



TSG  
2024-495

Utveckling av utbud och priser på  
**järnvägslinjer i Sverige 1990-2023**

© Transportstyrelsen

Väg och järnväg  
Trafikant

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

Dnr/Beteckning TSJ 2024-495  
Författare Jonathan Sundin, Michael Stridsberg och Josefin Hallenberg  
Månad År April 2024

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Förord

Tillsammans med Järnvägsgruppen på Kungliga Tekniska Högskolan följer Transportstyrelsen pris- och utbudsutvecklingen på marknaden för persontransporter på järnväg. Samarbetet med Järnvägsgruppen har pågått en längre tid vilket gör det möjligt att stegvis analysera olika delar av marknadsutvecklingen.

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

Borlänge, april 2024

Lena Vidin  
Sektionschef Strategisk analys

## Innehåll

<b>1</b>	<b>BAKGRUND .....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>IAKTTAGELSER .....</b>	<b>7</b>
2.1	Steg mot en mer konkurrenskraftig järnväg.....	7
2.2	Tåget åter på pre-pandemiska nivåer.....	8
2.3	Tåget står för en större del av utbudet .....	9
2.4	Stigande biljettpriser för långväga järnvägsresor .....	11
2.5	Varierande prisutveckling för resor med regionaltåg .....	12
2.6	Tåget oftast billigare än flyget.....	13
	<b>BILAGA 1.....</b>	<b>15</b>

# 1 Bakgrund

Tillsammans med Järnvägsgruppen på Kungliga Tekniska Högskolan följer Transportstyrelsen årligen utvecklingen på marknaden för persontransporter på järnväg. Transportstyrelsen har i uppdrag att övervaka att marknaden för järnvägstransporter fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv.<sup>1</sup> För att möta detta krav har Transportstyrelsen gett Järnvägsgruppen i uppdrag att samla in, bearbeta och analysera olika uppgifter rörande utbud och priser för ett stort antal järnvägsrelationer i Sverige. Insamlingen har pågått en längre tid och i dag finns uppgifter från 1990 till och med 2023, vilket gör det möjligt att belysa järnvägsmarknadens utveckling både på kort och lång tid.

I uppdraget riktas främst fokus mot järnvägens utveckling. Med tiden har dock betydelsen av konkurrerande trafikslag lyfts allt mer. Det är inte bara järnvägens utveckling som är betydelsefull för vilka effekter som uppnås, utan även utvecklingen inom andra trafikslag påverkar då de till stor del konkurrerar om samma resenärer.

Under uppdragets gång har olika aspekter av marknadsutvecklingen analyserats. I förra årets rapport riktades fokus mot den långväga trafikens utveckling i spåren av covid-19-pandemin. I årets rapport fortsätter vi på samma tema och belyser den långväga trafikens fortsatta återhämtning under 2023. Därutöver tar vi ett mer övergripande grepp om pris- och utbudsutvecklingen på den långväga järnvägsmarknaden sedan den öppnades upp för konkurrens.

---

<sup>1</sup> 7 kap. 1 § 2 st. järnvägsmarknadsförordningen (2022:416).

## 2 Lakttagelser

### 2.1 Steg mot en mer konkurrenskraftig järnväg

När SJ:s exklusiva trafikeringsrätt avseende långväga trafik på järnvägsnätet avskaffades 2010 togs det sista klivet i den stegvisa avreglering av järnvägsmarknaden som hade pågått sedan sent 1980-tal. Genom att öppna upp marknaden för konkurrens menade regeringen att järnvägens konkurrenskraft skulle stärkas, dels genom att ny trafik skulle etableras, dels genom att redan etablerad trafik skulle konkurrensutsättas. Förhoppningen var att detta så småningom skulle komma resenärerna till del genom ett mer tillgängligt, effektivt och attraktivt utbud av järnvägstrafik.<sup>2</sup>

Transportstyrelsen har i tidigare uppföljningar av marknadsutvecklingen konstaterat att den trafik som etablerades i spåren av avregleringen i första hand kompletterade SJ:s befintliga trafik.<sup>3</sup> Somliga operatörer gjorde det genom att köra direktförbindelser och därigenom göra det möjligt för resenärerna att resa direkt mellan orter där tågbyte tidigare krävts. Andra genom att rikta in sig mot nya segment på marknaden och därigenom göra det möjligt för resenärerna att resa till lägre priser, på andra sätt eller under andra tider på dygnet.

När MTR gjorde entré på marknaden 2015 skapades för första gången direkt konkurrens inom snabbtågsegmentet och på sträckan Stockholm-Göteborg. I och med detta ökade antalet avgångar per dag och riktning på sträckan med 45 procent. Samtidigt minskade snittpriset för en andraklassbiljett med 40 procent. Prispressen berodde inte enbart på att MTR erbjöd lägre biljettpriser utan även på att SJ anpassade sina biljettpriser för att kunna konkurrera. Våren 2021 etablerade Flixtain trafik på samma sträcka, vilket ytterligare bidrog till att öka konkurrensen. Även om snittpriserna varierat från år till år har de fortsatt att vara lägre än under perioden som föregick MTR:s etablering.

Med detta sagt står SJ fortsatt för en majoritet av den långväga trafiken. 2023 uppgick företags andel av trafiken på de studerade långväga sträckorna till drygt 80 procent. Faktum är att deras andel av trafiken ökat något de senaste åren.

I propositionen som föregick avregleringen står det att ”avgörande för om reformen ska kunna betraktas som framgångsrik är vad den kommer att betyda för resenärerna”.<sup>4</sup> I skrivande stund har cirka 14 år gått sedan beslutet att öppna upp den långväga marknaden för konkurrens togs. Under den period som förflutit sedan dess har det skett en utveckling mot ett större

<sup>2</sup> Prop. 2008/09:176 Konkurrens på spåret

<sup>3</sup> Transportstyrelsen 2023 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2022

<sup>4</sup> Prop. 2008/09:176 Konkurrens på spåret

och mer varierat utbud, mer differentierade biljettpriser och i genomsnitt lägre biljettpriser. Även om utbudet minskade under pandemin och ännu inte återhämtat sig helt på alla sträckor går det i snitt omkring 30 procent fler avgångar per dag och riktning jämfört med före avregleringen. Samtidigt har snittpriset för en andraklassbiljett på sträckorna minskat med 4 procent i fasta priser. Detta har inneburit en ökad valfrihet och en möjlighet till billigare resor för resenärerna. Det mer attraktiva utbudet reflekteras i resandets utveckling. Fram till pandemin ökade resandevolymerna kontinuerligt, vilket fick till effekt att järnvägen vann marknadsandelar på såväl bussens som flygets bekostnad. Även om det är svårt att fastställa hur stor del av utvecklingen som direkt kan härledas till avregleringen kan det i alla fall konstateras att steg mot en mer konkurrenskraftig järnväg avseende utbud och priser tagits sedan den genomfördes.

Med det sagt går det dock inte heller att blunda för att utbudsutvecklingen i hög grad är koncentrerad till ett fåtal sträckor med större resandeunderlag, och då i synnerhet sträckan Stockholm-Göteborg. Detta gäller särskilt de nya operatörernas trafik. På övriga sträckor syns en mer återhållsam utveckling, varför det går att vara frågande till hur stor del av resenärerna som fått ta del av förbättringarna som skett. Sedan ska det även beaktas att järnvägens konkurrenskraft beror på fler faktorer än de vi tittat på i denna undersökning, såsom tågens punktlighet. Att studera utbud och priser räcker således inte för att få en komplett bild av hur resenärerna ser på järnvägsresor.

## 2.2 Tåget åter på pre-pandemiska nivåer

De senaste åren har utvecklingen på den långväga persontrafikmarknaden påverkats av covid-19-pandemin och dess efterverkningar. Först genom ett kraftigt minskat resande och stora neddragningar i utbudet när pandemin bröt ut och sedan genom en stegvis återhämtning när smittspridningen minskade och restriktionerna lättades. Resultaten i årets insamling visar på en fortsatt återhämtning av trafiken under 2023. Totalt ökade antalet avgångar per dag och riktning på de studerade långväga sträckorna med 7 procent. Detta innebär att utbudet åter är på samma nivåer som före pandemin. Beroende på sträcka varierar utbudet mellan 80 och 117 procent av motsvarande för 2019.

Det senaste årets ökning är främst ett resultat av att operatörerna kunnat skala upp sin trafik i takt med det tilltagande resandet. Totalt ökade resandet med 4 procent under 2023 till att motsvara 92 procent av 2019 års resandevolymer.<sup>5</sup> SJ står för en majoritet av utbudsökningen, vilket medfört

---

<sup>5</sup> Trafikanalys 2024 Statistik 2024:6 Järnvägstransporter 2023 kvartal 4.

att deras andel av trafiken ökat något jämfört med före pandemin. Främst är det bland redan befintlig trafik som utökningarna har skett. Sett till ny trafik är förändringarna färre. Den ändring som skett rörande långväga trafik avser SJ:s internationella trafik som förlängdes till Berlin, från att tidigare haft Hamburg som slutdestination.

Även om pandemin inte längre begränsar trafiken finns det andra faktorer som har påverkat den negativt under året. Här kan bland annat implementeringen av Marknadsanpassad planering av kapacitet (känt som MPK), genomförda banarbeten och lokförarbristen nämnas. Dessa faktorer har på olika sätt och i varierande omfattning påverkat möjligheterna genomföra trafiken som planerat och har bland annat lett till att ett stort antal planerade avgångar fått ställas in helt. 2023 fick 16 procent av de planerade avgångarna ställas in. 2022 uppgick motsvarande andel till 9 procent. Procentuellt var problemen störst inom den långväga trafiken där var femte planerad avgång ställdes in.<sup>6</sup> På delar av järnvägsnätet finns det ett stort behov av underhållsåtgärder. Även om det är nödvändigt att järnvägen rustas upp innebär det på kort sikt att kapaciteten reduceras. De kommande åren bedöms planerade banarbeten kunna få stor påverkan på trafiken, bland annat på Västra stambanan där kapaciteten på sträckan Stockholm-Göteborg kan komma att reduceras med upp till 65 procent.<sup>7</sup> Vidare har de punktlighetsproblem som länge präglat järnvägen förvärrats under 2023. Totalt anlände 88 procent av de framförda tågen till sin slutstation inom 5 minuter efter tidtabellen. Detta är en försämring med 2,5 procentenheter jämfört med 2022 och den hittills lägsta uppmätta noteringen.<sup>8</sup>

Som redan konstaterats har det skett stora förbättringar rörande utbudet av järnvägstrafik över tid. Men för att dessa förbättringar ska komma resenärerna till del behöver det finns ett förtroende för järnvägen. Således räcker det inte med fler avgångar, snabbare restider och lägre biljettpreiser utan därtill krävs att resenärerna kan lita på att tågen kommer och går som de ska.

### 2.3 Tåget står för en större del av utbudet

Utöver konkurrens mellan operatörer inom ett och samma trafikslag förekommer även betydande konkurrens mellan trafikslag på de långväga sträckorna. 2019 uppgick det samlade utbudet på landets fem största långväga sträckor till 220 avgångar per dag och riktning, varav järnvägen stod för 46 procent av utbudet, flyget för 42 procent och bussen för 12 procent. Före covid-19-pandemin stod därmed järnvägen och flyget för en

<sup>6</sup> Trafikanalys 2024 Punktlighet på järnväg 2023 Statistik 2024:3

<sup>7</sup> DN.se 2023-10-26 Järnvägen Stockholm-Göteborg stryps under två år

<sup>8</sup> Trafikanalys 2024 Punktlighet på järnväg 2023 Statistik 2024:3



ungefär lika stor andel av utbudet medan bussen stod för en mindre del av detsamma. Som bekant gjordes kraftiga neddragningar i trafiken under 2020. Totalt minskade utbudet på dessa sträckor med 55 procent, varav järnvägen och bussen minskade med 35 procent vardera och flyget med hela 85 procent.

Återhämtningen påbörjades redan året därpå. 2021 ökade utbudet med 36 procent och 2022 med 16 procent. 2023 har utbudet ökat med ytterligare 6 procent, vilket innebär att det motsvarar omkring 75 procent av 2019 års nivåer. Även om trafiken ökat de senaste åren är det således en bit kvar till samma nivåer som före pandemin.

Stora skillnader kan noteras mellan trafikslagen. Medan järnvägen ökat i snabb takt och nådde pre-pandemiska nivåer 2023 har återhämtningen gått långsammare bland de övriga trafikslagen. Jämfört med 2020 har busstrafiken ökat med drygt 20 procent till att motsvara omkring 80 procent av nivåerna före pandemin. Flygtrafiken har under samma period trefaldigats. Den kraftiga initiala nedgången gör dock att utbudet inte når högre än knappt 50 procent av motsvarande för 2019. Faktum är att flyget till och med minskat något under 2023.

Återhämtningen varierar även mellan olika sträckor. Järnvägen har varit drivande i utvecklingen. Trafiken har ökat tydligast på sträckor där järnvägen står för en stor del av utbudet. Samtidigt har den ökat minst på sträckor där flyget står för en större del av utbudet. Allra mest har utbudet ökat på sträckan Göteborg-Malmö, en sträcka som helt saknar flygförbindelser. 2023 motsvarande utbudet på sträckan 97 procent av 2019 års nivå. Motsvarande andel på sträckan Stockholm-Malmö, där flyget står för en relativt stor del av utbudet, är enbart drygt 60 procent. Därtill har busstrafiken upphört på sträckorna Stockholm-Sundsvall och Stockholm-Umeå under veckodagarna. Detta har försämrat tillgången på billiga resor för den som avser att resa längs norrlandskusten.

Trafikslagets varierande återhämtning har skapat en ny konkurrenssituation på den långväga marknaden. Jämfört med före pandemin står järnvägen numera för en klart större andel av utbudet. 2023 stod järnvägen för 61 procent av trafiken, att jämföra med 46 procent före pandemin. Samtidigt har flygets andel av trafiken minskat med 16 procentenheter. Konkurrensen tågtrafiken möter från flyg- och busstrafiken tycks således ha minskat. Utbudsutvecklingen pekar på att efterfrågan på järnvägsresor återgått till liknande nivåer som före pandemin. Men även på en relativt svag tillväxt av resor med inrikesflyg. Enligt Transportstyrelsens prognoser över flygtrafikens utveckling bedöms resor med inrikesflyg fortsätta att vara klart

lägre än före pandemin en längre tid framöver.<sup>9</sup> Detta talar för att den ändrade konkurrenssituationen kan komma att bestå även på sikt och etableras som en del av det nya normala.

## 2.4 Stigande biljettpriser för långväga järnvägsresor

Inom den långväga trafiken tillämpas nästan uteslutande så kallad dynamisk prissättning. Det innebär att priset för en resa bestäms utifrån efterfrågan på just den avgången. Efterfrågan bestäms utifrån flera olika faktorer, exempelvis hur många biljetter som sålts och hur lång tid i förväg som resenären köper biljetten. Följden av denna typ av prissättning är att till synes samma biljett kan ha olika priser beroende på när den köps. Det är därför viktigt att beakta att de prisuppgifter som presenteras i denna rapport alltid avser biljetter bokade en vecka före avgång.

I tidigare uppföljningar av prisutvecklingen har vi konstaterat att det har blivit billigare att resa med långväga tåg över tid. Sedan 1990 har snittpriset för en andraklassbiljett minskat med drygt 40 procent. En stor del av denna utveckling ligger dock en bit bakåt i tiden och på kort sikt är nedgången inte alls lika tydlig. Därtill har vi kunnat konstatera att prisdifferentieringen ökat. Sedan 1996 har snittpriset för den billigaste avgången på respektive sträcka minskat med knappt 70 procent. Samtidigt har motsvarande för den dyraste avgången ökat med drygt 20 procent. 2022 skedde ett trendbrott när prisdifferentieringen minskade för första gången på länge. Det berodde på att privatresandet ökade i snabbare takt än tjänsteresandet efter pandemin, vilket fick till effekt att priset på de billigare biljetterna drevs upp.

Resultaten i årets insamling visar att det i genomsnitt har blivit dyrare att resa med långväga tåg under 2023. Jämfört med 2022 har snittpriset för en andraklassbiljett ökat med 13 procent, varav resor med intercity-tåg ökat med 17 procent och resor med snabbtåg med 9 procent. Som referenspunkt kan nämnas att den allmänna prisutvecklingen i landet under motsvarande period, oktober 2022 till oktober 2023, ökade med knappt 7 procent.<sup>10</sup> Därtill har prisdifferentieringen återigen ökat. Jämfört med 2022 har snittpriset på respektive sträckas dyraste avgång ökat med 23 procent. Detta kan indikera ett tilltagande tjänsteresande jämfört med året innan. Samtidigt har snittpriset på de billigaste biljetterna minskat med 17 procent. Oftast är det endast ett fåtal biljetter som säljs till de lägsta priserna. De allra flesta har sannolikt fått betala mer för sin biljett, särskilt de som rest när efterfrågan varit stor.

Prisutvecklingen varierar mellan sträckorna. Störst är skillnaden mellan sträckorna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö. Medan

<sup>9</sup> Transportstyrelsen 2023 Passagerarprognos 2023-2029 – Trafikprognos för svensk luftfart

<sup>10</sup> Statistiska Centralbyrån 2024-03-14 Statistikdatabasen Konsumentprisindex

snittpriserna för en andraklassbiljett på sträckan Stockholm-Göteborg minskat stadigt över tid syns en motsatt utveckling på sträckan Stockholm-Malmö. Jämfört med 2022 har snittpriset på sträckan Stockholm-Göteborg minskat med 4 procent medan det ökat med 17 procent på sträckan Stockholm-Malmö. Detta är intressant att notera då det illustrerar konkurrensens påverkan på priset. På sträckan Stockholm-Göteborg är konkurrensen såväl inom som mellan trafikslagen omfattande. Detta innebär dels ett förhållandevis stort utbud i relation till de resor som görs, men även att operatörerna behöver anpassa sina priser för att vara konkurrenskraftiga. Även om det förekommer konkurrens på sträckan Stockholm-Malmö är den inte lika omfattande. Därtill har flygtrafiken minskat tydligt i spåren av pandemin, vilket gjort resenärerna mer beroende av järnvägen. Detta innebär ett förhållandevis litet tågutbud i relation till resandet, vilket drivit upp priserna på de tillgängliga biljetterna.

Även om det har blivit dyrare det senaste året är priserna fortsatt låga ur ett historiskt perspektiv. Det ska också tilläggas att det enbart utifrån biljettprisets utveckling inte går att säga något om hur järnvägens prisvärdhet utvecklats, då denna också påverkas av faktorer kopplade till utbudets kvalitet, exempelvis restider, punktlighet och möjligheten att resa utan att behöva göra byten.

## 2.5 Varierande prisutveckling för resor med regionaltåg

Till skillnad från den kommersiella trafikens dynamiska priser bestäms priserna inom den regionala kollektivtrafiken av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och justeras i regel enbart en gång per år. De är även desamma oavsett tid på dygnet. Den regionala kollektivtrafiken subventioneras dessutom med offentliga medel. Detta möjliggör ett större utbud och lägre biljettpriser än vad som vore möjligt om den skulle bedrivas på kommersiella grunder.

Utifrån de prisuppgifter som samlats in inom ramen för denna undersökning kan det konstateras att det har blivit dyrare att resa med den upphandlade tågtrafiken över tid. Jämfört med 1990 har snittpriset för ett länskort giltigt i 30 dagar och som ger tillgång till tågtrafik ökat med knappt 100 procent i fasta priser. Samtidigt är det viktigt att beakta att den regionala kollektivtrafiken genomgått stora förändringar under denna period. Tågtrafiken har utvecklats till att bli allt mer omfattande, exempelvis har pendeltågens turtäthet ökat med över 140 procent sedan 1990. Även om priserna ökat har detta således delvis kompenseras av högre turtäthet och snabbare tåg, vilket i sin tur möjliggjort regionförstoring. Prisuppgången kan delvis förklaras av de ökade kostnaderna som följt av regionernas satsningar på kollektivtrafiken.

Priserna ökade kontinuerligt fram till 2016. Den tydligaste prisuppgången ligger således en bit bakåt i tiden. Sett till ett kortare tidsintervall har det snarare blivit billigare att resa med den upphandlade tågtrafiken. Sett över de senaste fem åren har snittpriset för ett länskort minskat med 9 procent i fasta priser. Det senaste året har dock priserna återigen ökat. Jämfört med 2022 har snittpriset ökat med 2 procent. Denna ökning ska bland annat ses i ljuset av att flera regioner tvingats höja sina priser för att kompensera för det minskade kollektivtrafikresandet under pandemin. De senaste årens stora kostnadsökningar för såväl kollektivtrafiken som regionernas övriga ansvarsområden har lett till att många regioners ekonomiska situation blivit allt mer ansträngd. Inför 2024 aviserade därför flera regioner att de kommer behöva genomföra besparingar inom kollektivtrafiken, bland annat genom neddragningar i trafiken och betydande prishöjningar. Det är således troligt att 2024 års pris- och utbudsinsamling kommer att visa på ytterligare prishöjningar för resor med den upphandlade tågtrafiken.

