

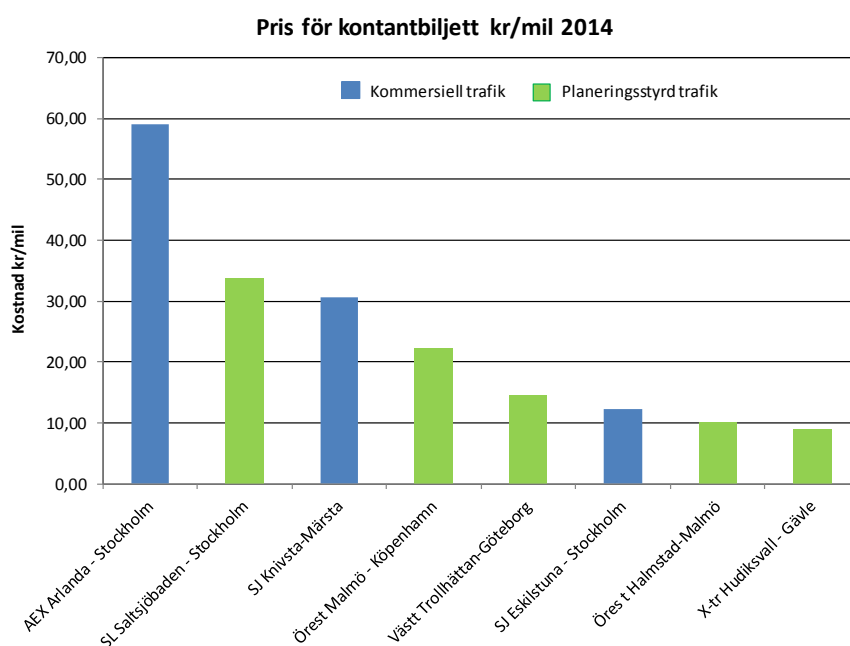


Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2014

och

Utvärdering av avreglering och konkurrens samt analys av kommersiell och planeringsstyrd trafik

BO-LENNART NELLDAL
JOSEF ANDERSSON
OSKAR FRÖIDH



Rapport
Stockholm 2014

TRITA-TSC-RR 14-008
ISBN 978-91-87353-52-9
www.kth.railwaygroup.kth.se

KTH Arkitektur och samhällsbyggnad
Avdelningen för trafik och logistik
KTH, SE-100 44 Stockholm

|

Royal Institute of Technology (KTH)
School of Architecture and the Built Environment
Division of Transport and Logistics

TRITA-TSC-RR 14-008
ISBN 978-91-87353-52-9

Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2014

och

**Utvärdering av avreglering och konkurrens samt analys av
kommersiell och planeringsstyrd trafik**

Development of supply and prices for railway lines in Sweden 1990-2014

and

**Evaluation of deregulation and competition and
Analysis of traffic planned by commercial companies and by Passenger
Transport Authorities (PTA)**

Bo-Lennart Nelldal • Josef Andersson • Oskar Fröidh

Kungliga Tekniska Högskolan (KTH)
Avdelningen för Trafik & Logistik
KTH Järnvägsgrupp
2014-10-31

