	.	.
2011	8	---	8	1:18	1:22	.	.	.	.
2012	8	---	8	1:18	1:22	.	.	.	.
2013	9	1	8	1:18	1:27	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

Emmaboda - Karlskrona									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2005	5	---	5	0:40	0:42	.	.	.	.
2006	11	7	11	0:40	0:47	.	.	.	.
2007	12	7	12	0:40	0:47	.	.	.	.
2008	13	7	13	0:42	0:49	.	.	.	.
2009	15	8	15	0:43	0:49	.	.	.	.
2010	15	8	15	0:43	0:49	.	.	.	.
2011	15	8	15	0:43	0:49	.	.	.	.
2012	16	16	16	0:55	0:55	.	.	.	.
2013	17	17	17	0:55	0:55	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Borås - Herrljunga									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2005	9	---	9	0:34	0:36	.	.	.	.
2006	9	---	9	0:34	0:35	.	.	.	.
2007	10	---	10	0:31	0:35	.	.	.	.
2008	11	---	11	0:32	0:36	.	.	.	.
2009	11	---	11	0:32	0:36	.	.	.	.
2010	11	---	11	0:32	0:36	.	.	.	.
2011	12	---	12	0:33	0:38	.	.	.	.
2012	14	---	14	0:33	0:37	.	.	.	.
2013	12	---	12	0:35	0:38	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Nässjö - Vetlanda									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2005	9	---	9	0:29	0:29	.	.	.	.
2006	8	---	8	0:30	0:30	.	.	.	.
2007	8	---	8	0:30	0:30	.	.	.	.
2008	8	---	8	0:30	0:30	.	.	.	.
2009	8	---	8	0:30	0:30	.	.	.	.
2010	8	---	8	0:30	0:30	.	.	.	.
2011	8	---	8	0:29	0:29	.	.	.	.
2012	8	---	8	0:29	0:29	.	.	.	.
2013	39	31	39	0:30	0:58	.	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

Botniabanan

Umeå-Örnsköldsvik									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2007	7	7	7	1:35	1:38	.	.	.	.
2008	7	7	7	1:35	1:38	.	.	.	.
2009	7	7	7	1:35	1:37	.	.	.	.
2010	7	7	7	1:35	1:37	.	.	.	.
2011	7	---	7	0:55	0:55	.	.	.	.
2012	10	---	10	0:59	0:59	.	.	.	.
2013	15	---	15	0:46	0:58	129 kr	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Umeå-Härnösand									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2007	5	5	5	3:05	3:05	.	.	.	.
2008	5	5	5	3:05	3:05	.	.	.	.
2009	7	7	7	3:05	3:07	.	.	.	.
2010	7	7	7	3:00	3:02	.	.	.	.
2011	6	6	6	3:00	3:00	.	.	.	.
2012	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2013	13	---	13	1:45	2:06	274 kr	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Umeå-Sundsvall									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2007	7	7	7	3:50	3:53	.	.	.	.
2008	7	7	7	3:50	3:53	.	.	.	.
2009	7	7	7	3:50	3:52	.	.	.	.
2010	7	7	7	3:50	3:52	.	.	.	.
2011	6	6	6	3:50	3:50	.	.	.	.
2012	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2013	13	---	13	2:38	3:02	354 kr	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Sollefteå-Sundsvall									
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2013 års priser)			
	Totalt	därav Bussar	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
2007	9	9	3	2:10	2:59	.	.	.	.
2008	8	8	3	2:00	2:46	.	.	.	.
2009	7	7	3	2:00	2:43	.	.	.	.
2010	3	3	3	2:00	2:11	.	.	.	.
2011	4	4	4	1:52	2:04	.	.	.	.
2012	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2013	12	2	7	1:50	2:13	194 kr	.	.	.

*) Alla dagtåg + bussar

KTH Järnvägsgrupp

Järnvägsgruppen vid Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) i Stockholm bedriver tvärvetenskaplig forskning och utbildning inom järnvägsteknik och tågtrafikplanering. Syftet med forskningen är att utveckla metoder och bidra med kunskap som kan utveckla järnvägen som transportmedel och göra tåget mer attraktivt för kunderna och mer lönsamt för järnvägsföretagen och samhället. Järnvägsgruppen finansieras bland annat av Trafikverket, Bombardier Transportation, SJ och Vectura.

Alla rapporter från Järnvägsgruppen hittar Du på vår hemsida:

www.kth.railwaygroup.kth.se