## 2.6 Tåget oftast billigare än flyget

På ett flertal av de sträckor vi studerat konkurrerar järnvägen med flyget om resenärerna. För att få en uppfattning om hur järnvägens konkurrenskraft utvecklats över tid är det således även nödvändigt att se till flygets prisutveckling. Även i denna jämförelse gäller att de prisuppgifter som presenteras avser en biljett bokad en vecka före avgång.

Resultaten visar att det i de allra flesta fallen är billigare att resa med tåg än med flyg. Detta är dock inte utan undantag. Såväl på sträckan Stockholm-Göteborg som på sträckan Stockholm-Malmö går det att resa till ett lägre pris med flyg än med tåg. Bägge sträckorna trafikeras av lågprisflygbolag, vilket ibland gör det möjligt att resa till väldigt låga priser. Medan den billigaste flygbiljetten på sträckorna gick på 159 respektive 174 kronor gick den billigaste tågbiljetten på 249 respektive 649 kronor. Faktum är att de billigaste flygbiljetterna även är lägre än de billigaste bussbiljetterna på dessa sträckor. Det är dock enbart ett par avgångar per dag, oftast tidigt på morgon eller sent på kvällen, där priserna ligger på sådana nivåer och utbudet av dessa biljetter är därför begränsat.

En mer representativ bild av respektive trafikslags prisbild kan erhållas genom att ställa snittpriserna för en andraklassbiljett eller motsvarande i relation till varandra. När detta istället görs är tåget det billigare alternativet på samtliga sträckor. Beroende på sträcka är flyget i genomsnitt 1,8 till 4,8 gånger dyrare än tåget. Det är tydligt att trafikslagets prissättning varierar med deras relativa konkurrenskraft. Prisskillnaderna är mindre på längre sträckor där flyget är mer konkurrenskraftigt ur ett restidsperspektiv. På dessa sträckor står flygtrafiken för en relativt stor del av utbudet och ofta förekommer konkurrens mellan flygoperatörer som bidragit till att pressa

priserna. Det tydligaste exemplet på detta är sträckan Umeå-Stockholm, som trafikeras av tre olika flygoperatörer och där flyget står för 60 procent av utbudet.

Utöver att konkurrera så kompletterar trafikslagen även varandra genom att delvis rikta in sig mot olika marknadssegment och tillgodose olika sorters behov. Eftersom det är dyrt att bedriva linjetrafik med flyg är det nödvändigt med en generellt sett högre prisbild för att kunna bedriva trafiken med lönsamhet. Av den anledningen har flyget ett utbud som i högre grad möter tjänsteresenärers behov, vilka är mindre priskänsliga och mer villiga att betala ett högre pris för lämpliga restider. Tåget riktar sig i högre grad även till de mer priskänsliga privatresenärerna och har därför en prissättning som i större utsträckning kan tillgodose deras behov. Mot denna bakgrund kan det minskade tjänsteresandet i spåren av pandemin framstå som oroväckande för operatörernas möjligheter att bedriva inrikesflyg med lönsamhet. Enligt Transportstyrelsens prognoser väntas efterfrågan på inrikes flygresor vara märkbart lägre än före pandemin en tid framöver. Frågan är hur detta i sådana fall påverkar den framtida pris- och utbudsutvecklingen på de sträckor som ingår i denna undersökning.

## Bilaga 1



# Utbud och priser i persontrafik på järnväg 2023

Utveckling i Sverige 1990-2023

Oskar Fröidh  
Josef Andersson  
Maria Thulin

Rapport  
TRITA-ABE-RPT-2330

KTH Arkitektur och samhällsbyggnad  
Avdelningen för transportplanering  
100 44 Stockholm

## Versionshistorik av slutrapport

Datum	Version	Åtgärd
2024-01-11	0.1	Första rapportkoncept, för synpunkter
2024-01-25	1.0	Kvalitetskontroll, textuppdateringar samt kompl. av tillgänglighetsanpassning (läsbarhet)
2024-03-06	1.1	Rättelse av tabell 4 och figur 17, som avser priser på medelnivå 2023/2022/2019. Slutsatserna ändrades beträffande priserna på sträckorna Göteborg–Stockholm och Malmö–Göteborg vilket har inarbetats i avsnitt 4, 6 och sammanfattningen. Avsnitt 3.5: Uppdatering om totalstopp på Malmbanan

## Rättelser av tidigare rapporter

Fröidh, O., Andersson, J., och Thulin, M. 2022. *Utbud och priser i persontrafik på järnväg 2022. Utveckling i Sverige 1990-2022*. Rapport TRITA-ABE-RPT-2230. Stockholm

Västrafiks regionalstågslinjer (Göteborg–)Öxnered–Säffle och Varberg–Göteborg saknas i kartan figur 7 (sidan 17), men har lagts till i årets rapport.



## Innehållsförteckning

Förord.....	4
Sammanfattning.....	5
1. Inledning.....	7
1.1 Öppen och konkurrensutsatt marknad.....	7
1.2 Efterfrågan på tågresor.....	9
1.3 Syfte.....	10
2. Metod.....	11
2.1 Insamling av utbudsdata.....	11
2.2 Databasen.....	12
2.3 Kvalitetsarbete.....	12
3. Effekter av avreglering av persontrafik på järnväg.....	14
3.1 Interregionalt trafikutbud 2023 i kartor.....	14
3.2 Regionala trafiksystem 2023 i kartor.....	16
3.3 Upphandlad trafik som konkurrerar med kommersiell trafik.....	19
3.4 Privat interregional trafik som upphört.....	21
3.5 Större händelser som påverkat utbudet under året.....	23
4. Kommersiell trafik med tåg, flyg och buss.....	28
4.1 Utbud i fem stora långväga relationer.....	28
4.2 Antal turer per operatör 2018-2023.....	29
4.3 Utbudet av tåg och flyg i de fyra stora 2019 och 2023.....	32
4.4 Utvecklingen av långväga kommersiell tågtrafik 2023.....	37
5. Utvecklingen av utbud och priser i tågtrafik 1990-2023.....	40
5.1 Trafiksystem i det svenska järnvägsnätet.....	40
5.2 Utveckling av turtäthet.....	40
5.3 Utveckling av restid.....	41
5.4 Utveckling av priser.....	43
6. Utvecklingen 1990-2023: Diskussion och slutsatser.....	45
7. Referenser.....	46
Bilaga 1: Lista över undersökta relationer.....	47
Bilaga 2: Databaser och tabeller.....	49
Bilaga 3: Metoder för insamling och bearbetning av data.....	51
Metod för insamling av data.....	51
Metod för bearbetning av utbudsdata från Samtrafikens databas.....	52

## Förord

Transportstyrelsen har även 2023 gett KTH Järnvägsgruppen ett årligt uppdrag att beskriva utvecklingen av tågutbudet inklusive priser på järnvägslinjer i Sverige. I detta ingår också att beskriva effekterna av avregleringen och konkurrensen mellan olika transportmedel i långväga trafik och en allmän beskrivning av utvecklingen på transportmarknaden.

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

I projekten har en databas byggts upp vid KTH som innehåller ett stort antal uppgifter om utbud och priser på järnvägslinjer över hela Sverige. Sedan 2010 ingår också att beskriva utbudet av flyg och långväga busstrafik i konkurrens med järnväg. En analys av utvecklingen under hela perioden 1990-2023 redovisas i denna rapport. En sammanställning av data redovisas i en särskild tabellbilaga och i en databas. Fokus ligger på den årliga datainsamlingen och 2023 års utbudsförändringar.

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

Författarna svarar själva för slutsatserna i rapporten.

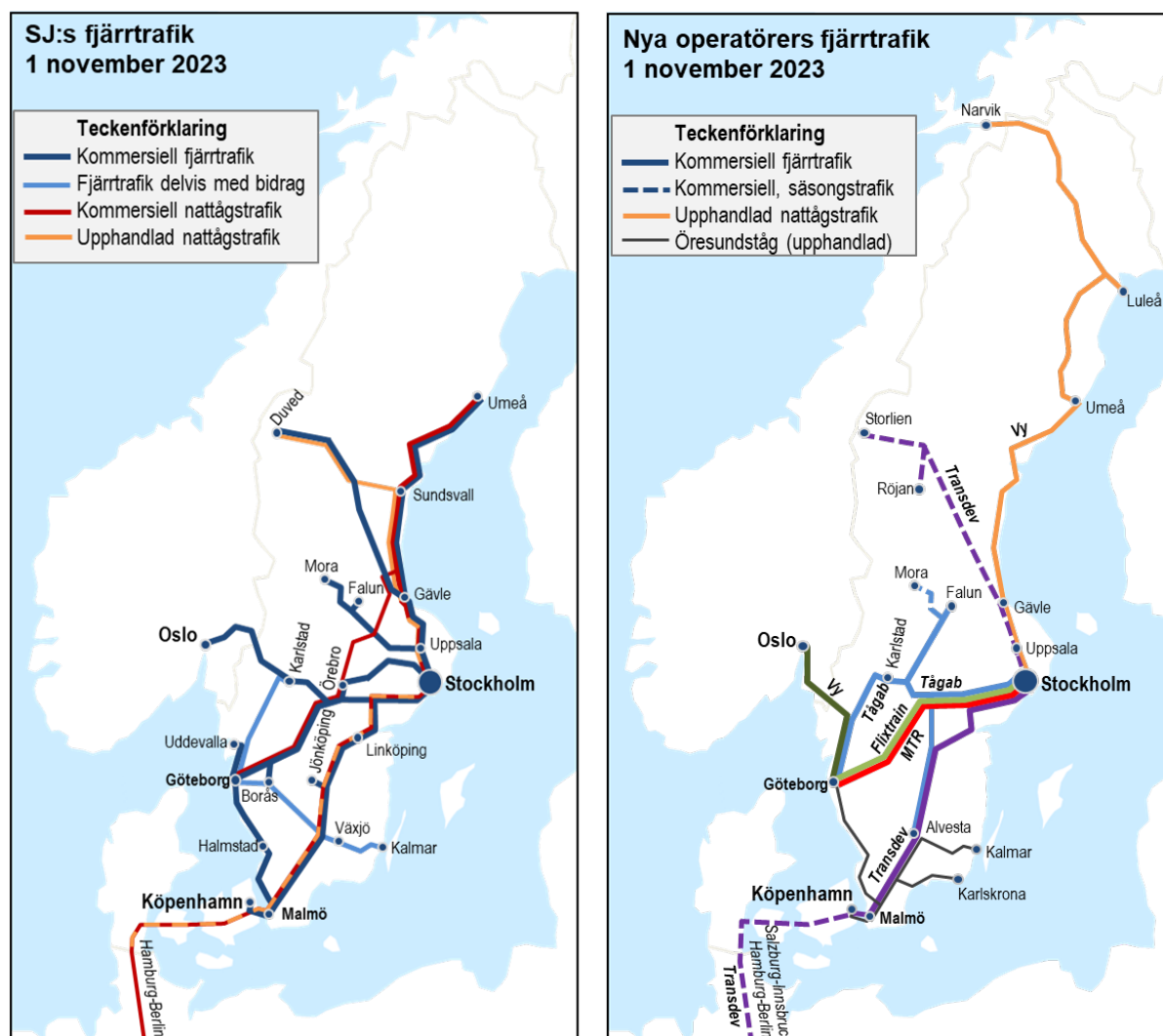
Stockholm i januari 2024

*Oskar Fröidh*

## Sammanfattning

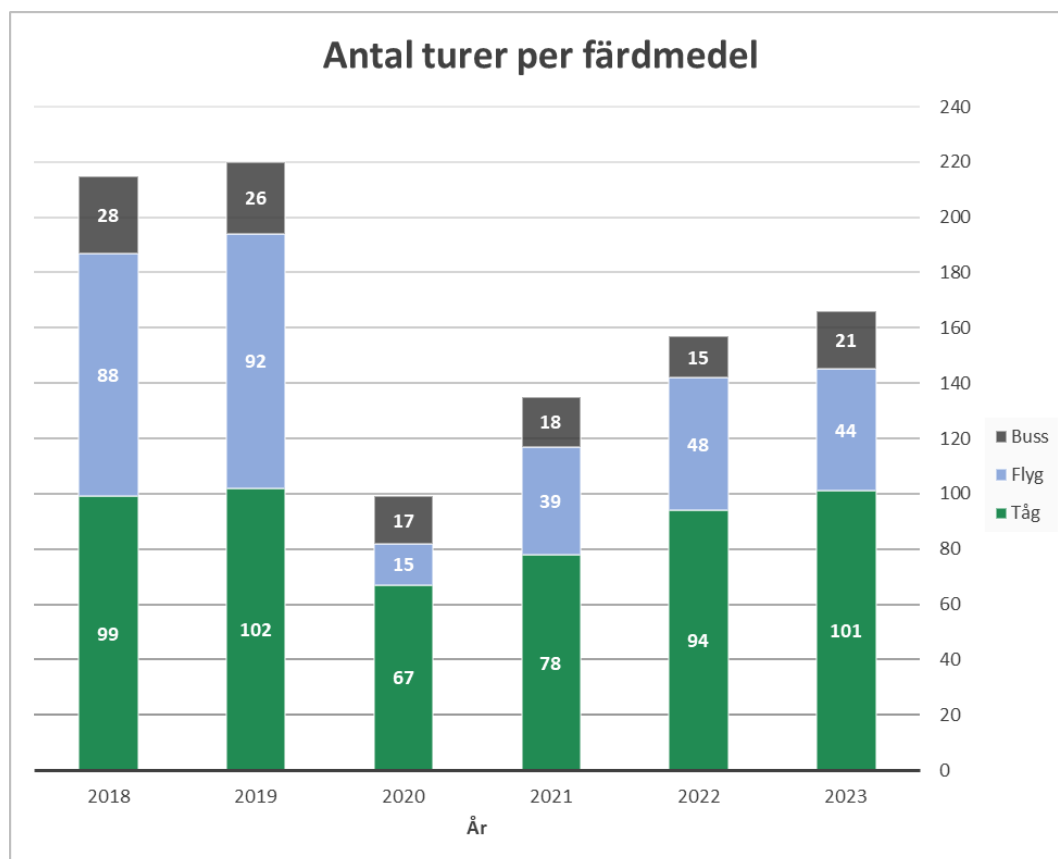
Syftet med föreliggande rapport är att följa upp utvecklingen av utbud och priser inom persontrafik på järnväg med ett urval sträckor i Sverige och till grannländerna som en del av Transportstyrelsens marknadsövervakning.

För järnvägslinjerna med persontrafik har utbud inklusive biljettpriser studerats för en relation mellan två orter. På några viktigare relationer har insamlingen utökats med även kommersiella flyg- och busslinjer som konkurrerar med tåg för att få en helhetsbild av kollektivtrafikutbudet. Data om utbudet har samlats in en typisk vardag, vilket har varit en helgfri onsdag i mars eller oktober beroende på förutsättningarna respektive år. 2023 var den planerade resdagen, eller huvudmät dagen, onsdagen den 25 oktober och priserna motsvarar bokning en vecka innan avresa.



Figur 1. Fjärrtrafik i Sverige i november 2023, SJ AB till vänster och nya operatörer till höger.

Persontrafiken på järnväg har trendmässigt ökat sedan 1990 och har mer än dubblats på 30 år. Efterfrågan har växt i takt med utbudsförbättringar genom snabbare tåg, tätare turer och attraktiva priser. Coronapandemin 2020 innebar dock ett kraftigt avbräck i utvecklingen. Under 2023 har tågtrafiken återhämtat sig helt och fritidsresandet med tåg blev i ungefär samma storleksordning som det tidigare toppåret 2019, medan tjänsteresorna fortsatt ligger lägre.



**Figur 2. Det totala utbudet av långväga tåg-, flyg- och bussförbindelser perioden 2018-2023 i fem stora inrikes långväga kommersiella relationer: Göteborg–Stockholm, Malmö–Stockholm, Malmö–Göteborg (ej flyg), Sundsvall–Stockholm (ej buss) och Umeå–Stockholm (ej buss).**

Snabbtågsbiljetter har 2023 blivit dyrare och prisökningar har skett sedan 2021. Det kan förklaras av den ökade efterfrågan på framför allt fritidsresor. Den begränsade tillgången till billiga biljetter har också medfört att flera resenärer får betala mer för sina tågresor. Det ger en större effekt för resenärerna, särskilt vid senare bokningar, än prishöjningar inom respektive biljettpriskategori som ingår i undersökningen. Däremot har biljettpriserna sjunkit på sträckan Göteborg–Stockholm under samma period vilket tyder på en stark priskonkurrens mellan tågoperatörerna.

Flygutbudet på de stora tågrelationerna har inte återhämtat sig sedan coronapandemin, och ligger 2023 generellt på ungefär halva antalet avgångar jämfört med 2019. Däremot sker en priskonkurrens med tåg på de största reserelationerna Göteborg–Stockholm, Malmö–Stockholm och Umeå–Stockholm, med billiga flygbiljetter som beroende på avgång kan vara billigare än tågresa. Inte heller bussutbudet har återhämtat sig och det är svårt för buss att konkurrera såväl i restid som i pris med lågprisbiljetter för tåg och flyg. En viss ökning av antalet bussturer skedde dock 2023 och det kan vara en effekt av de högre biljettpriserna för tåg.

Sammanfattningsvis har 2023 präglats av en ny konkurrenssituation mellan tåg, flyg och buss jämfört med 2019, med större andel långväga tågresande än tidigare. Problem inom järnvägen som personalbrist och banarbeten har dock i viss mån begränsat utbudet och efterfrågan. Efterfrågan är relativt svag på tjänsteresor men stark på privatresor. Ett flertal biljettpriser har stigit men annars ligger utbudet i nivå med det tidigare toppåret 2019.

# 1. Inledning

## 1.1 Öppen och konkurrensutsatt marknad

### EU:s marknadsöppning

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

### Marknadsöppningen i Sverige

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

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

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

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

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

### Statlig direktupphandling eller konkurrens

Det finns möjligheter för staten att direktupphandla tågtrafik och det tillämpas storskaligt i till exempel Danmark. I praktiken innebär det att staten väljer en operatör att utföra tågtrafiken och då har andra operatörer inte samma ekonomiska möjligheter att bedriva tågtrafik på sträckan. I Sverige upphandlas tågtrafiken i regel i konkurrens, även om det finns fall med enbart enstaka anbudsgivare.

Senast Trafikverket på regeringens uppdrag direktupphandlade nattågstrafik var sträckan Jämtland–Stockholm under perioden 2018-2020. SJ AB var operatör, och man utökade på egen kommersiell risk med förlängning till Göteborg. Denna nattågstrafik är från 2020 upphandlad i konkurrens, med SJ som operatör (och enda anbudsgivare). På sträckan Narvik–Luleå–Stockholm är Vy operatör med avtal som gäller december 2020-2024. Det innebär att daglig nattågstrafik säkrats på sträckorna.

Staten har också 2021 upphandlat nattågstrafik Stockholm–Hamburg av SJ AB som enda anbudsgivare. Den trafiken startade i september 2022, även om sovvagnar först fanns tillgängliga från december. Upphandlingen gäller delen i Sverige (och motsvarande från danska myndigheter i Danmark), men inte Tyskland där trafiken måste ske på kommersiella villkor. Sträckan Stockholm–Malmö–Hamburg ska komplettera Transdevs kommersiella säsongstrafik Stockholm–Malmö–Hamburg–Berlin så att det blir dagliga avgångar till Hamburg året runt. Transdev har 2022 efter upphandlingen utökat sin egentrafik vilket innebär att man kört Snälltåget kommersiellt under en stor del av året. SJ:s avsikt är att köra året runt och upphandlingen gäller bidrag för åtta månader, medan fyra månader i högsäsong körs på egen kommersiell risk. SJ har dessutom på egen affärsrisk utökat trafiken från Hamburg till Berlin under 2023.

Förutom upphandlad nattågstrafik kör SJ AB kommersiella nattåg på sträckorna Malmö–Stockholm och Umeå–Stockholm/Göteborg. Transdev (Snälltåget) kör säsongstrafik Malmö–Stockholm–Jämtland och Malmö–Österrike för skidturister där även danska resenärer är ett betydelsefullt resenärsunderlag.