Innehållsförteckning

Förord	6
Kort sammanfattning	7
Sammanfattning	8
1. Inledning	16
1.1 Bakgrund	16
1.2 Metod	16
1.3 Rapportens uppläggning	18
1.4 Översiktlig beskrivning av tabeller och databaser	19
2 Utvecklingen av tågtrafiken	22
2.1 Utvecklingen av efterfrågan 1950-2013	22
2.2 Utvecklingen av utbud och priser 1990-2014	25
2.3 Utvecklingen av persontransportarbetet 2013	26
2.4 Utbudsförändringar i tågtrafiken i T14 15 december 2013 – 13 december 2014	30
3 Effekter av avreglering av persontrafik på järnväg	31
3.1 Trafikpolitiska förutsättningar	31
3.2 Interregional trafik i konkurrens t.o.m. 2014	32
3.3 Ny trafik i tågplan 2015	38
3.4 Privat interregional trafik som upphört	44
3.5 Interregional trafik med och utan konkurrens 2014	47
3.6 Regional trafik med och utan konkurrens 2014	49
3.7 RKMs trafik som konkurrerar med fjärrtrafiken	50
4 Utvärdering av avregleringens effekter	52
4.1 Ökat tågutbud i storstadstriangeln som följd av avregleringen	52
4.2 Konkurrens för alla transportmedel i storstadstriangeln 1990-2015	55
4.3 Hittillsvarande effekter av avregleringen	58
4.4 Möjliga långsiktiga effekter av avregleringen av tågtrafiken	62
5 Analys av kommersiell och planeringsstyrd trafik	64
5.1 Bakgrund och syfte	64
5.2 Metod	64
5.3 Olika typer av trafik	64
5.4 Tidtabeller och utbud	66
5.5 Priser för arbetsresor och enstaka resor	69
5.6 Kommersiell och planeringsstyrd trafik – några slutsatser	73
6 Utvecklingen av utbud i olika typer av tågtrafik	74
6.1 Det svenska järnvägsnätet och dess trafikering	74
6.2 Utveckling av resehastigheter	78
6.3 Utveckling av turtäthet	88
6.4 Utveckling av priser	90

7	Långväga busstrafik i konkurrens med tåg	93
8	Inrikesflyg i konkurrens med tåg	97
9	Konkurrens mellan transportmedlen	101
9.1	Intermodal konkurrens 2014.....	101
10	Prisstruktur och metodproblem	103
10.1	Taxestruktur på järnväg.....	103
10.2	Slutsatser om undersökningsmetodik	104
	Bilaga 1: Metodik och definitioner	105
	Bilaga 2: Bearbetning av utbudsdata från Samtrafikens databas	108
	Bilaga 3: Lista över undersökta relationer.....	110
	Rapportserien utbud och priser från KTH	113

Förord

Trafikanalys har i samarbete med Transportstyrelsen gett KTH Järnvägsgrupp i uppdrag att beskriva utvecklingen av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 2012-2014. I detta ingår också att beskriva effekterna av avregleringen och konkurrensen mellan olika transportmedel i långväga trafik. Denna rapport innehåller även en analys av den kommersiella och planeringsstyrda trafikens struktur. Projektet samfinansieras mellan Trafikanalys och Transportstyrelsen. Uppdragsgivare har varit Trafikanalys och kontaktman Fredrik Svensson.

Tidigare har Banverket gett KTH detta uppdrag succesivt för åren 1990-2009. För detta ändamål har en databas byggts upp som innehåller ett stort antal uppgifter om utbud och priser på järnvägslinjer över hela Sverige. De senaste åren har även data för flyg och från långväga busstrafik samlats in. En översiktlig analys av utvecklingen under den hela perioden 1990-2014 redovisas i denna rapport. En sammanställning av data redovisas i bilaga.

Arbetet har genomförts av Bo-Lennart Nelldal, Oskar Fröidh, Josef Andersson och Maria Thulin vid avdelningen för trafik och logistik. Bo-Lennart Nelldal har varit projektledare och författat huvuddelen av denna rapport. Oskar Fröidh har främst bidragit med beskrivningen av den avreglerade trafikens utveckling 2015 och alla kartor. Maria Thulin har svarat för inkodning av tidtabeller och priser. Josef Andersson har utvecklat ett program för att ta fram tidtabellsdata från Samtrafiken och har bearbetat databasen och tagit fram tabeller. Författarna svarar själva för slutsatserna i rapporten.

Stockholm 2014-10-31

Bo-Lennart Nelldal

Professor em

Kort sammanfattning

Utvecklingen i ett långsiktigt perspektiv

- Privatbilens expansion 1950-1970 och minskad tågtrafik
- Energikriserna 1974 och 1979 och ökad tågtrafik
- Flygets expansion under 1980-talet och stagnerande tågtrafik
- Investeringar i järnvägar och nya tåg 1990-2010 gav fördubblad tågtrafik
- Kvalitetsproblem från 2010 som följd av ökad trafik och eftersatt underhåll