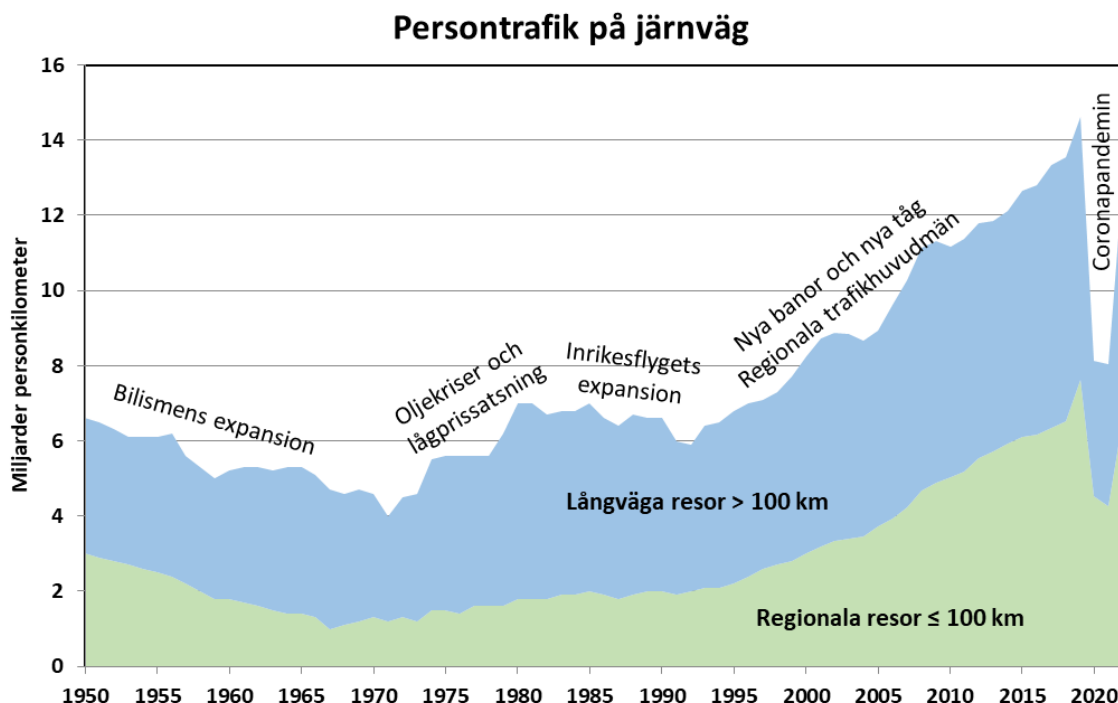
## 1.2 Efterfrågan på tågresor

### Tillväxt sedan 1990

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

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

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



Figur 3. Efterfrågan (miljarder personkm) på tågresor 1950-2022, uppdelat i regionala resor upp till 100 km reslängd, och långväga resor över 100 km. Under 2023 har efterfrågan stigit ytterligare men helårsstatistiken är inte färdig vid rapportens tillkomst. Källa: Bantrafik (2022) och tidigare statistikpublikationer.

### Coronapandemin 2020-2022

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

I inrikes tågtrafik släpptes restriktionerna den 15 juli 2021 sedan vaccinationsgraden för vuxna nått 80 %. Privatresandet ökade då mycket snabbt och har i princip återställts till nivåerna under det tidigare toppåret 2019. Coronapandemin är emellertid inte över och 8 december 2021 höjdes beredskapen igen med rekommendation att undvika trängsel eller använda munskydd vid kollektiva resor. Det ledde till svagare efterfrågan till våren 2022, då rekommendationerna slopades och resandet ökade kraftigt. Tjänste- och affärsresandet har däremot inte återhämtat sig fullt ut. En sannolik förklaring är att vi lärt oss hantera digitala möten som ersätter en del tjänsteresor för fysiska möten. En annan att det inom många tjänstemannayrken blivit en ökad andel hybridarbete, med arbetsplats i bostaden några dagar i veckan och på kontoret några dagar, istället för daglig pendling.

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

### 1.3 Syfte

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

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



## 2. Metod

### 2.1 Insamling av utbudsdata

#### Typiska utbudsrelationer

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

#### Datainsamling

Data om utbudet har samlats in en helgfri onsdag i mars eller oktober, beroende på förutsättningarna respektive år. Målet har varit att representera en typisk vardag utan störning av helger eller semesterperioder som påverkar resandet. 2023 var den planerade resdagen, eller huvudmättdagen, onsdagen den 25 oktober.

Datainsamlingen görs en vecka innan resdagen. Om en särskild och avvikande tidtabell gällde under denna period till exempel på grund av banarbeten har i många fall en annan mättdag valts, så att data skall vara så representativt som möjligt för hela tidtabellsåret.

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

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

Data över turtäthet, restid och pris för varje tur med tåg under en dag finns följaktligen för alla undersökta linjer 1990-2023 och för konkurrerande linjer med buss och flyg varje år sedan 2013, samt även delvis perioden 2010-2012.

#### Linjetidtabeller

Samtrafiken upphörde med 2023 att publicera linjetidtabeller i digitalt format. Linjetidtabellerna ger en snabb överblick av all persontågstrafik. Anledningen är att arbetet med att hålla utbudet uppdaterat med rätt turer, gångdagar och tider vid

avvikelser numera är så pass betungande på grund av banarbeten och sen fastställelse av tågplanen vid Trafikverket. Det innebär att ett viktigt instrument för kvalitetskontroll i detta projekt inte längre är tillgängligt.

## 2.2 Databasen

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

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

Relationerna har delats in i trafiksystem efter dess funktion på resemaknaden och i järnvägsnätet. Gemensamt för utbudsrelationerna är att det ska finnas direkta förbindelser, även om vissa förbindelser kan innebära ett byte. De olika trafiksystemen är:

- Kommersiell fjärrtrafik:* Kommersiella långväga linjer huvudsakligen med snabbtåg.
- Storregional trafik:* Kommersiell eller upphandlad trafik på medellånga sträckor över flera regioner (län), huvudsakligen med tågssystem som InterCity eller regionaltåg.
- Regionaltåg:* Tågtrafik på kortare till medellånga sträckor som tidigare delvis upphandlades statligt av Rikstrafiken men numera av regionala kollektivtrafikmyndigheter (trafikhuvudmän). Grupperna D och E är specialfall av regionaltåg.
- Sidobanor.* Tågtrafik upphandlad av regional kollektivtrafikmyndighet, på sekundära delar i järnvägsnätet som tidigare var stödberättigade.
- Pendeltåg.* Av regional kollektivtrafikmyndighet upphandlad pendeltågstrafik i storstadsområdena Stockholm, Göteborg, Skåne samt Östgötapendeln.

Utöver detta finns data från flera linjer (se bilaga 1) och möjlighet att aggregera relationer på andra sätt.

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

## 2.3 Kvalitetsarbete

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

En annan anledning är att metoderna och källorna för insamling av biljettpriser har ändrats över tiden, liksom bokningsvillkoren med avseende på ombokning och återbetalning av icke använda biljetter. Vissa prisuppgifter samlas också in från

dubbla källor för kontroll och de kan skilja beroende på försäljningskanal och tidpunkt. Prisuppgifterna är därför de data som har störst felmarginal.

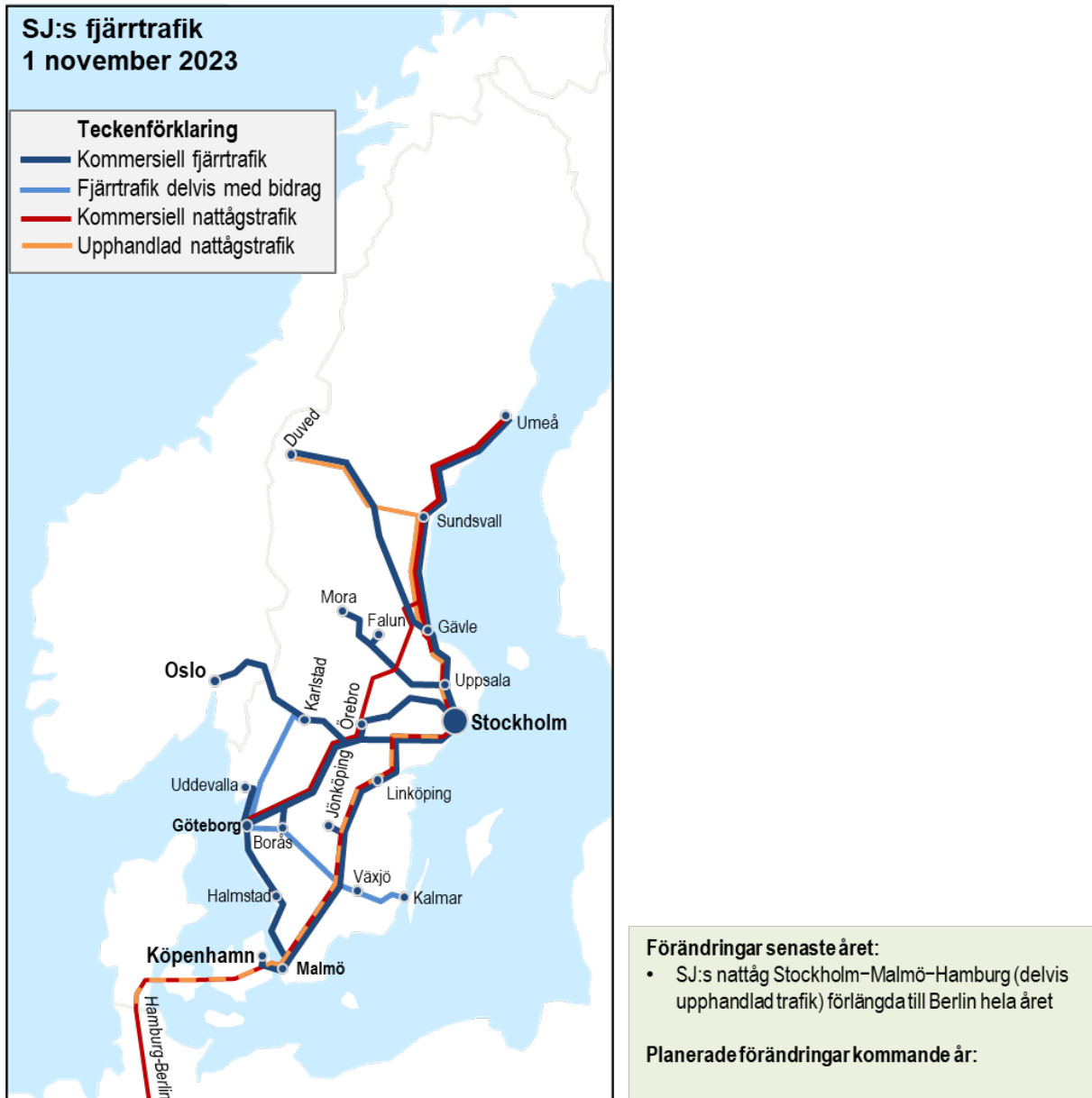
Vi arbetar dock kontinuerligt med rättelser vilket innebär att en ny utgåva av rapporten på detaljnivå kan ha värden som i vissa avseenden skiljer sig från föregående.

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

#### 3.1 Interregionalt trafikutbud 2023 i kartor

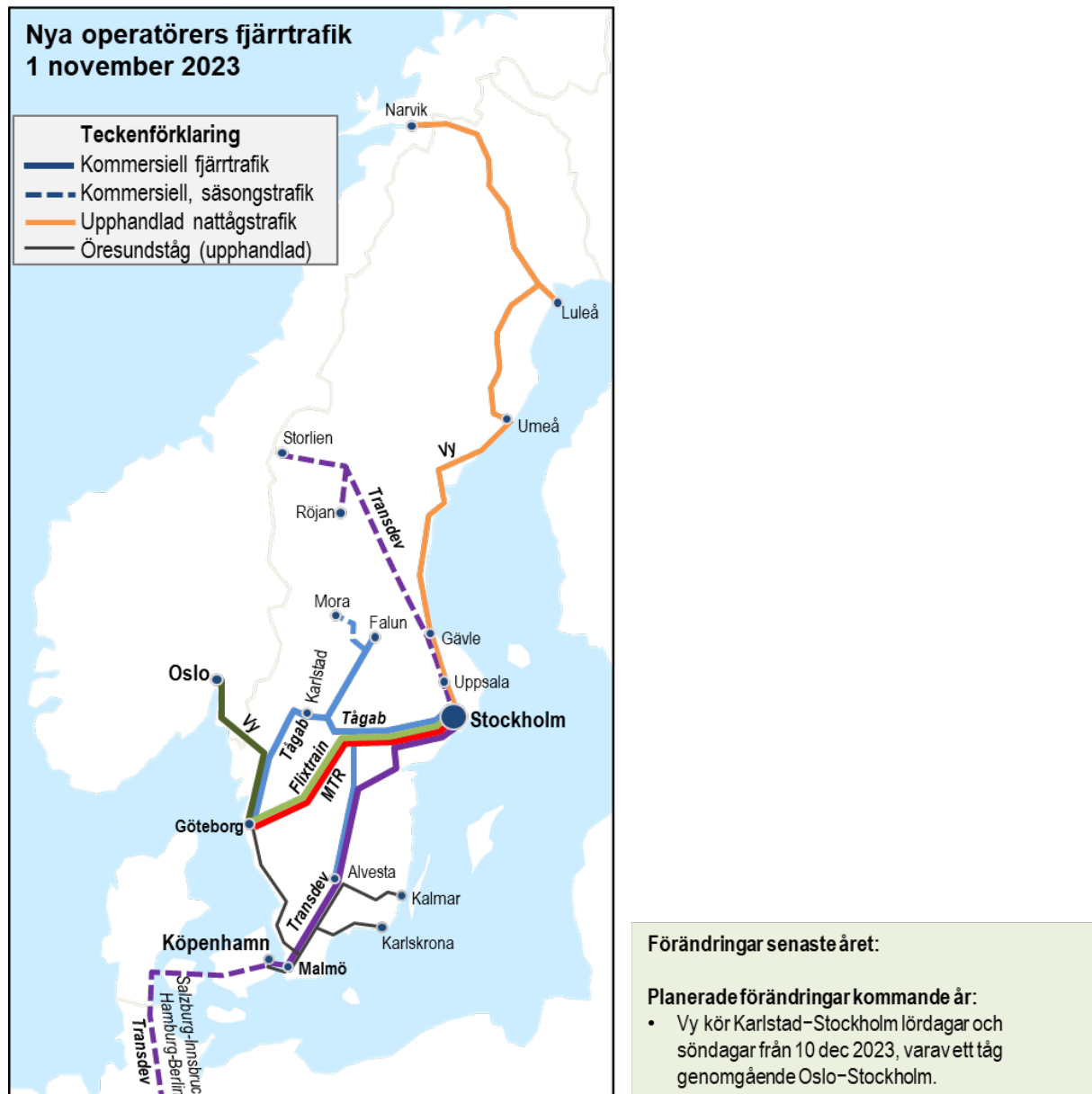
I detta avsnitt presenteras utveckling delvis i kartor med utförliga bildtexter som förklarar förändringarna de senaste åren.

##### SJ:s interregionala trafik 2023



Figur 4. Karta, SJ:s fjärrtrafik i egen regi 2023

## Privat interregional trafik 2023



Figur 5. Karta, konkurrerande och kompletterande interregional tågtrafik i november 2023. Transdevs trafik går under marknadsnamnet Snälltåget.

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

Relationer Ny operatör	År	Period	Karaktär	Påverkan på marknaden
Nattåg Jämtland <i>Transdev (Veolia)/Snälltåget</i>	2007-	Säsong	Lågpris	Ökad kapacitet, ökad valfrihet
Malmö–Stockholm <i>Transdev (Veolia)/Snälltåget</i>	2009-	Daglig	Lågpris	Bredare utbud, ökad valfrihet
Kristinehamn–Göteborg Falun–Göteborg <i>Tågab</i>	2010- 2012-	Daglig	Direktåg Utan byte	Bekvämare resor
Göteborg–Malmö/Köpenhamn Öresundståg <i>SJ</i>	2009-  -2011, 2014-	Daglig	Regionaltåg	Ökat utbud, lägre pris  SJ:s egentrafik nedlagd 2012-2013
Göteborg–Malmö <i>SJ</i>	2014-	Daglig	Snabbtåg	Bredare utbud, ökad valfrihet
Stockholm–Uppsala <i>SL</i>	2013-	Daglig	Pendeltåg	Bredare utbud, ökad valfrihet
Malmö–Röjan–Östersund Mora–Röjan (Vemdalen) <i>IBAB/Transdev (Veolia)</i>	2013- 2013-	Säsong Säsong	Nattåg Anslutning	Ökad kapacitet, ökad valfrihet Ökad valfrihet
Göteborg–Stockholm: <i>MTRX</i>	2015 mars	5-9 turer	Snabbtåg	Fler turer, ökad valfrihet
Karlstad–Stockholm: <i>Tågab</i>	2015 aug	Daglig	IC-tåg	Fler turer
Göteborg–Stockholm: <i>Flixtrain</i>	2021 maj	Daglig	IC-tåg	Fler turer
(Stockholm–)Malmö–Hamburg– Berlin (via Danmark, ej färja) <i>Transdev/Snälltåget</i>	2021 juni	Säsong (2022 utökad)	Nattåg	Kompletterande nät, ökad valfrihet
Malmö–Salzburg–Innsbruck <i>Transdev/Snälltåget</i>	2022 jan	Säsong	Nattåg	Kompletterande nät, för svenska och danska skidturister

### 3.2 Regionala trafiksystem 2023 i kartor

#### Utvecklingen med RKM

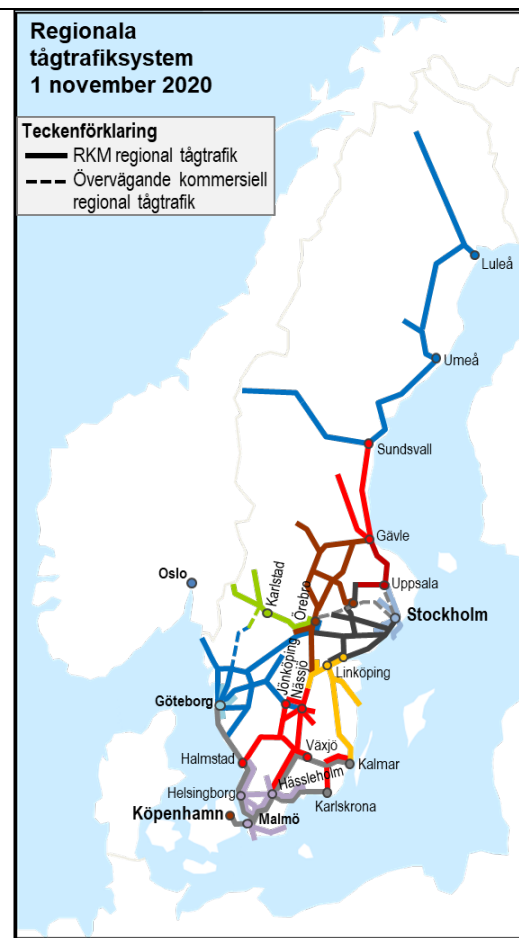
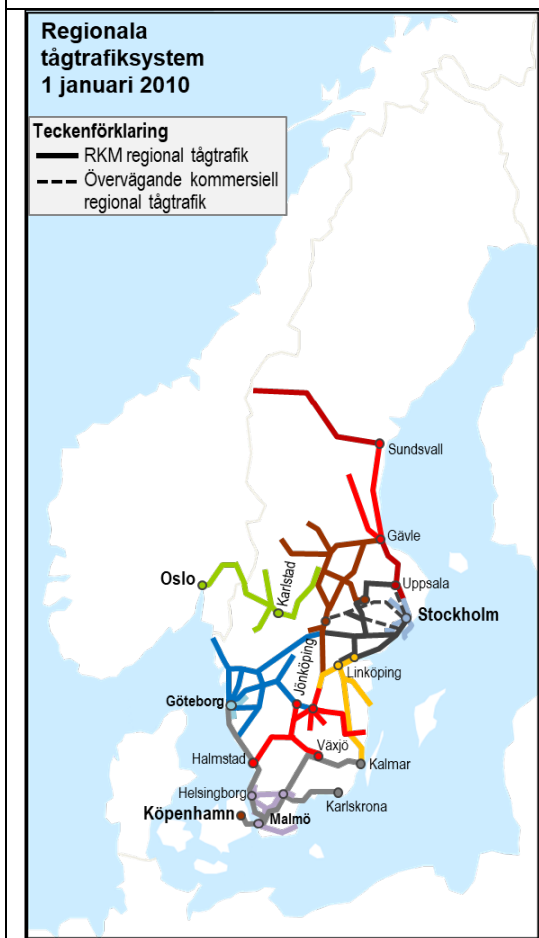
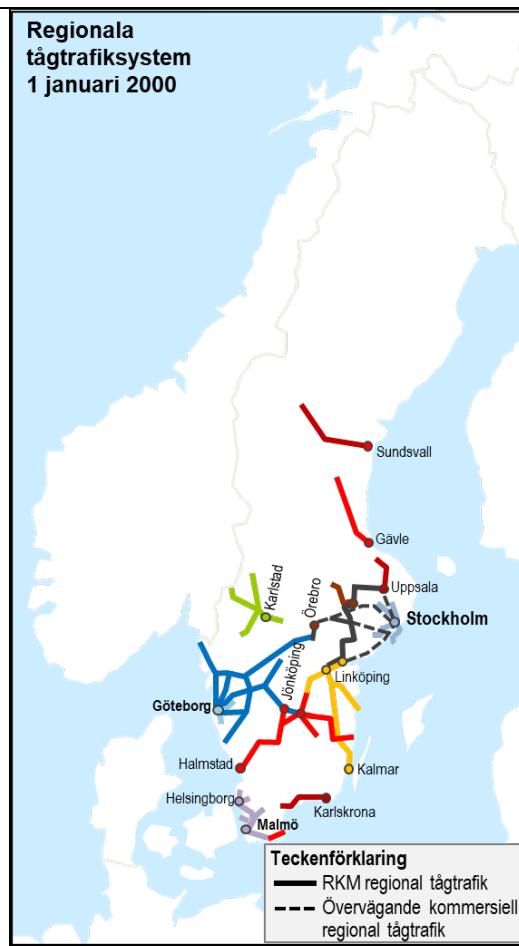
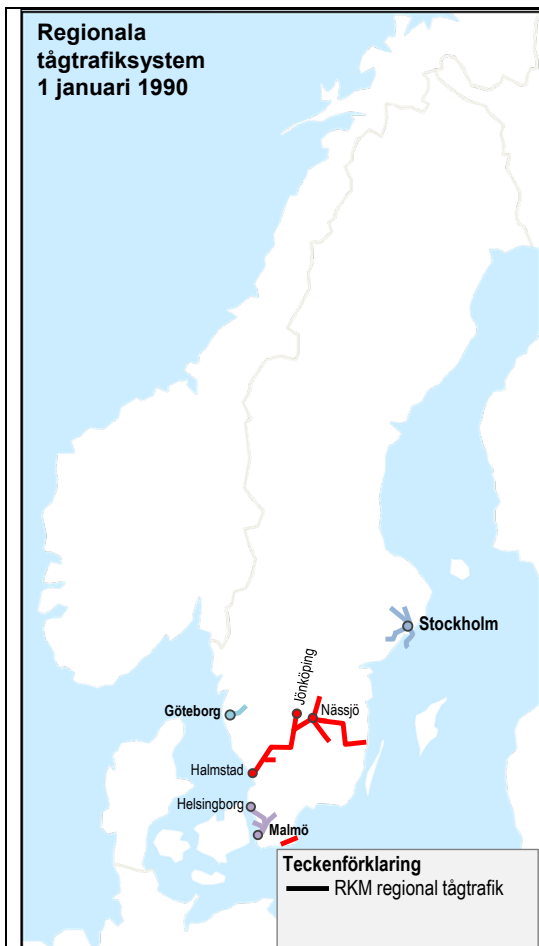
De regionala nya trafiksystemen med upphandlad trafik i regi av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) har generellt sett inneburit ett väsentligt utökad trafikutbud jämfört med innan det blev ett regionalt ansvar.

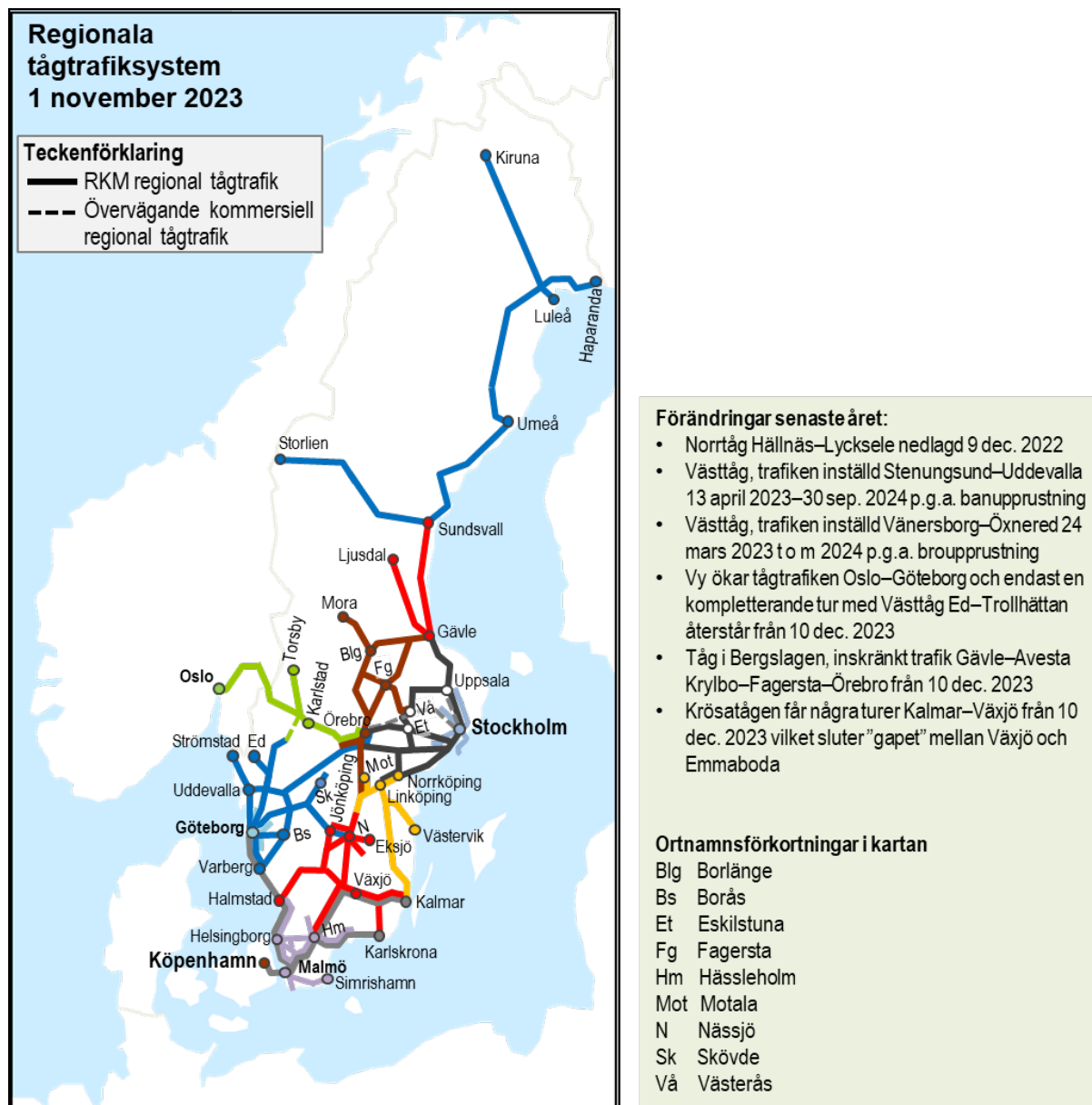
Den första fasen med ny trafik var etableringen av pendeltågssystemet i Stockholm 1968 vilket fyller ett viktigt behov i en växande storstadsregion.

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

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

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





Figur 7. Regionala trafiksystem i november 2023.

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

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



### 3.3 Upphandlad trafik som konkurrerar med kommersiell trafik

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

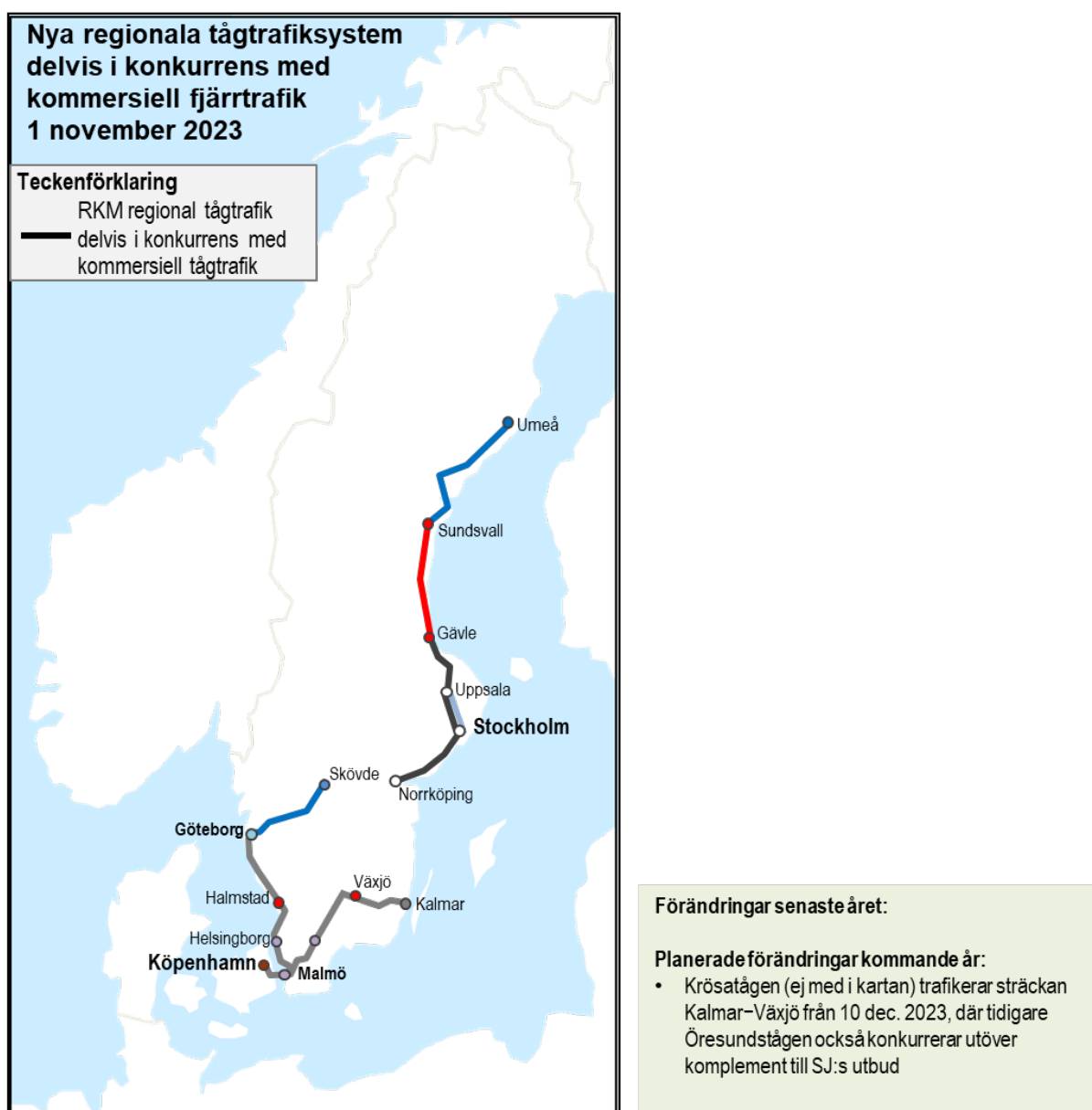
Några av de etablerade regionala trafiksystemen har dock ett utbud när det gäller restider, turtäthet och taxor som gör att de även blir intressanta för interregionala resor. En interregional resa definieras här som en resa som går över en länsgräns, mellan två RKM:s trafikområde, och där daglig arbetspendling utgör en mindre del av resorna. Istället är det ofta fritidsresor, veckopendling eller tjänsteresor som är de viktigaste resärendena. Konkurrens mellan kommersiell fjärrtrafik och regionala tågssystem uppstår när det regionala tågssystemet blir så pass attraktivt för interregionala resor att det får en betydande marknadsandel av dessa resor. Konsekvensen blir att ekonomin för den kommersiella 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 återstartades i konkurrens med Öresundstågen från december 2013. Under perioden utan kommersiell tågtrafik saknades ett utbud med kortare restider och högre komfort.

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

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

1. Öresundstågen Köpenhamn–Malmö–Göteborg/Kalmar trafikerar sträckor där det finns underlag för kommersiell fjärrtrafik 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. RKM:s biljetter är giltiga på SJ:s regionaltåg på sträckan vilket är en samverkan för ökat regionalt tågutbud.
3. Mälartåg konkurrerar med SJ:s kommersiella trafik Norrköping–Stockholm men utbudet kompletterar också varandra, särskilt genom anslutningsresor till Nyköping och Vagnhärad där enbart Mälartåg trafikerar.
4. SL pendeltåg Stockholm–Uppsala konkurrerar delvis med SJ:s kommersiella tågtrafik mellan ändpunkterna men kompletterar genom att gå via Arlanda och ha flera uppehåll.

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



Figur 8. Regionala trafiksystem delvis i konkurrens med kommersiella i november 2023.

### 3.4 Privat interregional trafik som upphört

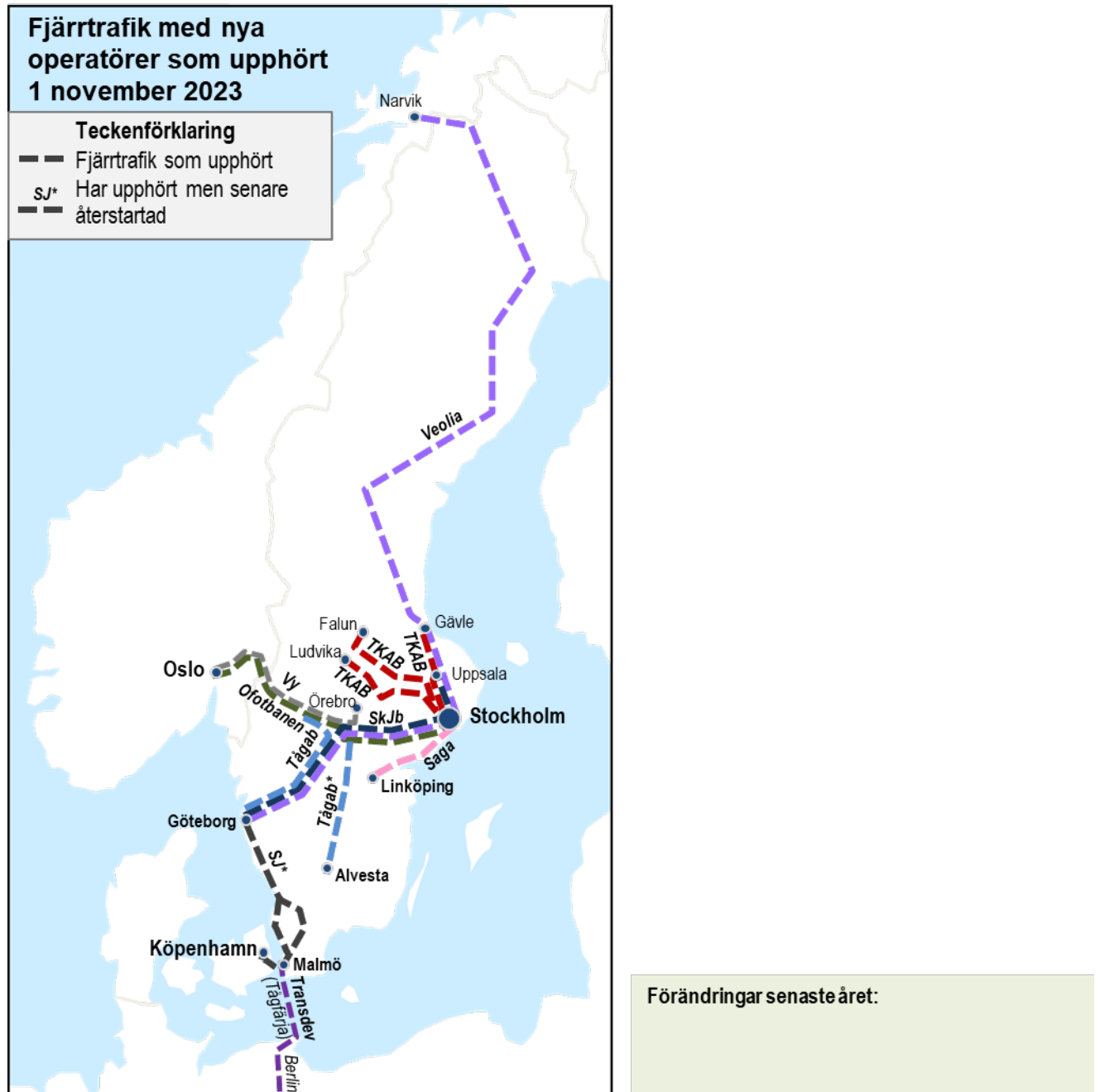
Det uppenbara skälet till att kommersiell tågtrafik upphör är att den blir olönsam. Resurserna (rullande materiel och personal) kan då användas bättre på annat håll, antingen i samma operatörs regi eller att materielen säljs alternativt att hyresavtalet upphör. Det finns dock olika förutsättningar som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

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

En annan förutsättning är också hur resenärerna får kännedom om det nya utbudet av tågtrafik. SJ AB med sin domän sj.se dominerar biljettförsäljningen för interregionala tågbiljetter och väljer vilka tågoperatörer som ska få sälja biljetter via den kanalen. Har den nya tågoperatören ett huvudsakligen kompletterande utbud till SJ:s blir det i regel möjligt, medan MTRX, Flixtrain samt nedlagda Saga Rail inte släpps in i SJ:s bokningssajt då de ansetts vara konkurrenter.

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

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



Figur 9. Karta, konkurrerande och kompletterande interregional tågtrafik före 2023 som upphört.

### 3.5 Större händelser som påverkat utbudet under året

Detta avsnitt är en genomgång av större händelser som väsentligt påverkat tågtrafiken och därmed resandet under året. Texten baseras till stor del på artiklar och nyheter av Ulf Nyström på webben [www.jarnvagar.nu](http://www.jarnvagar.nu).

#### Tågplan

Trafikverkets problem med att färdigställa tågplanen inför tidtabellsskiftet och vid ändringar föranledda av banarbeten och trafikavstängningar har även 2023 påverkat framförhållningen i planering och annonsering av tågtrafiken. Problemen blev stora 2022 inför implementeringen av en ny planeringsmetodik, marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK), till tågplaneskiftet 11 december 2022 (T23). Under 2023 har omledningar av tåg som aviseras med kort varsel medfört ökade kostnader och problem framför allt för godstrafiken när det krävs fler förare för att köra samma tåg.

Trafikverket kunde dock fastställa nästa års tidtabell, T24 som börjar gälla 10 december 2023, i september i stort sett enligt plan.

#### Banarbeten och trafikavstängningar

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

#### *Ostkustbanan och ovädret*

I augusti drog ovädret Hans över landet med stora regnmängder och ett tiotal bansträckor fick så stora översvämningsskador att de måste stängas en eller flera dagar för reparation. Värst blev det på Ostkustbanan där en underminerad banvall medförde att ett SJ snabbtåg spårade ur den 7 augusti 2023 söder om Hudiksvall. Tåget bärgades och banan reparerades, och trafiken kunde släppas på under eftermiddagen den 18 augusti. Under perioden omleddes många tåg från Ostkustbanan till Norra stambanan via Bollnäs och Ånge, men det medförde förseningar.

#### *Södra stambanan*

Trafikverket samordnade flera planerade banarbeten med spår, växlar, kontaktledning och kommunikationsutrustning på 35 mil av Södra stambanan och stängde av banan helt 12-19 juni 2023. Det innebar omledning av gods- och persontåg och bussersättning, samt minskat utbud av tågförbindelser i södra Sverige.

Banarbeten på nätterna i såväl Sverige som Danmark och Tyskland har lett till flera inställda och försenade nattåg Stockholm–Malmö–Berlin för både Snälltåget och SJ.

#### *Stockholmsområdet*

Flera andra banarbeten har i olika grad påverkat tågtrafiken i Stockholmsområdet. Utbyggnaden av Mälarbanans två spår till fyra mellan Sundbyberg och Kallhäll är ett av de större arbetena som medfört periodvisa avstängningar både i SL

pendeltågstrafik och i Mälardalstrafiken (SJ). Sommarens längre avstängning av pendeltågstrafiken omfattade Stockholm–Jakobsberg under perioden 1 juli–14 augusti 2023. Trafikverket kommer också att rusta upp järnvägstunnlarna mellan Flemingsberg och Järna, ett arbete som pågår under tio veckor, fyra somrar i rad. Också tågtrafiken på den lokala Saltsjöbanan har varit helt inställd för upprustning och ombyggnad av banan.

Ett Arlanda express-tåg spårade ur i hög hastighet den 27 maj på Arlandabanan utanför depån i Blackvreten på grund av ett växelfel. Omfattande skador uppstod på huvudspåren. Det ena av de två spåren förbi olycksplatsen kunde öppnas 7 juni efter reparation, medan det andra dröjde till hösten 2023 i väntan på nya spårväxlar. Förutom totalstopp under den inledande perioden har det medfört en del omledning alternativt tågförseningar på grund av enkelspårsdrift för alla tåg som var tidtabellagda via Arlanda flygplats. SL pendeltåg Uppsala–Stockholm trafikerade inte Arlanda flygplats utan framfördes via Märsta under perioden.

### ***Västkustbanan***

Den mest omfattande trafikavstängningen var arbeten för Västlänken på Västkustbanan vid Almedal i Göteborg som stängdes nio veckor från 19 juni till och med 20 augusti 2023. Tågen på Västkustbanan kunde följaktligen inte nå Göteborg C under sommaren. Pendeltågen mellan Göteborg och Kungsbacka och Öresundstågen mellan Göteborg och Malmö–Köpenhamn vände i Mölndals Nedre och resenärerna hänvisades till bussar och spårvagnar inom Göteborg. SJ valde att ställa in all snabbtågstrafik mellan Göteborg och Malmö under sommarperioden, vilket också har ett samband med lokförarbrist – man löste följaktligen ett bemanningsproblem under sommaren. SJ:s resenärer hänvisades istället till ersättningsbussar eller Öresundstågen. MTRX körde ett genomgående tåg sommartid mellan Båstad och Stockholm via Borås istället för Göteborg.

### ***Klaffbron i Vänersborg***

Den gamla klaffbron i Vänersborg, byggd 1917, visade sig vid en inspektion den 24 mars 2023 ha allvarliga sprickor i brons bärande konstruktion. Tågtrafiken stoppades helt på sträckan Vänersborg–Öxnered. Banan används för regional persontrafik (Västtågen) och för omledning av tåg vid banarbeten på Västra stambanan mellan Herrljunga och Göteborg, men sedan dess är det inte möjligt. Sårbarheten i järnvägsnätet ökade därmed. Reparation av bron genomförs nu och tågtrafiken beräknas kunna återupptas 2025.