Utvecklingen 1990-2014

- KTH har undersökt utbudet i tågtrafiken varje år 1990-2014 – en unik tidsserie
- Det går dubbelt så många tåg som går 20% snabbare 2014 än 1990
- Priserna har varit stabila men prisdifferentieringen har ökat
- Tågresandet har ökat med nästan 100% sedan 1991
- Resandet med regionaltåg har ökat med 200% och med fjärrtåg med 50%

Effekter av avregleringen av den kommersiella fjärrtrafiken från 2007

- Konkurrens med SJs fjärrtrafik huvudsakligen med lågpriståg med gamla vagnar
- Inte bara konkurrerande utan även kompletterande trafik har startats
- Konkurrens mellan regionaltåg och fjärrtåg Göteborg-Malmö har lett till nedläggning av trafik
- Från 2015 hård konkurrens mellan snabba tåg Stockholm-Göteborg
- På lång sikt kan konkurrensen leda till nedläggning av mindre lönsam trafik

Effekter av konkurrensen mellan transportmedel

- Hård konkurrens inom inrikesflyget sedan 1994 - stabil på de största linjerna
- Konkurrens både mellan både flygbolag och flygplatser som är labil på de mindre linjerna
- Konkurrens i långväga busstrafik sedan 1997 huvudsakligen med lågt pris
- Busskonkurrensen har minskat som följd av lägre tågpriser
- Konkurrens mellan tågbolag hittills marginell men kommer att öka 2015

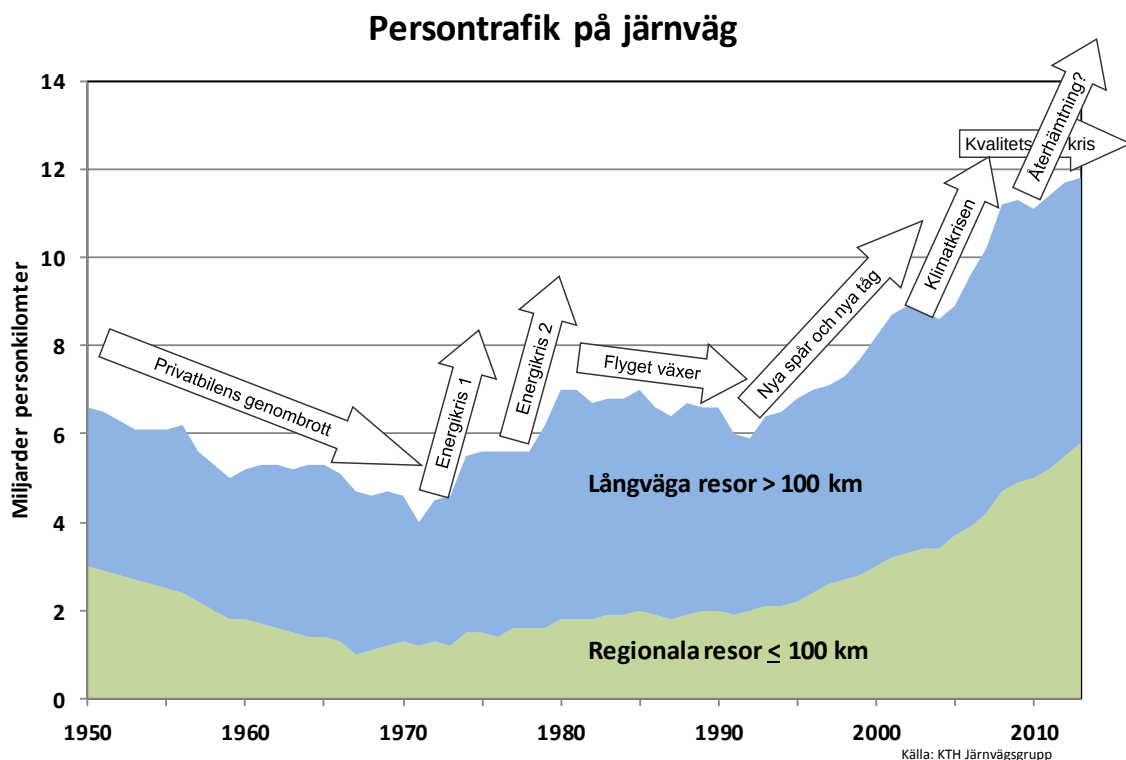
Jämförelse mellan kommersiell och planeringstyrd trafik