### ***Värmlandsbanan***

På Värmlandsbanan Laxå–Kristinehamn har tågtrafiken varit inställd 13 veckor under sommaren 2023 för banupprustning (spårbyte). De flesta tåg har ersatts med buss under arbetsperioden. Ett SJ-tågpar Stockholm–Oslo har istället omletts via Eskilstuna och Daglösen med väsentligt längre restid som följd.

### ***Malmbanan***

En urspårning med ett haveri i Vassijaure på Malmbanan den 17 december 2023 orsakade nästan två månaders totalstopp för tågtrafik Kiruna–Narvik, medan

reparationer av 15 km bana pågick. Ytterligare en urspårning i närheten och bara några dagar efter att trafiken återupptogs i februari 2024 gav ett nytt totalstopp på Malmbanan.

## Operatörer

### ***Flixtrain***

I mitten av mars 2023 uppstod stora problem med uppvirvlande makadam som inte sopats bort från spåret enligt föreskrifter efter banarbete när tåg framfördes i höga hastigheter på Västra stambanan mellan Södertälje och Järna. Snälltåget och Flixtrain drabbades av omfattande skador i underredena, krossade fönsterrutor och skador på vagnssidorna på många vagnar. Under flera veckor från mitten av mars över påskhelgen tvingades Flixtrain ställa in all trafik på grund av vagnbrist när personvagnarna skickades på reparation i Tyskland. SJ och MTRX drabbades också av skador på snabbtågen men i mindre omfattning.

Flixtrain trafikerar Västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg sedan maj 2021. Antalet avgångar varierar mellan en och tre i varje riktning beroende på veckodag men under långa perioder har Flixtrain inte kört några tåg på tisdagar och onsdagar. Tågen bemannas av Hector Rail som också svarar för tågdragningen. Sedan starten för två och ett halvt år sedan har Flixtrain gjort uppehåll i Södertälje Syd, Hallsberg, Skövde och Falköping. Från tidtabellsskiftet den 10 december 2023 slopar man uppehållen i Södertälje, Hallsberg och Falköping med en restidsvinst mellan Stockholm och Skövde respektive Göteborg som följd.

### ***SJ AB***

Lokförarbristen efter coronapandemin har successivt avhjälpats genom nyutbildning av lokförare under 2023. Det ger möjlighet till utökad trafik. Vid tidtabellsskiftet den 10 december 2023 ökas turtätheten kraftigt mellan Stockholm och Uppsala. En del av detta svarar ökad turtäthet i tågtrafiken mellan Gävle och Linköping via Uppsala och Stockholm för. Även mellan Stockholm och Västerås utökas trafiken, med förlängning mot Örebro och Göteborg. Vidare ska antalet tågpar mellan Stockholm och Dalarna utökas från åtta till nio. Men samtidigt ersätts avgångarna med snabbtågen X55 av loktåg vilket innebär enklare servering och ibland ingen bistro alls. Från december 2023 gjorde det kalla vintervädret att främst ett antal snabbtåg på de flesta huvudlinjerna måste ställas in eftersom ordinarie fordonsreserven inte räcker för avisningstid och verkstadsbesök, där särskilt hjulsvarvning tycks vara en kritisk resurs.

### ***Mälardalstrafik***

Antalet med kort varsel inställda tåg har minskat drastiskt sedan Mälardalstrafik drog ner den upphandlade regionaltågstrafiken i Mälardalen i december 2022. MTR Mälartåg och Mälardalstrafik skyller i huvudsak beslutet att ställa in en stor del av tågen på den generella lokförarbristen i landet. Sedan våren 2023 är 22 procent av de tåg som MTR Mälartåg skulle ha kört inställda. På sträckan Uppsala–Gävle är cirka 30 procent av tågen planerat inställda. Som exempel ställdes därutöver fyra procent av de kvarvarande tågen in akut under augusti. MTR Mälartåg tvingas betala viten till

Mälardalstrafik för alla akut inställda tåg men inte för de tåg som är planerat inställda enligt överenskommelsen med Mälardalstrafik.

Mälardalstrafik har under oktober 2023 publicerat ett förhandsmeddelande i EU:s webbtidning TED om en eventuell ny upphandling av regionaltågstrafiken i Mälardalen med trafikstart tidigast i december 2026. Det nuvarande avtalet mellan Mälardalstrafik och MTR Mälartåg gäller till december 2029 och rymmer en option på ytterligare ett år, men annonseringen är en öppning mot förtida uppsägning av avtalet.

### ***SL pendeltåg***

Det har varit stora problem med pendeltågstrafiken i Stockholm under året, och problemen inleddes 2022. Personalen har varit missnöjd med arbetsmiljön, inklusive beslutet att ta bort tågvärdarna och enbart bemanna med förare i pendeltågen. Sjukskrivningar bland lokförarna har medfört inställda tåg, och ett exempel är att endast tre fjärdedelar av pendeltågen rullat som planerat i mars och april 2023. Den vilda strejken 17-19 april ledde till att 80-90 procent av pendeltågen ställdes in.

SL Pendeltåg bytte till sommartidtabell redan 12 juni 2023 på grund av personalbrist, medan all övrig SL-trafik gick över till sommartidtabell den 23 juni. Av samma anledning ersattes pendeltågen på hela sträckan Stockholm City–Bålsta med tunnelbana och buss under sommaravstängningen 1 juli-14 augusti, trots att banan var öppen väster om Jakobsberg. Arlanda central har inte trafikerats under perioden efter tågursparningen på Arlandabanan, från 27 maj in på hösten.

MTR Pendeltågen har kört Stockholms pendeltåg sedan december 2016. Region Stockholm och MTR Pendeltågen kom i november 2023 överens om att avsluta MTR Pendeltågens uppdrag i förtid på grund av senaste årens problem med bemanning och även fordonsunderhåll. Istället ska SJ ta över som operatör i mars 2024 på löpande räkning tills nästa ordinarie upphandling genomförs. Nominellt värde på MTR:s uppdrag var 2,2 miljarder kr per år men bolaget har fått dålig ekonomi med alla inställda tåg som renderar viten och minskad ersättning. Moderbolaget i Hongkong blir tvungna att lösa ut MTR från trafikavtalet.

### ***Tåg i Bergslagen***

SJ hade avtal om att köra tågen till och med 2026 men det minskade resandet under coronapandemin gjorde att Tåg i Bergslagen och SJ kom överens om att avsluta avtalet tre år i förtid. VR Sverige kommer att köra tågen för Tåg i Bergslagen (TiB) från 10 december 2023 i minst tio år. När VR Sverige tar över efter SJ räknas det inte som en verksamhetsövergång eftersom SJ har integrerat den upphandlade och den kommersiella trafiken i regionen. Det betyder att SJ:s personal specifikt inte erbjudits arbete hos VR Sverige och det blir problem för VR Sverige att rekrytera personal.

Under perioden 18 september–9 december 2023 reducerades trafiken inom Tåg i Bergslagen på grund av förarutbildningar. VR Sverige hade dock redan från början (december) förarbrist i framför allt Fagersta vilket ledde till tåginställelser under flera månader.



Från 10 december 2023 (T24) drogs flertalet turer in på linjen Gävle–Avesta Krylbo–Fagersta–Örebro (–Hallsberg). Återstår enbart en tur måndag-fredag i vardera riktningen som inte ens är genomgående, samt två turer lördagar, sön- och helgdagar.

### ***Fryksdalsbanan (Värmlandstrafik)***

På Fryksdalsbanan (Torsby–Kil) har det varit fortsatta fordonsproblem med Itino. Anledningen tycks vara bristande fordonsunderhåll, som kan ha orsakats både av brister i rutiner för underhåll såväl som reservdelsbrist från tillverkaren. I augusti 2023 var enbart en av fem motorvagnar i trafik vilket medförde omfattande bussersättning liksom förra året. Det fanns planer på att låta operatören Vy Tåg hyra två nyombyggda tågsätt från Inlandsbanan för att kunna garantera resenärerna fungerande tågtrafik på Fryksdalsbanan, men godkännandeprocessen av fordonen har dragit ut på tiden och regionens ekonomi gjorde att man backade från planerna och istället reducerade trafiken något.

### ***Kalmar länstrafik/Östgötatrafiken***

Trafiken på Tjustbanan mellan Linköping och Västervik minskades i augusti 2023 från 16 till sex tåg per måndag-fredag och fyra tåg vardera lördag och söndag. Bussar ersätter de inställda tågen. Det senaste året har 30 procent av tågen ersatts av buss, delvis av fordonsbrist, men de flesta tåginställelserna beror på oframkomlig bana.

## 4. Kommersiell trafik med tåg, flyg och buss

### 4.1 Utbud i fem stora långväga relationer

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

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

**Tabell 3. Fem stora inrikes långväga relationer**

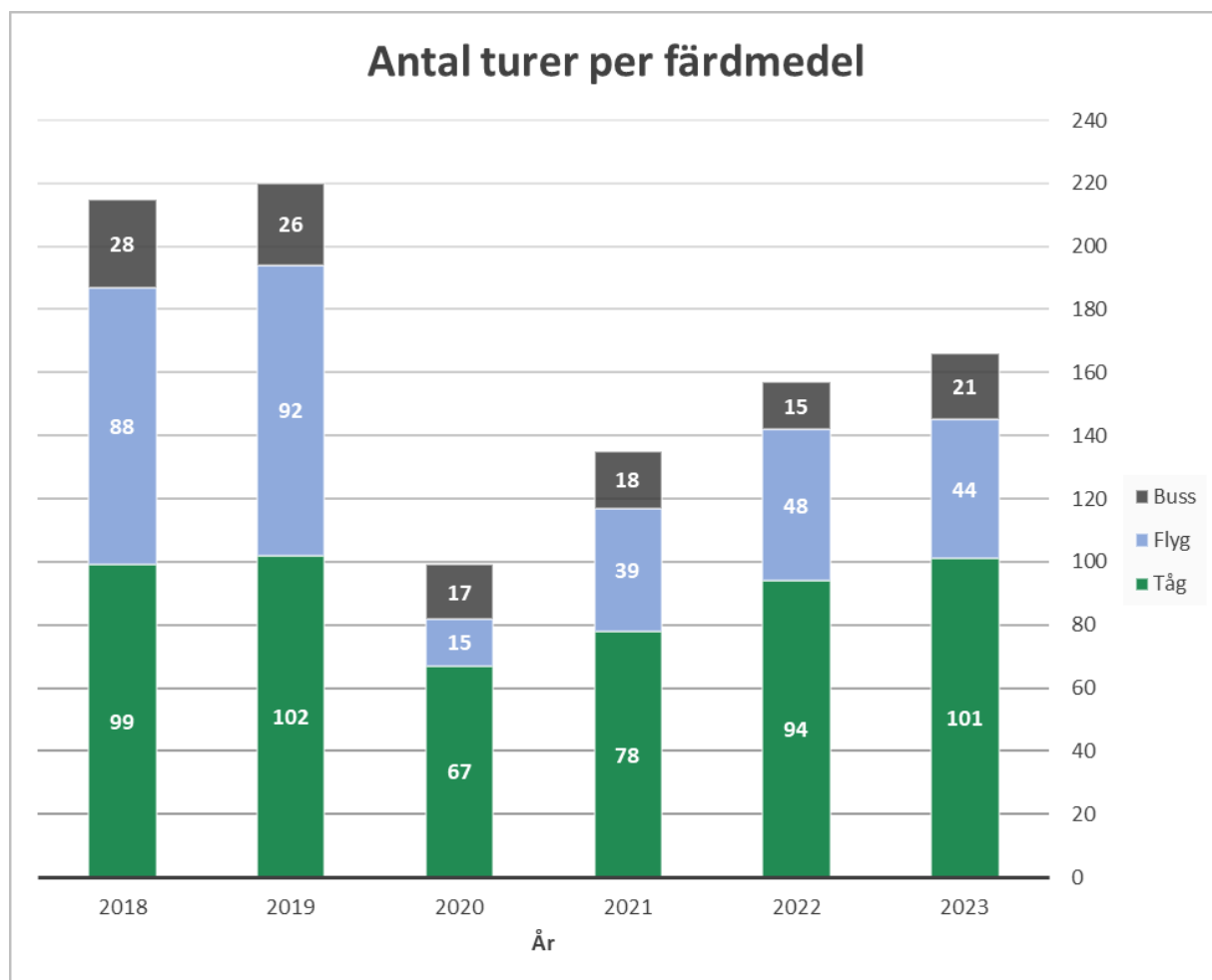
Utbudsrelation	Järnvägs- avstånd (km)	Utbud av färdmedel (restid h:min) <sup>1</sup>			Bilrestid (h:min) <sup>2</sup>
		Marknadsledande	Alternativa	Marginellt utbud	
Malmö–Göteborg	300	Tåg (3:00)	Buss (3:40)	(Flyg saknas)	Bil (2:55)
Sundsvall–Stockholm	402	Tåg (3:30)	Flyg (3:20)	Buss (5:40)	Bil (4:15)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

1 Medelrestid (ungefärlig) för alla avgångar

2 Bilrestid, ungefärlig exkl. raster, från city till city enligt Samtrafikens Resrobot 2024-01-09

3 Enbart snabbtåg och intercitytåg via Katrineholm

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

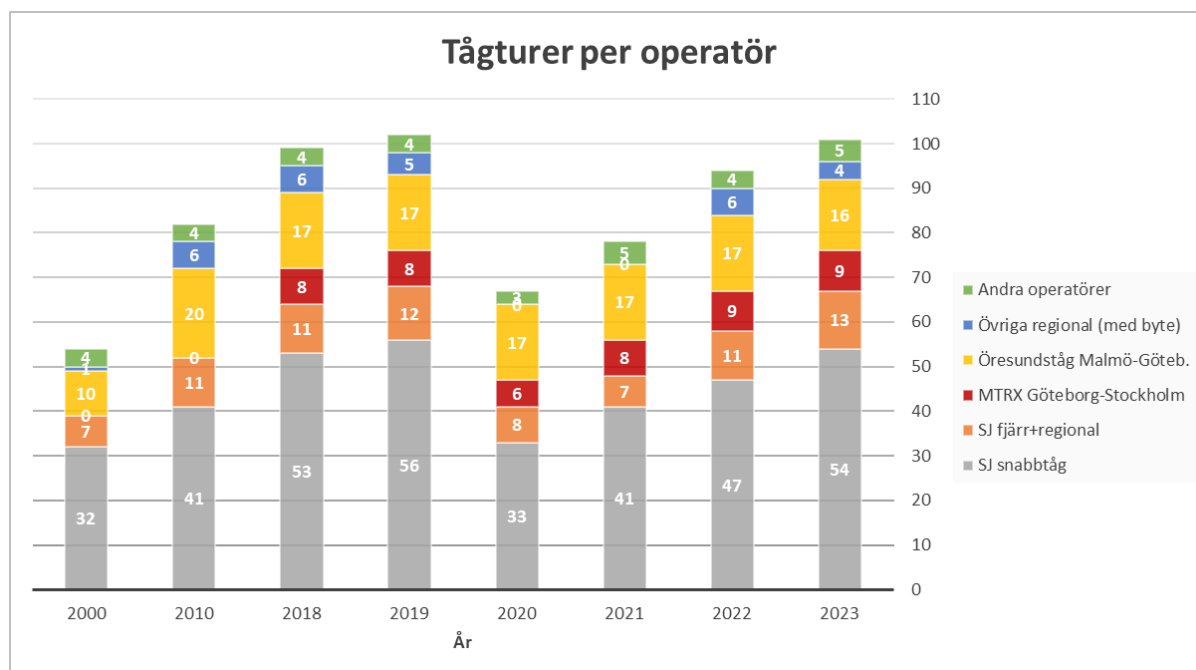


**Figur 10. Antal avgångar per vardag per färdmedel och totalt i fem stora långväga reserelationer perioden 2018-2023.**

Figur 10 visar att tågtrafiken och flyget hade det största antalet avgångar 2019. Coronapandemin från 2020 innebar en radikal minskning av antalet flygturer, medan den kommersiella buss- och tågtrafiken gradvis hade återstartat i oktober 2020 när mätningen gjordes. Busstrafiken har fluktuerat mer men är ändå det mindre färdmedlet på dessa sträckor. Sammanlagt var antalet förbindelser mindre än hälften år 2020 jämfört med 2019. Återhämtningen under och efter coronapandemin sker fortlöpande, men det är stora skillnader mellan färdmedlen där tåget ligger på 2019 års nivå, medan flyget 2023 har ungefär halva antalet turer och busstrafikens avbräck av pandemin inte har återhämtats.

## 4.2 Antal turer per operatör 2018-2023

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

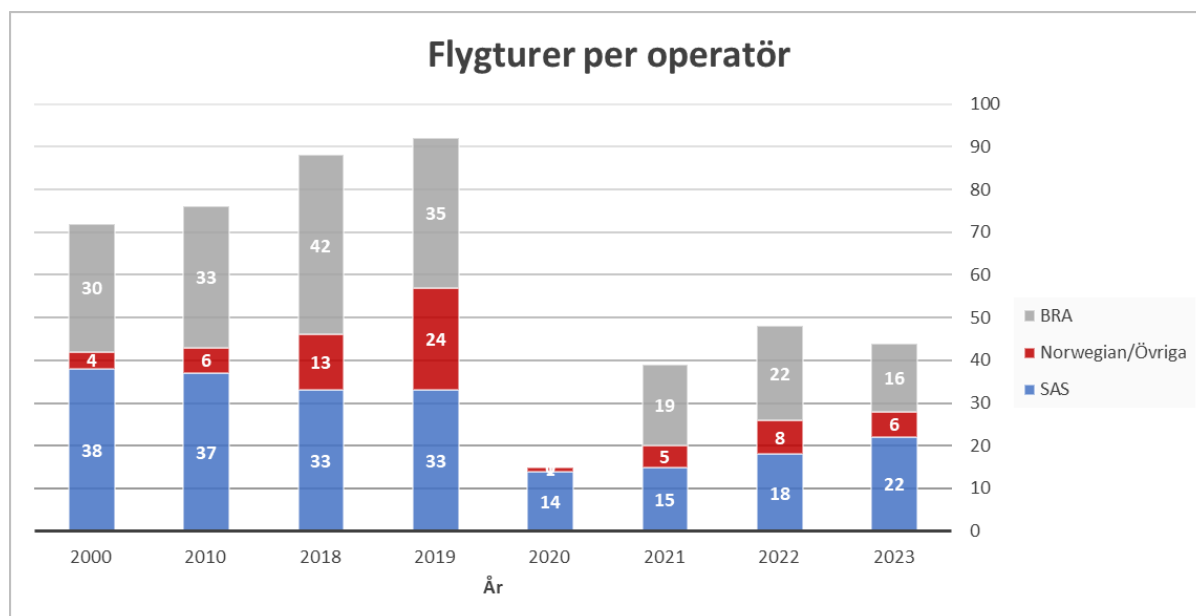


**Figur 11. Antal avgångar per vardag med tåg per operatör och totalt i de fem stora långväga reserelationerna perioden 2018-2023, samt 2000 och 2010 som jämförelse.**

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

På de fem interregionala kommersiella linjerna dominerar SJ AB totalt sett 2023, där SJ:s snabbtåg svarar för 53 % av tågturerna vilket är något högre andel än 2022. Övriga SJ-turer motsvarar 13 %. Upplägg med upphandlad regional trafik utgör 20 % varav Öresundstågen Malmö–Göteborg är den största andelen. De privata eller nyetablerade operatörerna har 14 % av avgångarna liksom föregående år (2022), varav MTRX Göteborg–Stockholm utgör den största delen.

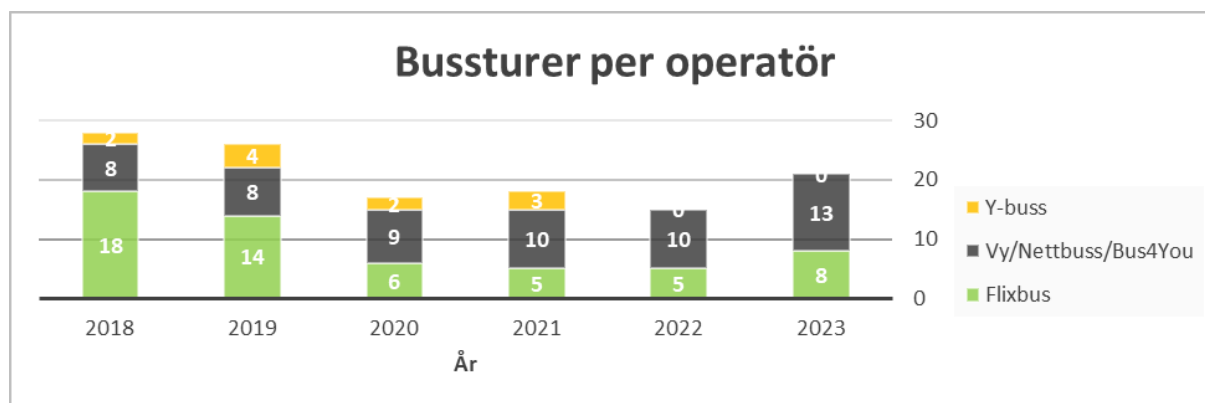
Sammanställningen visar tydligt att SJ över tiden bibehåller sin marknadsledande position i den kommersiella egentrafiken, och att snabbtågstrafiken är kärnan i det kommersiella utbudet. På sträckorna Malmö–Göteborg och Umeå–Stockholm är inslaget av konkurrens från upphandlad tågtrafik stort vilket minskar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



**Figur 12. Antal avgångar per vardag med flyg per operatör och totalt i de fem stora långväga reserelationerna perioden 2018-2023, samt 2000 och 2010 som jämförelse.**

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

Den inrikes flygtrafiken har minskat radikalt av coronapandemin och den har inte återhämtat sig sedan dess. Antalet turer totalt sett 2023 är mindre än hälften av 2019 års utbud. Turutbudet totalt har också minskat med 8 % sedan 2022. Den tydligaste orsaken är att BRA sedan 2022 har dragit ner på utbudet och 2023 svarar för 36 % av flygturerna. Bra trafikerar tre av de fem sträckorna och använder Bromma flygplats i Stockholm. SAS (50 % av turerna) flyger till Arlanda flygplats och trafikerar samma linjer som BRA och dessutom Sundsvall/Timrå–Stockholm genom Xfly. SAS har en mer påtaglig funktion som matarflyg till utrikes destinationer än BRA, men även många inrikes resenärer. De övriga operatörerna (14 % av turerna) använder också Arlanda flygplats, och där har Norwegian dragit ner kraftigt på utbudet i Sverige efter 2019 och trafikerar nu Umeå–Stockholm. Ryanair kör på marginalen (tidig morgon respektive nattetid) från Göteborg (2 turer) respektive Malmö (1 tur) till Stockholm Arlanda med låga biljettpriser.



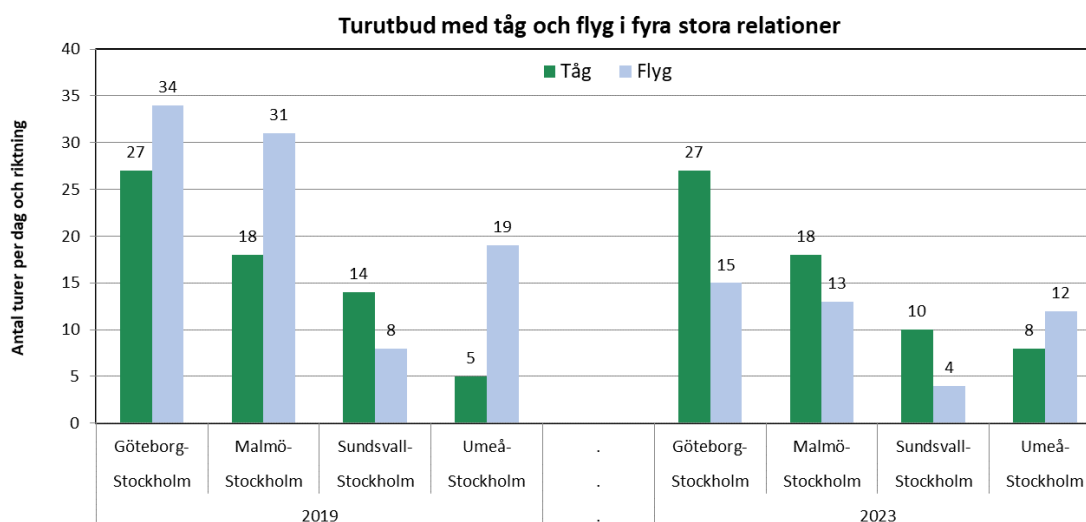
**Figur 13. Antal avgångar per vardag med buss per operatör och totalt i de fem stora långväga reserelationerna perioden 2018-2023 (data från åren 2000 och 2010 saknas).**

Den långväga busstrafiken minskade med coronapandemin men inte lika stort som för flygtrafiken. Antalet turer med buss har legat kvar på pandeminivån men ökade något 2023 jämfört med 2022. Vy/Bus4You är den största operatören med 2/3 av turerna. Y-buss trafikerar norrlandskusten (Sundsvall–Stockholm och Umeå–Stockholm bland de fem inrikes relationerna) men hade vid mätdagen en onsdag i oktober 2023 inga turer, däremot veckoslutstrafik.

### 4.3 Utbudet av tåg och flyg i de fyra stora 2019 och 2023

De fyra stora långväga relationerna där det finns mer eller mindre stark konkurrens mellan tåg och flyg kan analyseras var för sig. Det gäller Göteborg–Stockholm, Malmö–Stockholm, Sundsvall–Stockholm respektive Umeå–Stockholm. Jämfört med föregående avsnitt exkluderas följaktligen Malmö–Göteborg där det inte finns något flygutbud. Här jämförs det tidigare toppåret i tågtrafiken 2019 med 2023.

#### Antal turer



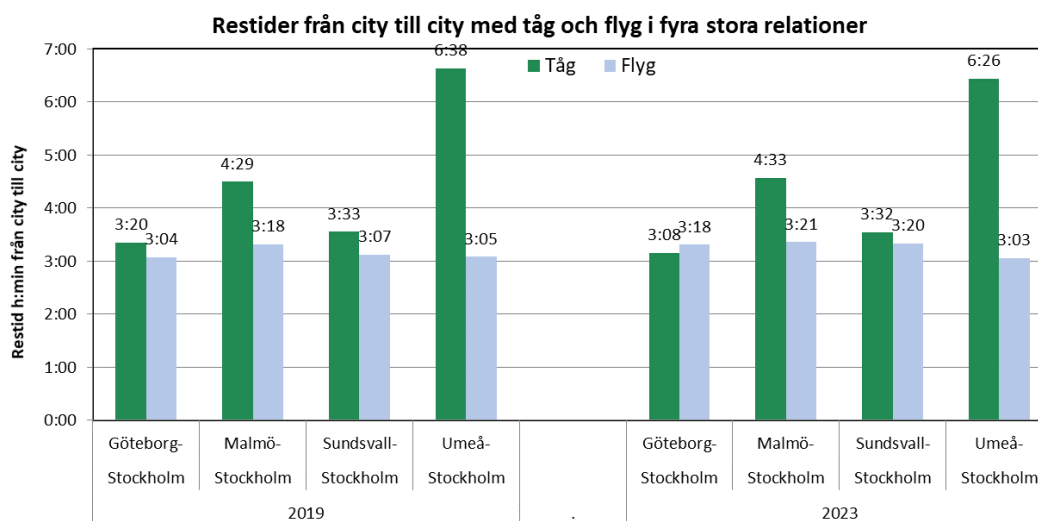
**Figur 14. Antal avgångar per vardag för flyg och tåg i fyra stora långväga reserelationer 2019 och 2023. Jämförelsen inkluderar enbart direkta fjärrtåg, inte regionala tåg med eller utan byte.**

Antalet avgångar med tåg bland de fyra stora relationerna är störst på linjen Göteborg–Stockholm, där SJ snabbtåg, MTRX och Flixtrain trafikerar linjen. SJ

regionaltåg via Västerås är dock inte med i angivet turutbud eftersom restiden är så pass mycket längre än för direkta resor. Under 2023 har turutbudet nått samma nivå som 2019 för tåg, men flygförbindelserna ligger på under halva nivån jämfört med 2019. Det är nu enbart SJ snabbtåg som erbjuder en avgång i timmen eller liknande turtäthet, medan MTRX och de tre flygbolagen (BRA, SAS och särskilt Ryanair) har lägre turtäthet.

För de tre andra sträckorna är bilden likartad: SJ snabbtåg har 2023 återställt nivån på antalet avgångar före pandemin, medan flyget ligger på betydligt lägre nivåer. Sträckan Malmö–Stockholm har 13 flygavgångar 2023 men hade 31 avgångar 2019, en minskning med 58 %. Flyget har klarat sig något bättre på sträckan Umeå–Stockholm med 12 turer 2023 jämfört med 19 toppåret 2019, men på den relativt långa sträckan är flygets restidsfördel större och det är tre operatörer (BRA, SAS och Norwegian) som vill erbjuda flera avgångar dagligen.

## Restider



**Figur 15. Restider för flyg och tåg från city till city i fyra stora långväga reserelationer 2019 och 2023.**

Restiderna har inte förändrats nämnvärt mellan 2019 och 2023, eller mellan 2022 och 2023. Restiden med tåg från city till city, eller centralstationerna, är i genomsnitt likvärdiga med flyg inklusive matarresor och incheckningstid mellan Göteborg respektive Sundsvall och Stockholm. På de längre sträckorna Malmö–Stockholm och särskilt Umeå–Stockholm ger flyget väsentligt kortare restider. Det är också på de två sistnämnda sträckorna som det finns natttåg som alternativ. Restiderna för tåg avser dock enbart dagtåg, medan nattågen har längre restider vilket medger avgång på kvällen och ankomst på morgonen.

## Biljettpriser

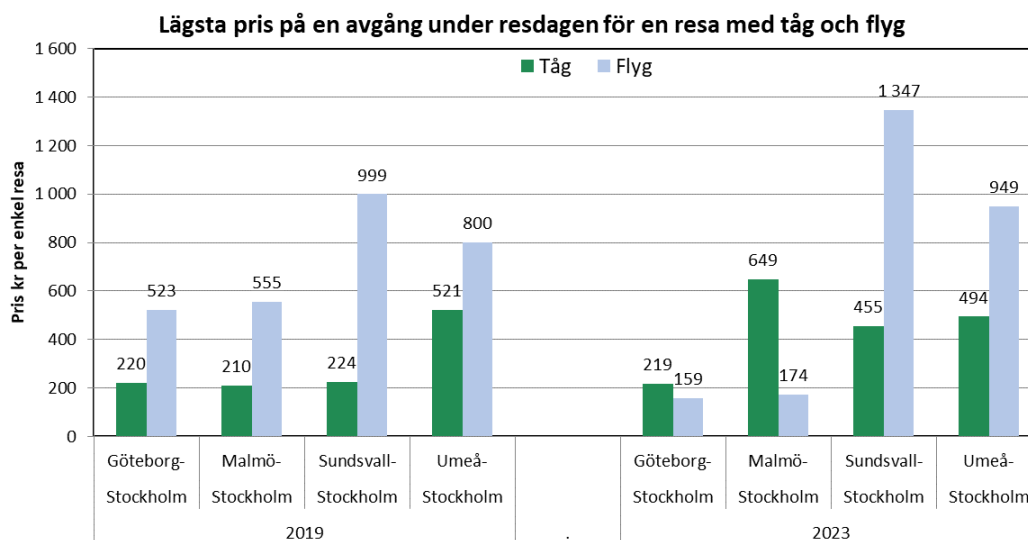
Biljetterna säljs i ett flertal priskategorier som kan skilja mellan operatörer. Vanligen är det olika bokningsregler med icke ombokningsbar biljett, ombokningsbar eller också återbetalningsbar i händelse av inställd resa, samt varierande komfort och servicenivå. Priserna varierar också beroende på efterfrågan, eller beräknad

beläggingsgrad i respektive tur. Prissättningen är följaktligen icke-transparent vilket syftar till att öka producentöverskottet (vinsten) på bekostnad av konsumentöverskottet (mervärdet utöver biljettpriset). Det är inte möjligt att beräkna medelpriset totalt sett (medelintäkten) för respektive färdmedel eftersom vi inte vet hur många biljetter som säljs i vardera priskategorin. Biljettpriserna kan däremot jämföras i respektive kategori. Priserna anges i fasta priser, dvs. i praktiken 2022 års prisnivå för 2019 respektive 2023 års priser.

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

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

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

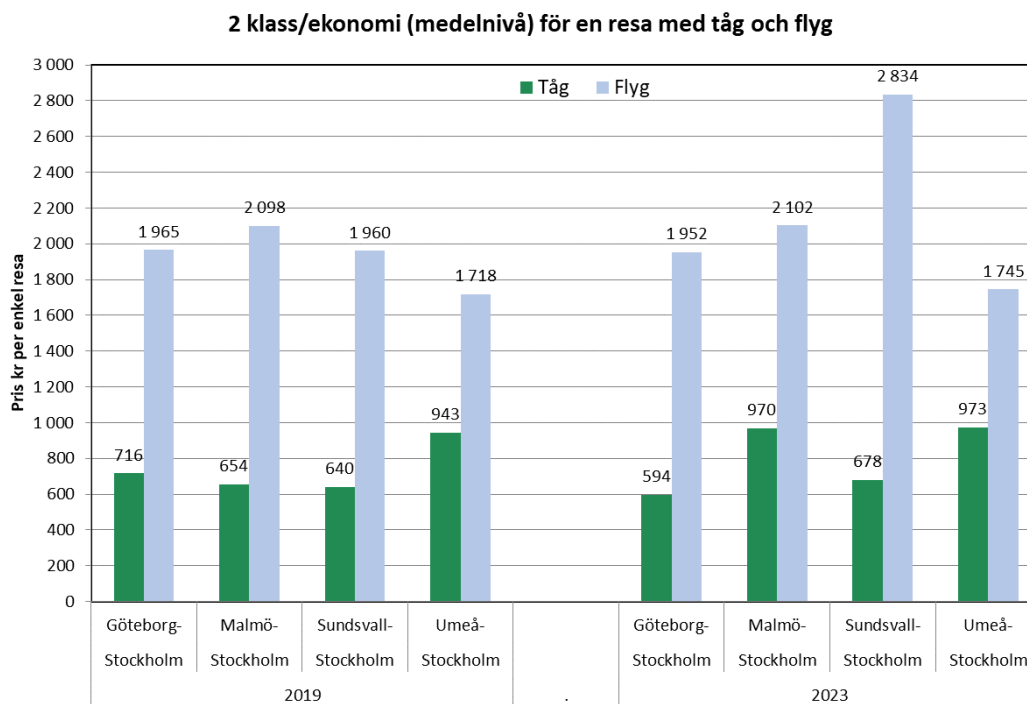


**Figur 16. Det lägsta biljettpriset (kr) som fanns oavsett avgång under dagen för en biljett för tåg respektive flyg i de fyra stora långväga relationerna 2019 och 2023.**

Under 2023 var det liksom föregående år mycket stora skillnader i de lägsta flygpriserna. Anledningen till de låga lägsta priserna Göteborg–Stockholm och Malmö–Stockholm är att ett flygbolag (Ryanair) kör två respektive en tur på dessa rutter med låga lockpriser. Det går följaktligen att hitta billigare flygbiljetter än tågbiljetter. Däremot har lägsta pris på tågbiljetter Malmö–Stockholm och Sundsvall–Stockholm samt flygbiljetter Sundsvall–Stockholm stigit kraftigt sedan 2019. De lägsta priserna på tågbiljetter har tredubblats Malmö–Stockholm sedan



2019 och dubblerats sedan 2022, och dubblerats Sundsvall–Stockholm sedan 2019. Det tyder på hög efterfrågan och gynnsamt konkurrensläge för tåget.

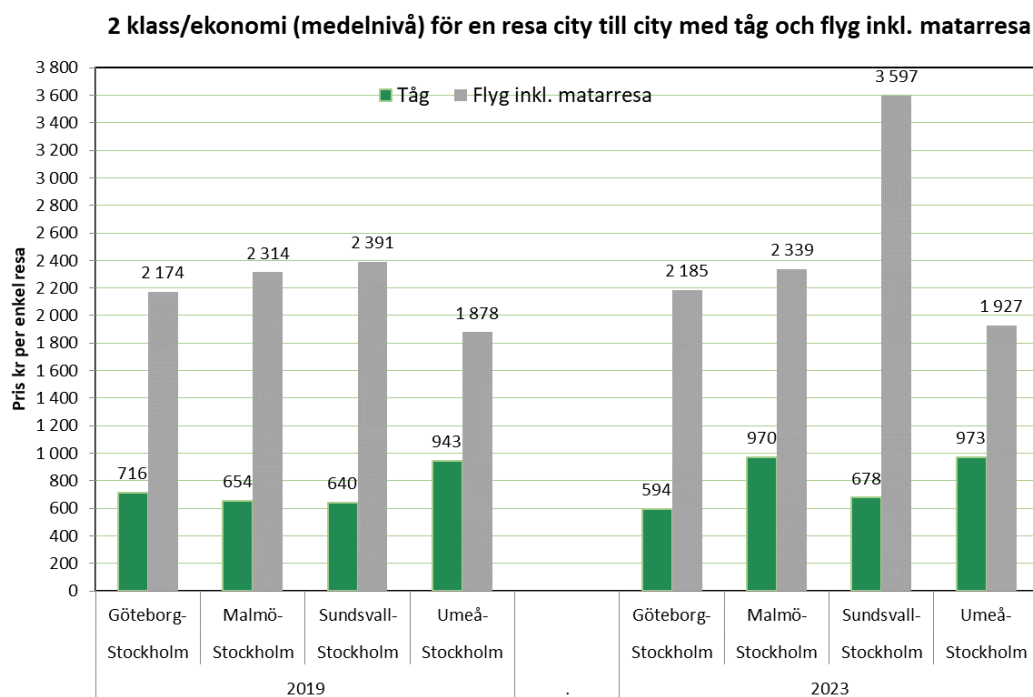


**Figur 17. Biljettpris i 2 klass/ekonomi (medelnivå; kr) i genomsnitt för en ombokningsbar biljett i andra klass/ekonomi bokad en vecka innan avresa, för tåg respektive flyg i de fyra stora långväga relationerna 2019 och 2023.**

Föregående prisdiagram visar 2 klass/ekonomi (medelnivå) i genomsnitt, där biljetterna är ombokningsbara. Avgifterna för ombokningsbar respektive återbetalningsbar biljett varierar mellan operatörerna. För SJ snabbtåg motsvarar det ett tillägg utöver en fast bokning på 100 kr för ombokningsbar och 250 kr för återbetalningsbar biljett. För flygbiljetter är motsvarande kostnad 300-500 kr.

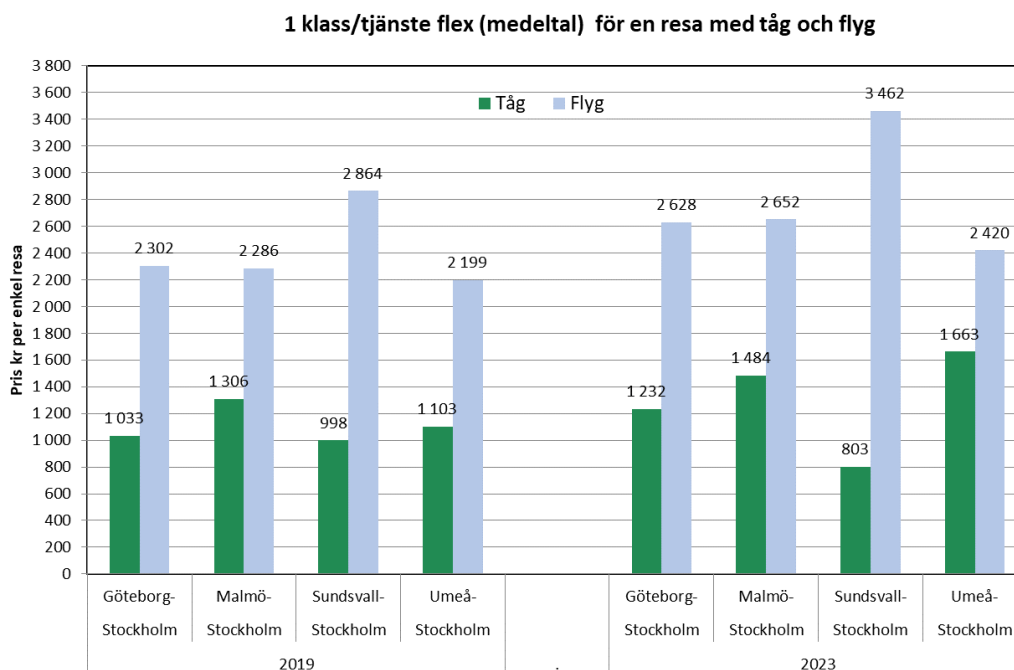
Priserna för tågbiljetter har gått upp signifikant 2023 på sträckan Malmö–Stockholm jämfört med 2022. Jämfört med 2019 är det tågbiljetterna Malmö–Stockholm (+48 %) och flygbiljetterna Sundsvall–Stockholm (+45 %) som ökat kraftigt. Övriga relationer har oförändrade eller sänkta priser, det senare framför allt tågbiljetter Göteborg–Stockholm (-17 %).