- Kommersiell regionaltrafik bedrivs av SJ huvudsakligen i Mälardalen - all annan regionaltrafik är planeringstyrd och upphandlad där utbud och priser bestäms genom politiska beslut
- Kommersiell trafik har kortare restider och högre komfort än planeringstyrd
- Planeringstyrd trafik har högre och jämnare turtäthet än den kommersiella
- Planeringstyrd trafik har lägre priser för månadskort medan kommersiell trafik ofta har lägre priser för kontantbiljetter
- På lång sikt kan all regionaltrafik i Sverige bli planeringstyrd och minska utrymmet för kommersiell fjärrtrafik

Sammanfattning

Utvecklingen i ett långsiktigt perspektiv

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



Figur 1: Utveckling av persontransportarbetet med järnväg 1950-2013.

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

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

Utvecklingen av utbud och priser 1990-2014

KTH Järnvägsgrupp har undersökt utbud och priser på ett stort urval av järnvägslinjer varje år 1990-2014. Sammanfattningsvis visar dessa data tydligt att medelhastigheten höjts kraftigt framförallt på längre avstånd och att turtätheten samtidigt ökat generellt men mest i lokal- och regional trafik. Investeringarna i infrastruktur och nya tåg har resulterat i 100 % fler tåg som går minst 17 % snabbare. Sammantaget har det inneburit en ökning av tågresandet med 97 % i personkilometer från 1991, som var den lägsta nivån efter att resemomsen införts, till 2013 som är den senast tillgängliga statistiken. De kortväga resorna under 10 mil har ökat med 205 % och de långväga resorna med 46 %. Det är framförallt den regionala trafiken och den interregionala snabbtågstrafiken som ökat mest.

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

Priserna i kommersiell trafik har blivit alltmer differentierade. Under 1990-talet infördes X2000-tågen med högre komfort och kortare restider som kunde konkurrera med flyg och därmed en högre prisnivå. InterCity-tåg och regionaltåg har haft en relativt stabil prisnivå bortsett från när moms infördes på resor 1991. Under 2000-talet har alltmer flexibel prissättning införts i SJ:s trafik med låga priser även på X2000-tågen. Prisdifferentieringen har ökat – från ett genomsnitt på 14 kr/mil till ett högsta pris på 40 kr/mil och ett lägsta pris på 3 kr/mil. Priserna för månadskort i länshuvudmannatrafik har mer än fördubblats sedan 1990 men från en låg nivå, se figur 2-5.

Effekter av avregleringen

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

Syftet med avregleringen av järnvägen är i grunden att den ska leda till en förbättring av trafikutbudet så att fler väljer tåget. Det kan ske på två sätt: Dels genom att nya operatörer etablerar ny trafik dels genom att de gamla statliga operatörerna blir effektivare och mer kundanpassade genom konkurrenstrycket. Avregleringens effekter kan således inte bara mätas i de nya operatörernas etablering utan även hur de gamla operatörerna påverkats. Av tabell 1 framgår den nya trafikens karaktär och hur den påverkat SJ och marknaden.

I jämförelse med konkurrensen inom flyg- och busstrafiken så har konkurrensen inom järnvägstrafiken hittills varit mycket begränsad. Att det är så beror på att det är en stor affärsrisk att investera i moderna lok och vagnar och att planeringstiden är lång samtidigt som det är kapacitetsbrist i järnvägsnätet. Fram t.o.m. 2014 har alla nya operatörer kört huvudsakligen med lok och gamla vagnar som ger längre restider än SJ:s snabbtåg. Därför har de nya operatörerna hittills inriktat sig på speciella nischer såsom lågprismarknader eller veckosluts- och säsongtrafik.

Ett speciellt fall är att kommunal eller landstingsägd och delvis skattesubventionerad trafik konkurrerar med kommersiell trafik. Mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn började Öresundstågen från år 2009 att konkurrera med statligt trafik som bedrivs av SJ på

företagsekonomiska villkor. SJ valde då att fortsätta att köra fjärrtrafik samtidigt som Öresundstågstrafiken utvidgades. Utbudet ökade med både fler turer och lägre priser och antalet resenärer ökade med ca 40 % samtidigt som tåget tog marknadsandelar från andra transportmedel. 2012 beslutade SJ plötsligt att lägga ner sin trafik på grund av bristande lönsamhet.