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



**Figur 18. Biljettpris i 2 klass/ekonomi (medelnivå; kr) för en biljett city till city inklusive anslutningsresor till och från flygplatsen, medeltal för operatörer bokad en vecka innan avresa för tåg och flyg i de fyra stora långväga relationerna 2019 och 2023.**

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



**Figur 19. 1 klass/tjänste flex, medeltal (kr) för en biljett, genomsnitt för operatörer bokad en vecka innan avresa för tåg och flyg i de fyra stora långväga relationerna 2019 och 2023.**

Genomsnittet för de högsta priserna har förändrats mellan 2019 och 2023. Prisförändringarna tyder sannolikt på förändrade resvanor och ändrad sammansättning av tjänste- och privatresenärer. Flygpriserna har gått upp 2023, vilket var påtagligt även 2022, för att täcka flygbolagens kostnader vilket främst högrisbiljetterna för tjänsteresenärer svarar för. På sträckan Umeå–Stockholm har tågbiljetterna blivit dyrare mellan 2022 och 2023 trots att restidsskillnaden mellan flyg och tåg är så pass stor att många resenärer väljer flyg. Detsamma gäller Göteborg–Stockholm och Malmö–Stockholm. För tåget generellt har skillnaderna mellan låga och höga priser minskat. Det är sannolikt en följd av hög efterfrågan från privatresenärer men svagare efterfrågan från tjänsteresenärer.

#### 4.4 Utvecklingen av långväga kommersiell tågtrafik 2023

##### Urval av sträckor och basår

Tabell 4 ger en översikt över inrikes kommersiella tåglinjer. Urvalet är de åtta definierade sträckorna med kommersiell fjärtrafik som också överensstämmer med urvalet i avsnitt 5. På tre av dessa sammanlagt åtta relationer förekommer också nattågstrafik som ingår i denna tabell till skillnad från andra analyser i rapporten.

Utvecklingen 2023 jämförs med tidigare år: 2019 är valt som det referensår med hittills störst efterfrågan och utbud i allmänhet. Referensåret 2022 möjliggör en jämförelse med föregående år och ger en bild av hur utbudet återhämtar sig efter coronapandemin. De procentuella förändringarna har färgmarkerats för ökad tydlighet, där grönt är förbättring och rött är försämring ur resenärens eller tillgänglighetssynvinkel. Det innebär att trender kan avläsas i mängden färgad area.

**Tabell 4. Åtta inrikes långväga kommersiella tåglinjer 2023 jämförda med 2019 och 2022**

Relation	Totalt antal turer med tåg					Medelrestid (tim:min)					Pris 2 kl. medelnivå (kr; 2022 års prisnivå)					Anm	
	2023		2022		2019	2023		2022		2019	2023		2022		2019		
	jmf 2022	jmf 2019	2023	2022	2019	jmf 2022	jmf 2019	2023	2022	2019	jmf 2022	jmf 2019	2023	2022	2019		
<b>Göteborg–Stockholm</b>	9%	3%	37	34	36												
SJ snabbtåg	6%	-11%	17	16	19	-1%	-1%	03:04	03:06	03:05	-4%	-13%	667	693	767		
MTRX snabbtåg	0%	13%	9	9	8	-2%	1%	03:15	03:19	03:14	-11%	-24%	523	587	692		
Övriga intercity	0%	0%	1	1	1	3%	-35%	03:33	03:26	05:29	-47%	-70%	179	339	604		2)
SJ regional (via Västerås)	25%	25%	10	8	8	0%	0%	04:45	04:45	04:45	-31%	-18%	381	553	465		
<b>Sundsvall–Stockholm</b>	0%	-13%	14	14	16												
SJ snabbtåg	-9%	-9%	10	11	11	0%	0%	03:32	03:32	03:33	5%	6%	678	643	640		
SJ övriga tåg	0%	-67%	1	1	3	0%	-5%	04:07	04:07	04:20	5%	-3%	434	415	450		
RKM regional+SJ	50%	50%	3	2	2	9%	8%	04:22	04:00	04:02	-16%	-27%	316	375	435		
<b>Malmö–Stockholm</b>	13%	0%	18	16	18												
SJ snabbtåg	15%	0%	15	13	15	0%	2%	04:32	04:32	04:26	17%	44%	1006	858	699		
Övriga intercity	0%	0%	2	2	2	-4%	-2%	04:48	05:00	04:53	100%	118%	699	349	321		3)
SJ nattåg (sovvagn)	0%	0%	1	1	1	-1%	-4%	07:05	07:11	07:23	31%	42%	1287	986	908		
<b>Östersund–Stockholm</b>	0%	14%	8	8	7												
SJ snabbtåg	0%	0%	1	1	1	0%	2%	04:54	04:54	04:49	13%	9%	930	823	854		
RKM regional+SJ	0%	0%	4	4	4	-4%	-9%	05:54	06:10	06:29			i.u.	i.u.	969		4)
SJ intercity	0%	100%	2	2	1	0%	11%	06:05	06:05	05:30	27%	-25%	651	511	868		
SJ nattåg (sovvagn)	0%	0%	1	1	1	-6%	-13%	07:53	08:23	09:01			i.u.	1006	1144		
<b>Karlstad–Stockholm</b>	33%	-20%	8	6	10												
SJ snabbtåg	100%	0%	4	2	4	3%	-4%	02:33	02:28	02:40	21%	52%	754	625	496		
Övriga intercity	0%	-100%	0	0	4					02:56							6)
SJ intercity (regional)	0%	100%	4	4	2	-2%	-11%	02:50	02:53	03:12	38%	14%	473	342	415		
<b>Malmö–Göteborg</b>	10%	-8%	23	21	25												
SJ snabbtåg	75%	-13%	7	4	8	-1%	10%	02:33	02:35	02:19	-21%	4%	362	460	349		
RKM reg.(Öresundståg)	-6%	-6%	16	17	17	1%	8%	03:12	03:11	02:57	3%	-5%	429	416	453		
<b>Borlänge–Stockholm</b>	0%	-10%	9	9	10												
SJ snabbtåg	-100%	100%	0	1	0					02:12					403		
SJ intercity	13%	-10%	9	8	10	2%	2%	02:26	02:23	02:23	22%	19%	376	309	316		
<b>Umeå–Stockholm</b>	43%	11%	10	7	9												
SJ snabbtåg	67%	25%	5	3	4	0%	-2%	06:17	06:16	06:24	12%	-1%	835	745	846		7)
RKM regional+SJ	0%	-33%	2	2	3	0%	1%	07:02	07:02	06:57	22%	2%	1202	986	1178		
SJ nattåg	0%	100%	1	1	0	0%		09:34	09:36				i.u.	1285	i.u.		8)
Övriga nattåg	100%	0%	2	1	2	-1%	-3%	09:10	09:13	09:25	-17%	-8%	1128	1354	1228		9)

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

**Anmärkning**

1) Bokning en vecka innan avgång (en onsdag). Priser insamlade från Samtrafiken samt operatörerna, vilka skiljer mer eller mindre.

2) Övriga intercity: Blå tåget 2019, Flixtrain 2022 och 2023

3) Övriga intercity: Transdev Snälltåget

4) Insamlade priser kan inte särskiljas från direkt SJ snabbtåg på sträckan

5) Banarbeten i perioder 2022 och 2023 har orsakat inställda tåg

6) Övriga intercity: Tågab 2019

7) Banarbeten i perioder 2023 har orsakat inställda tåg

8) SJ nattåg: Kommersiell trafik 2022 och 2023. Ingen prisuppgift 2023 (slutsålt eller inställt)

9) Övriga nattåg: Upphandlad trafik, Vy är operatör 2022 och 2023, SJ var operatör 2019

### Totalt antal turer

Analysen visar att totalt antal turer 2023 har ökat sedan föregående år, och tabellen har åtskilliga celler grönfärgade (dvs. en positiv förändring). Nivåerna från 2019 är återställda, med små avvikelser. En avvikelse är att det på några sträckor går något färre snabbtåg än 2019, som Göteborg–Stockholm, Sundsvall–Stockholm och Malmö–Göteborg. Det kan förmodligen skyllas på fordonsbrist hos SJ.

## Restider

Restiderna har förändrats blygsamt 2023 jämfört med 2021, men positivt med minutvinster på flera sträckor. Snabbtåget Borlänge–Stockholm på morgonen har dragits in 2023 och det medför avsaknad av en snabbare förbindelse.

## Biljettpriser

De genomsnittliga biljettpriserna för kategorin 2 klass medelnivå, det vill säga en ombokningsbar biljett bokad en vecka innan avgång (mättdagen; tidigare kallat normalpriset 2 klass), visar en uppåtgående trend 2023 för flera sträckor jämfört med de tidigare referensåren. Biljettpriserna på sträckan Göteborg–Stockholm har dock generellt minskat, och det är den sträckan där konkurrensen mellan operatörerna på spår i störst. För SJ snabbtåg såldes biljetterna för i princip oförändrade priser jämfört med 2022, med något större sänkning för MTRX. Främst är det Flixtrain som har sålt billigare biljetter än föregående år, men även SJ regional vilket tyder på lägre efterfrågan på dessa produkter. Även biljetterna till SJ snabbtåg Malmö–Göteborg hade lägre pris än föregående år.

De kraftigaste prishöjningarna under året har skett på sträckan Malmö–Stockholm, där biljettpriserna redan låg på en förhållandevis hög nivå. Det är sannolikt ett resultat av ett visst underutbud i relation till hög efterfrågan av framför allt fritidsresor (privatresor). Snälltåget som priskonkurrerar med SJ har ett begränsat utbud och även Snälltågets biljettpriser på medelnivå har stigit kraftigt 2023.

## Sammanfattande jämförelse

Det kommersiella tågutbudet har 2023 återhämtat sig helt från coronapandemin. Restiderna har mindre förbättringar 2023 med minutvinster på många sträckor jämfört med 2022.

Den uppåtgående trenden i biljettpriser på flera sträckor skulle kunna förklaras dels av kostnadsstegringar, men framför allt av den ökade efterfrågan på fritidsresor. Priskategorin 2 klass medelnivå (ombokningsbar biljett) speglar dock inte prisnivåerna på de billigare biljetterna särskilt bra. Den begränsade tillgången till billiga biljetter har medfört att flera resenärer får betala mer för sina tågresor än föregående år, särskilt vid bokning kort tid före avgång. Sträckan Göteborg–Stockholm och i viss mån Malmö–Göteborg är dock undantag där det sannolikt är den starka priskonkurrensen mellan olika operatörer som istället har pressat ner biljettpriserna jämfört med 2022.

## 5. Utvecklingen av utbud och priser i tågtrafik 1990-2023

### 5.1 Trafiksystem i det svenska järnvägsnätet

I det svenska järnvägsnätet har 55 relationer valts ut för att så långt möjligt täcka utvecklingen av utbudet på hela järnvägsnätet. För dessa relationer har data om utbud och priser samlats in för hela perioden 1990-2023. Därutöver har vissa data samlats in sedan 2005 på ytterligare 30 relationer, så att databasen innehåller totalt 85 tågrelationer, se bilaga 1.

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

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

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

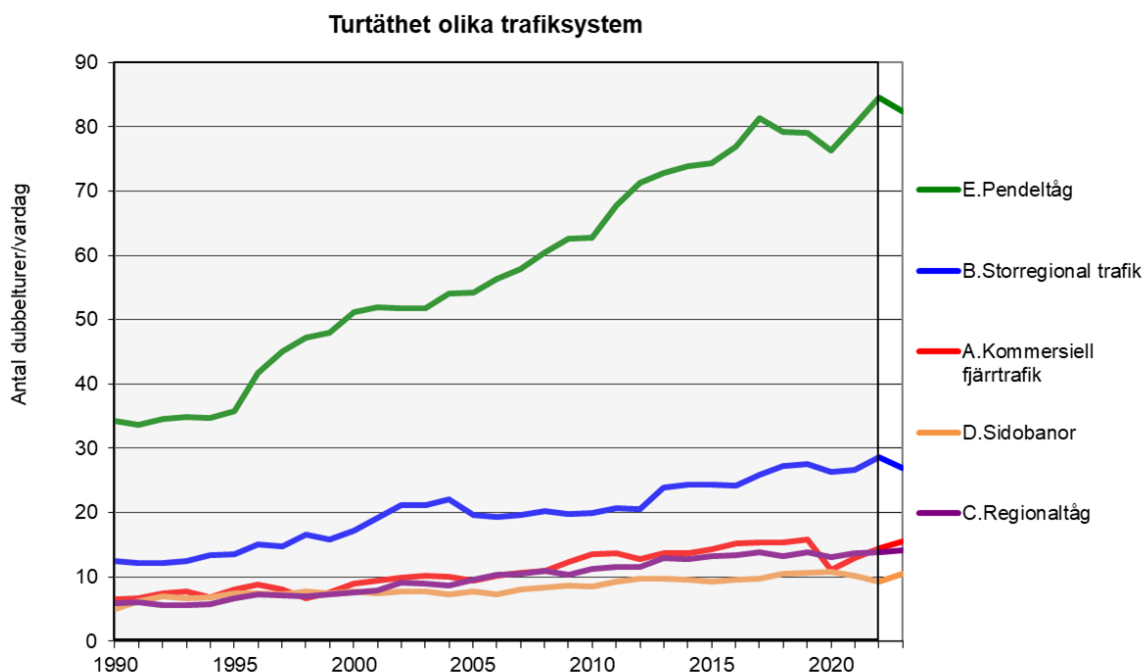
En sammanställning och bearbetning av utbudsdata för grupperna A-E ovan med sammanlagt 42 relationer har gjorts för 1990-2023. Medelvärden har beräknats för reshastighet i km/h, turtäthet i dubbelturer per vardag och biljettpriser i kr/mil. Dessa har beräknats som oviktade medelvärden för de linjer som ingår i undersökningen, och ger därför ingen exakt bild av värdet men beskriver trender i utvecklingen väl.

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

### 5.2 Utveckling av turtäthet

Turtätheten i trafiksystemen (Figur 20) har ökat successivt under perioden 1990-2023. Pendeltåg (trafiksystem E) och storregional trafik (B) har ökat kraftigt med mer än fördubblad turtäthet sedan 1990. Coronapandemin medförde inställda tåg främst i trafiksystemet kommersiell fjärrtrafik (A) 2020-2021, och en tillfällig

minskning för pendeltåg 2020. Sidobanor (D) har svagast utveckling men även där är trenden positiv under perioden sedan 1990.



**Figur 20. Genomsnittligt antal avgångar per vardag 1990-2023 i respektive trafiksystem A-E. Omkring 15 turer/dag motsvarar regelbunden entimmestrafik, 60 turer/dag kvartstrafik.**

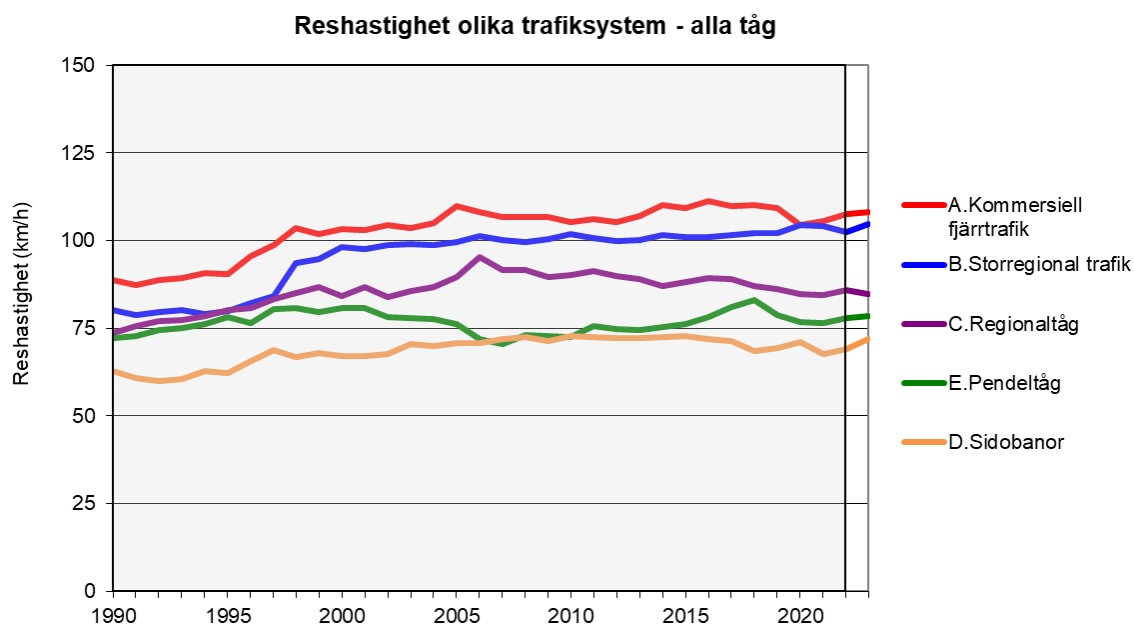
Skillnader mellan 2022 och 2023 är främst att grupperna E pendeltåg och B storregional trafik har fått minskad turtäthet, medan de andra kategorierna har svaga förbättringar. Minskningarna kan härledas till inställda pendeltåg i Stockholmsområdet samt inställda regionala tåg i Mälardalen på grund av brist på lokförare hos MTR. Om all långtidsplanerad trafik körts skulle samtliga grupper ha fått något ökad turtäthet 2023 jämfört med 2022. För 2022 var det fler akut inställda tåg på grund av lokförarbrist men det syns inte i mätningarna som görs en vecka innan planerad resdag.

### 5.3 Utveckling av restid

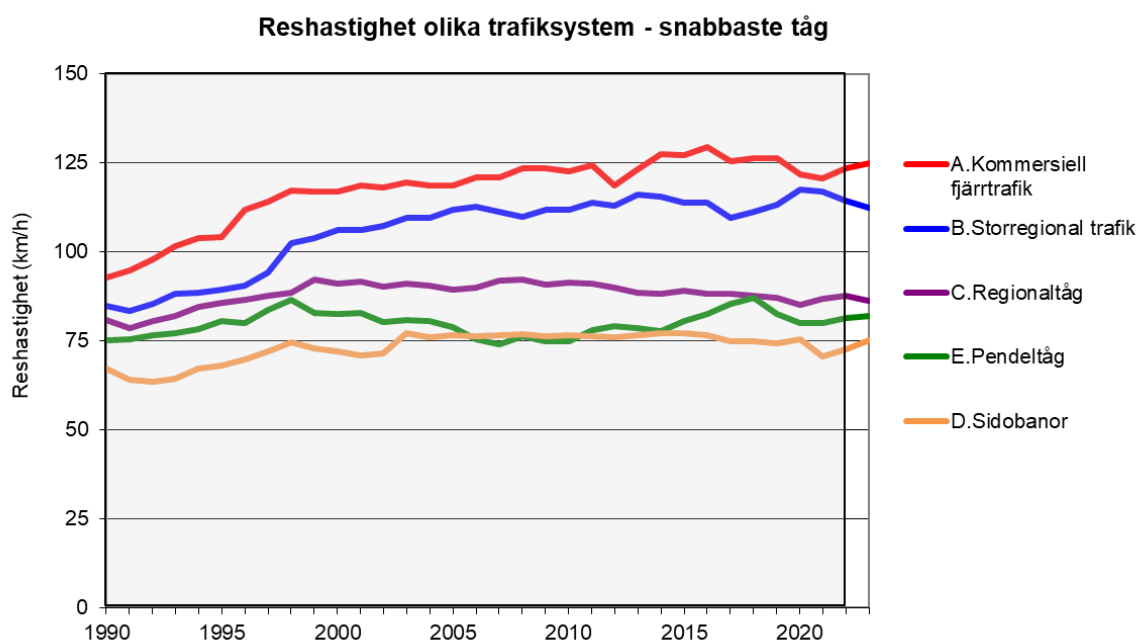
En bearbetning har gjorts av restider och turtäthet i utbudsdatan för att spegla de generella förändringarna för olika typer av trafik. Beräkningarna har gjorts som oviktade medelvärden för linjerna i de olika trafiksystemen A-E. På så sätt får man en genomsnittlig reshastighet respektive turtäthet som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

Reshastigheten, eller medelhastigheten för kommersiell fjärrtrafik och storregional trafik ökade framför allt i perioden 1995-2000 som följd av utbyggnaden av järnvägsnätet, bland annat i Mälardalen. Nya tåg med högre hastigheter har bidragit på de sträckor som anpassats för de högre hastigheterna. Även regionaltåg och sidobanor har ökat medelhastigheterna men inte lika markant. Efter 2015 har dock främst regionaltåg och sidobanor fått något minskad reshastighet som är svår att härleda. Det kan röra sig om såväl banarbeten som kapacitetsbrist med tidspåslag för

tågmöten eller i vissa fall ökat antal uppehåll. Nedgången för kommersiell fjärrtrafik 2020 beror främst på att de snabbaste tågen drogs in under coronapandemin.



**Figur 21. Genomsnittlig reshastighet (km/h) 1990-2023 för alla förbindelser i respektive trafiksystem A-E.**



**Figur 22. Genomsnittlig reshastighet med snabbaste tåg 1990-2023. Snabbaste tåg är i regel enstaka turer med färre uppehåll vid mellanstationer.**

De snabbaste tågen i respektive trafiksystem har högre medelhastigheter men utgör enbart en mindre del av det samlade utbudet. Under coronapandemin, och i viss utsträckning under 2022 och 2023 med personalbrist, har de snabbaste tågen ställts in. Det påverkar kurvorna för A kommersiell fjärrtrafik och B storregional trafik.