2014 valde SJ dock att åter köra trafik Göteborg-Malmö med nya snabbtåg. Utbudet var 7 snabbtåg per dag med en restid på ca 2:30 mellan Göteborg och Malmö, vilket kan jämföras med Öresundstågen som tar 3:12 men där det går 16 turer d.v.s. ett tåg i timmen.

2014 tillkom också ny trafik med direkta tåg Stockholm–Västerås–Ludvika i veckosluten. Tåg i Bergslagen trafikerar sträckan Västerås–Fagersta–Ludvika med Tågkompaniet som är operatör. Från 2014 har Tågkompaniet kört fem avgångar lördagar och söndagar från och till Stockholm utan byte. Härigenom har det blivit direkttåg, i stället för tågbyte i Västerås till SJs tåg med långa väntetider.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) kan således delvis konkurrera med kommersiell interregional trafik när linjerna blir länsgränsöverskridande och allt längre. Några sådana exempel framgår av kartan i figur 5. Huvudsakligen kompletterar dock RKMs trafik den kommersiella interregionala trafiken och fungerar som matartrafik till den kommersiella trafiken

2015 kommer det att bli hård konkurrens mellan Stockholm och Göteborg då MTR har köpt nya tåg och kommer att konkurrera med SJ:s snabbtåg. MTR planerar att köra upp till 8 tågpar per vardag med en restid på 3:20. Enligt den första ansökan skulle trafiken starta i augusti 2014 men har sedan skjutits upp till mars 2015. SJ körde 18 turer med snabbtåg under 2014 med normalt med en restid på ca 3:10 och några direkta snabbtåg i högtrafik på 2:50. Inför 2015 har SJ valt att förkorta den normala restiden till ca 3:00 genom att minska antalet uppehåll.

Även ett företag som hette Citytåg sökte 5 tåglägen för snabba tåg fr.o.m. mars 2014 men skaffade inga tåg. I juni 2014 köptes dock Citytåg upp av Skandinaviska Jernbanor som dock aldrig utnyttjade tåglägena. En annan operatör som hade sökt tåglägen mellan Sundsvall och Stockholm för trafik under 2014 kom aldrig igång och har inte sökt tåglägen för 2015.

Utbudet av fjärrtrafik mellan Stockholm och Göteborg kommer 2015 att öka med 34 %. Det är första gången som det blir en mer omfattande konkurrens med någorlunda likvärdiga tågprodukter. Det innebär ett det sannolikt kommer att bli en priskonkurrens. Då kan det totala tågresandet komma att öka samtidigt som operatörerna tar resenärer av varandra.

Erfarenheten från avregleringen av den långväga busstrafiken 1997 är att lägre priser kan innebära att fler bilister väljer att åka tåg. När de konkurrerande bussarna sänkte priset mellan Stockholm och Dalarna ökade bussresandet kraftigt. Då förlorade tåget först resenärer men när sedan också tåget sänkte priset ökade tågresandet med 50 % på fem år. Eftersom i genomsnitt 75 % åker bil på långväga resor i Sverige så kom de flesta resenärerna från bil, även om de kom också tillbaka några från bussen som normalt har en marknadsandel på ca 5%.

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

Kommersiell och planeringstyrd trafik

I kommersiell trafik kan operatören själv bestämma utbud och priser och försöka maximera sin vinst. I den planeringstyrda trafiken fastställs oftast utbud och priser genom politiska beslut och det gäller snarare att minimera underskottet än att maximera vinsten. I denna rapport har gjorts en analys av den kommersiella regionaltrafiken som bedrivs av SJ, huvudsakligen i Mälardalen. Detta är den enda kommersiella regionaltrafik som bedrivs i dag, medan all annan lokal- och regionaltrafik tagits över eller etablerats av RKM och upphandlas i konkurrens.