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

## 5.4 Utveckling av priser

Medelvärden för biljettpriser i kr/mil (det vill säga kronor per 10 km) har beräknats för olika trafiksystem oavsett produkt och standard. Dessa har beräknats som oviktade medelvärden för de linjer som ingår i undersökningen, och ger därför ingen exakt bild av priserna men beskriver utvecklingstendenser. I diagrammen redovisas fasta priser i 2022 års prisnivå respektive 2023 års priser. En indexserie har beräknats där 1990 har index 100 för IC/regional och RKM månadskort. För snabbtåg gäller dock 1991=100 förutom snabbtåg lägsta pris där 1996=100. Det speglar introduktionen av snabbtågsutbudet under 1990-talet.

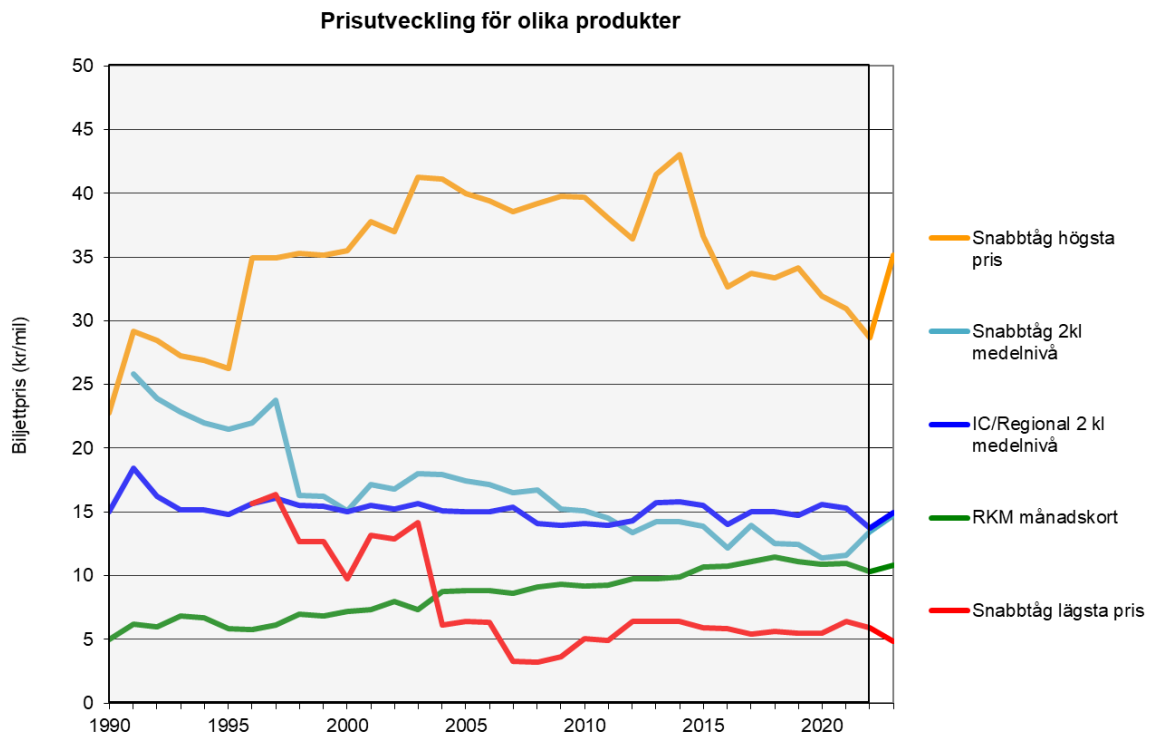
Utvecklingen för några olika produkter inom tågsystemen visar spännvidden i biljettpriserna. Från och med 1996 framgår den större prisdifferentiering som SJ införde i snabbtågstrafiken vilket innebär en stor skillnad mellan dyraste och billigaste biljetter. Priserna i kommersiell trafik har annars varit ganska stabila över perioden i reala termer, med vissa fluktuationer. Månads korten för pendling har dock blivit väsentligt dyrare under perioden, men har sedan 2015 legat still i prisutveckling räknat i fast pris.

**Tabell 5. Biljettpriser för några olika produkter inom trafiksystemen 2023**

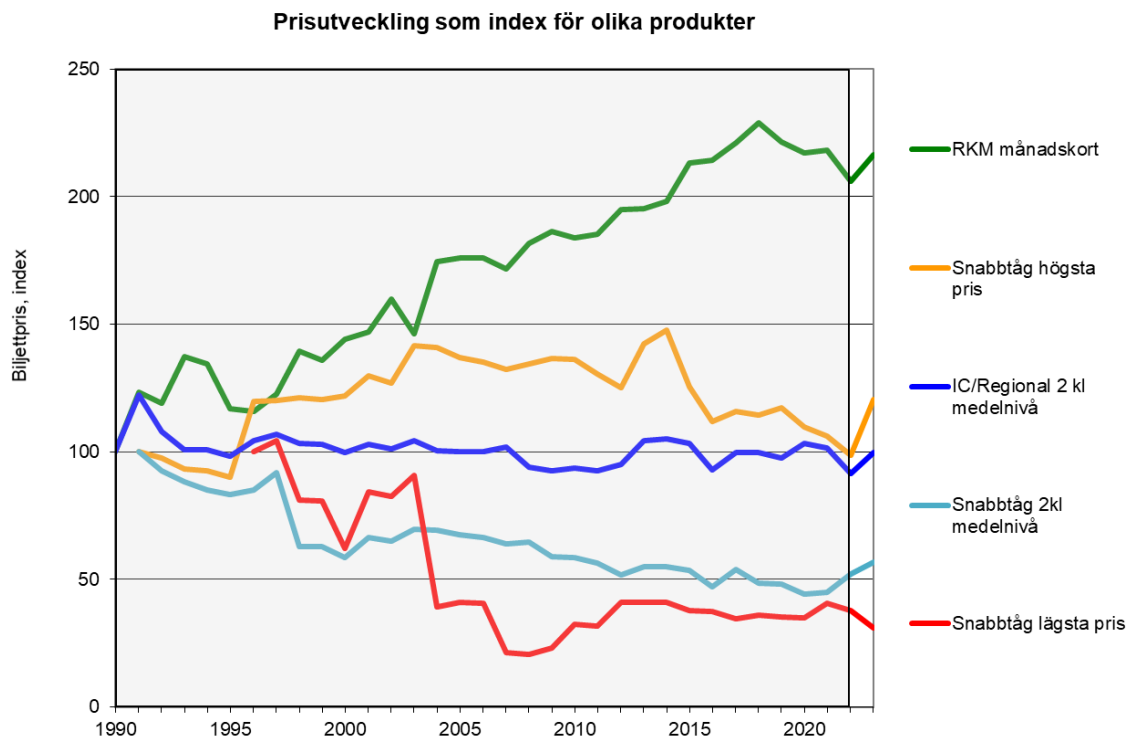
Produkt	Pris (kr/mil)	Index 2023	Förändring sedan 2022	Anmärkning
<b>Snabbtåg, högsta pris</b>	35,16	121	+23 %	1991= index 100
<b>Snabbtåg, 2 klass medelnivå</b>	14,71	57	+9 %	1991= index 100
<b>Snabbtåg, lägsta pris</b>	4,87	31	-17 %	1996= index 100
<b>IC/regional, (normalpris)</b>	16,26	96	+2 %	1990= index 100
<b>RKM månads kort<sup>1</sup></b>	10,84	216	+5 %	1990= index 100

<sup>1</sup> Beräknat på 40 enkla resor per 30 dagar

Medan biljettpriserna för upphandlad trafik har stigit sedan 1990 har de snarare sjunkit för kommersiell persontrafik. Förändringarna 2023 jämfört med föregående år är påtagliga höjningar för de flesta snabbtågsbiljetter, medan annonserat lägsta pris sjunkit. Prisnivån 2 klass medelnivå för snabbtåg, det vill säga en ombokningsbar men icke återbetalningsbar biljett bokad en vecka i förväg, har stigit senaste året liksom det högsta priset riktat mot tjänsteresenärer. Dessa prisförändringar är sannolikt en följd av fortsatt lägre efterfrågan på tjänsteresor sedan coronapandemin men kraftigt ökad efterfrågan på fritidsresor.



**Figur 23. Genomsnittliga biljettpriser (kr/mil i 2022 års priser) 1990-2023 för några olika produkter vid enkel resa, samt pris med månadskort vid daglig arbetspendling.**



**Figur 24. Index för genomsnittliga biljettpriser för olika produkter 1990-2023. 1990 är index 100, för snabbtåg dock 1991 (högsta pris och 2 kl medelnivå) samt 1996 (lägsta pris).**

## 6. Utvecklingen 1990-2023: Diskussion och slutsatser

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

Utbudet under coronapandemin 2020-2021 sjönk särskilt i kommersiell långväga trafik genom inställda tåg, medan i den regionala trafiken den övervägande delen av tågtrafiken kördes som planerat. Därefter har antalet avgångar återställts 2023 till nivån före pandemin, det vill säga det tidigare toppåret 2019. Dock har personalbrist 2022 och 2023 medfört inställda tåg främst hos SJ och MTR i Mälardalen och SL pendeltåg. Några stora banarbeten har också lett till omfattande tåginställelser i perioder.

Biljettpriserna i snabbtågstrafik har 2023 stigit för flertalet resenärer. Det speglar att privatresandet utvecklats mycket starkt sedan coronapandemin och 2023 ligger i nivå med 2019, eller till och med över. Tjänsteresandet har inte nått nivåerna 2019 vilket är en förklaring till att flyget på de stora inrikeslinjerna inte har återhämtat sig. Snabbtåg har följaktligen en fördel med högre turtäthet. De dyraste snabbtågsbiljetterna för fritidsresenärer säljs på sträckan Malmö–Stockholm där priserna har stigit påtagligt de tre senaste åren (2021-2023). Det tyder på underutbud i förhållande till efterfrågan av billigare tågbiljetter. Däremot har biljettpriserna sjunkit på sträckan Göteborg–Stockholm under samma period vilket tyder på motsatsen, det vill säga en stark priskonkurrens mellan tågoperatörerna.

Flygutbudet har inte återhämtat sig lika väl som tåget sedan coronapandemin, och ligger 2023 generellt på ungefär halva antalet avgångar jämfört med 2019. Däremot sker en priskonkurrens med tåg på de största reserelationerna Göteborg–Stockholm, Malmö–Stockholm och Umeå–Stockholm, med billiga flygbiljetter som beroende på avgång kan vara lägre än tillgängliga biljetter för tågresor. Inte heller bussutbudet har återhämtat sig och det är svårt för buss att konkurrera såväl i restid som i pris med lågprisbiljetter för tåg och flyg på de större relationerna. Under 2023 kunde dock en viss ökning i turtäthet med buss noteras, vilket sannolikt är en följd av de allt dyrare snabbtågsbiljetterna.

Sammanfattningsvis har 2023 inneburit en återställning av tågutbudet sedan 2019 före coronapandemin. Interna järnvägsproblem som personalbrist och trafikinställelse vid banarbeten har dock dämpat utbud och efterfrågan. Däremot har tågets konkurrenssituation med flyg och buss förändrats radikalt efter pandemin och snabbtåg är nu tydligt marknadsledande i många långväga relationer. Efterfrågan är relativt svag på tjänsteresor men mycket stark på privatresor, i nivå med det tidigare toppåret 2019.

## 7. Referenser

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

Bantrafik, 2022. Statistik 2023:23. Trafikanalys (och tidigare års motsvarande publikationer)

Fröidh, O., Andersson, J., och Thulin, M. 2022. *Utbud och priser i persontrafik på järnväg 2022. Utveckling i Sverige 1990-2022*. Rapport TRITA-ABE-RPT-2230. Stockholm

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

Prop. 2008/09:176. Konkurrens på spåret

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

## Bilaga 1: Lista över undersökta relationer

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

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

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

## Utbud och priser i persontrafik på järnväg 2023

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

## Bilaga 2: Databaser och tabeller

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

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

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

**Tabell B2.1: Exempel på samlingstabell (original i excelformat).**

Karlstad - Stockholm											
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser (i 2023 års priser)					
	Totalt	därav		Kortaste restid	Medelrestid	IC/Reg		Lägsta pris	Snabbtåg		Högsta pris
		Snabbtåg	därav utan byte			2kl grundpris	(Index)		2kl medelnivå	2kl lägsta pris	
1990	7	---	4	3:08	3:15	499 kr	100	152 kr	.	.	777 kr
1991	8	---	5	3:05	3:19	607 kr	122	177 kr	.	.	953 kr
1992	8	---	5	2:59	3:19	546 kr	109	290 kr	.	.	930 kr
1993	10	3	6	2:39	3:08	521 kr	104	153 kr	.	.	888 kr
1994	8	1	4	2:35	3:16	524 kr	105	165 kr	.	.	883 kr
1995	8	1	5	2:33	3:13	511 kr	102	161 kr	.	.	861 kr
1996	8	1	5	2:28	3:13	523 kr	105	183 kr	676 kr	501 kr	1 155 kr
1997	5	1	5	2:28	2:57	556 kr	111	195 kr	773 kr	520 kr	1 149 kr
1998	5	2	5	2:27	2:46	528 kr	106	195 kr	528 kr	420 kr	1 187 kr
1999	6	2	5	2:28	2:52	526 kr	105	195 kr	526 kr	418 kr	1 182 kr
2000	6	2	6	2:28	2:54	528 kr	106	193 kr	528 kr	421 kr	1 170 kr
2001	7	2	7	2:28	2:56	543 kr	109	188 kr	564 kr	453 kr	1 218 kr
2002	7	2	7	2:25	2:52	532 kr	106	184 kr	552 kr	443 kr	1 193 kr
2003	9	4	8	2:18	2:58	575 kr	115	198 kr	602 kr	535 kr	1 551 kr
2004	9	6	9	2:15	2:39	574 kr	115	186 kr	603 kr	198 kr	1 564 kr
2005	7	7	7	2:19	2:25	588 kr	118	204 kr	615 kr	248 kr	1 385 kr
2006	9	4	9	2:21	2:49	580 kr	116	202 kr	607 kr	245 kr	1 366 kr
2007	10	4	9	2:21	2:48	562 kr	113	122 kr	587 kr	122 kr	1 334 kr
2008	9	3	9	2:12	2:54	565 kr	113	118 kr	592 kr	118 kr	1 357 kr
2009	9	4	9	2:12	2:55	590 kr	118	118 kr	618 kr	118 kr	1 433 kr
2010	9	3	9	2:11	2:55	576 kr	115	116 kr	604 kr	178 kr	1 422 kr
2011	8	4	8	2:12	2:41	566 kr	113	113 kr	584 kr	173 kr	1 372 kr
2012	8	3	8	2:22	2:41	578 kr	116	112 kr	604 kr	231 kr	1 360 kr
2013	9	6	8	2:15	2:49	618 kr	124	112 kr	661 kr	231 kr	1 594 kr
2014	8	6	8	2:11	2:37	619 kr	124	113 kr	663 kr	231 kr	1 597 kr
2015	6	4	6	2:11	2:42	618 kr	124	113 kr	539 kr	231 kr	1 303 kr
2016	8	6	8	2:11	2:31	448 kr	90	112 kr	480 kr	229 kr	1 265 kr
2017	10	7	9	2:25	2:48	460 kr	92	225 kr	544 kr	225 kr	1 312 kr
2018	10	6	9	2:17	2:51	508 kr	102	221 kr	484 kr	221 kr	1 287 kr
2019	10	4	10	2:20	2:53	489 kr	98	217 kr	496 kr	217 kr	1 236 kr
2020	4	3	2	2:29	3:04	744 kr	149	216 kr	382 kr	216 kr	948 kr
2021	5	2	5	2:20	2:47	502 kr	100	211 kr	532 kr	233 kr	847 kr
2022	6	2	6	2:22	2:44	466 kr	93	215 kr	625 kr	215 kr	973 kr
2023	8	4	8	2:16	2:41	517 kr	104	195 kr	754 kr	275 kr	1 389 kr

## KPI

De flesta priserna i denna rapport redovisas i 2022 års prisnivå (fast pris) med utgångspunkt från konsumentprisindex (KPI) om inte annat anges. KPI och omräkningsfaktorn från löpande pris 1990-2022 framgår av tabell nedan. KPI för 2023 (helår) fanns inte framtaget när analysen gjordes men blir del av efterföljande års analys.

**Tabell B2.2: KPI 1990-2022**

År	KPI	Index 2022=1,00
1990	207,8	1,790
1991	227,2	1,637
1992	232,4	1,600
1993	243,2	1,529
1994	248,5	1,497
1995	254,8	1,460
1996	256,0	1,453
1997	257,3	1,445
1998	257,0	1,447
1999	258,2	1,440
2000	260,7	1,427
2001	267,1	1,392
2002	272,8	1,363
2003	278,1	1,337
2004	279,2	1,332
2005	280,4	1,326
2006	284,2	1,309
2007	290,5	1,280
2008	300,6	1,237
2009	299,7	1,241
2010	303,5	1,226
2011	311,4	1,194
2012	314,2	1,184
2013	314,1	1,184
2014	313,5	1,186
2015	313,4	1,187
2016	316,4	1,175
2017	322,1	1,155
2018	328,4	1,132
2019	334,3	1,113
2020	335,9	1,107
2021	343,2	1,084
2022	371,9	1,000
2023	371,9	1,000

\*) KPI för 2023 har satts lika med 2022



## Bilaga 3: Metoder för insamling och bearbetning av data

### Metod för insamling av data

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

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

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

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

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

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

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

## Metod för bearbetning av utbudsdata från Samtrafikens databas

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

### Relationer

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

### Filtrera och justera GTFS

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

- Filtrera bort linjer som är kortare än 20 km
- Ta bort alla turer som inte går måndagen
- Ta bort turer som är en delmängd av andra turer. Dvs. turer vars avgångstid och ankomsttid för vardera hållplats återfinns i en annan tur.
- Ta bort ytterligare turer definierade i en fil. För att ta hand om dubblerade 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 turer från GTFS.

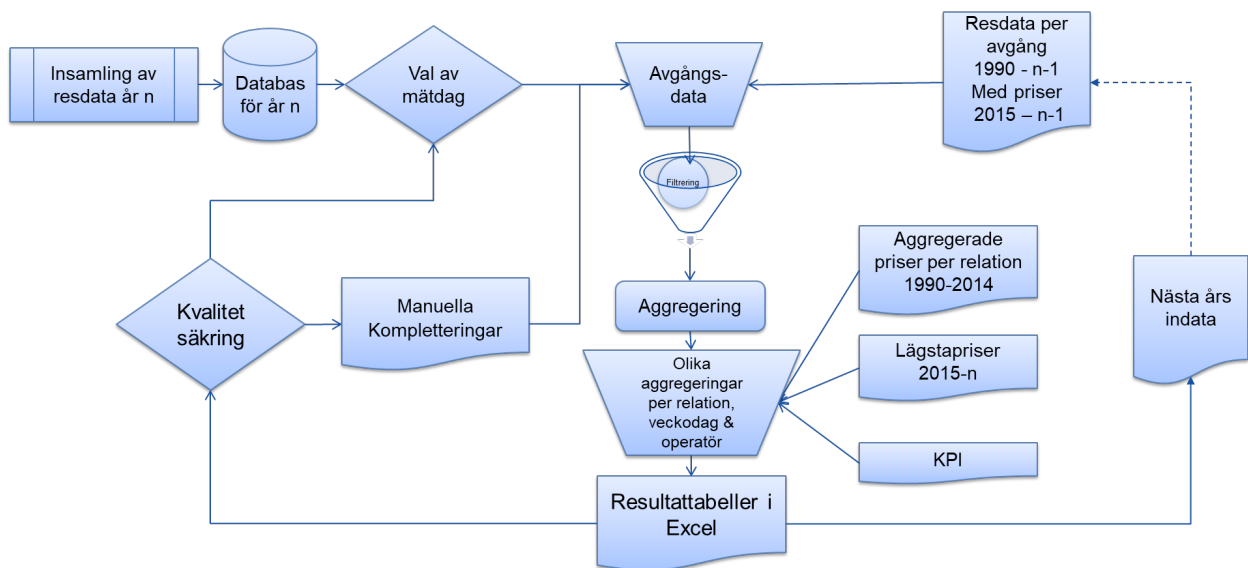
### Sök resor i Visum

### Exportera till databas

Resultaten från Visum exporteras till en databas där de sammanställs.



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



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

## Definitioner

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

## Studerade relationer

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

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

## Utbudsdata

Följande data redovisas för varje tågförbindelse:

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

## Utbudsdata på aggregerad nivå

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

- kortaste restid
- medelrestid
- turantal

I förekommande fall redovisas uppgifterna även uppdelade efter:

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

## Nattåg

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

## Bussar

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

## Bytesförbindelser

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

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

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

## Produktbeteckningar

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

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

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

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

## Tågnummer

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

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

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

## Biljettpriser

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

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

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

- 2 klass normalpris, medelnivå (för snabbtåg en veckas förköp, ombokningsbar biljett eller motsvarande)
- 1 klass normalpris
- 2 klass rabatterat pris (en veckas förköp ombokningsbar biljett eller motsvarande)
- 2 klass lägsta pris för vuxen
- 1 klass högsta pris för vuxen

## Slutsatser om mätningen av priser

I denna studie har utbudsdata sammanställts för åren 1990-2023. Sammanställningen ger en detaljerad bild av persontransportutbudet på stora delar av det svenska järnvägsnätet under denna period.

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

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

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

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

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

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

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



**TRANSPORT  
STYRELSEN**

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