Den kommersiella trafiken har en mer kostnads- och marknadsanpassad tidtabell än i den planeringstyrda. Tidtabellerna är mer efterfrågeanpassade i kommersiell trafik med färre turer i lågtrafik – planeringstyrd trafik är den mer jämn över dygnet och veckan ”public service”.

Priset för periodkort (månadskort) är högre i kommersiell trafik än i planeringsstyrd trafik medan Kontantbiljetter är ibland billigare i kommersiell trafik. Priserna i kommersiell trafik är avståndsberoende medan priserna i RKM trafik är ofta kopplade till zontaxan med få nivåer eller ”flat rate” d.v.s. ett enhetspris för ett helt län eller område. Restiderna är kortare och komforten högre i den kommersiella trafiken medan turtätheten är högre i den planeringstyrda trafiken.

Den verkliga kostnaden för resenären påverkas av avdragen för arbetsresor. SL:s kort ligger under gränsen för avdrag medan de flesta andra RKM-kort medger ca 10% rabatt. SJ:s kort medger 20-25% rabatt över 7 mil. Månadskort är billigare i planeringstyrd trafik särskilt med hänsyn till lokala anslutningsresor som ofta ingår, men som måste köpas till i SJs trafik.

Hittills har utvecklingen gått mot att alltmer trafik har blivit planeringsstyrd. I ett långsiktigt perspektiv kan all regional trafik i Sverige komma att bli planeringsstyrd och också komma att i högre utsträckning konkurrera med den kommersiella interregionala trafiken.

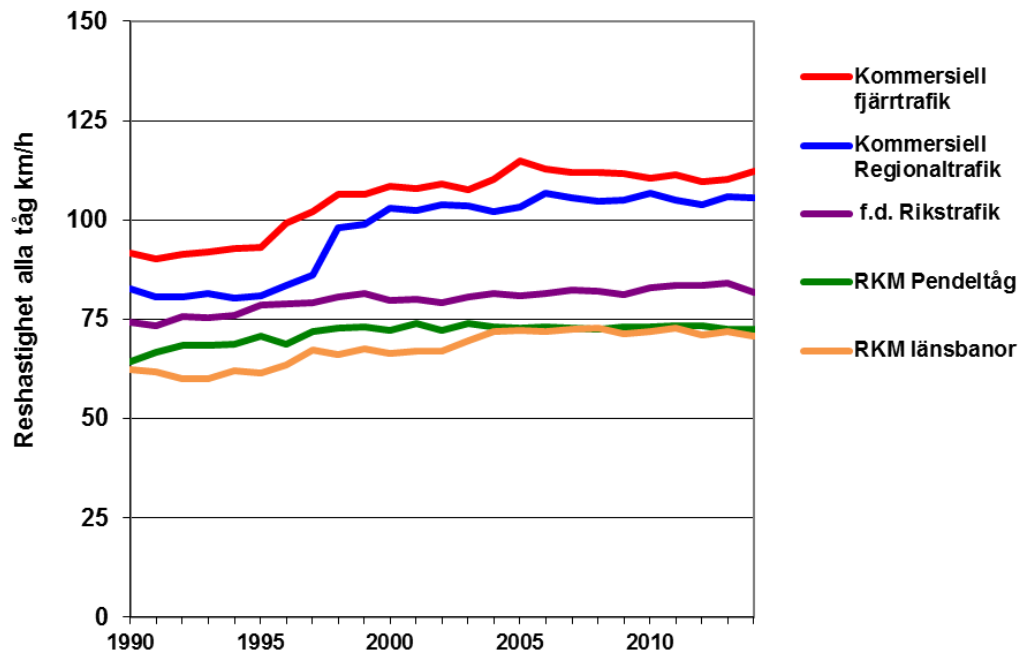
Slutsatser om konkurrens och avreglering

Hittills har avregleringen av den kommersiella tågtrafiken huvudsakligen lett till att marginell konkurrens med etablering av lågpriståg och säsongtrafik med gamla vagnar samt trafik som kompletterar SJs utbud. Att det är så beror på att det är en stor affärsrisk att investera i nya tåg och att planeringstiden är lång samtidigt som det är kapacitetsbrist i järnvägsnätet. Från 2015 kommer det emellertid att bli hård konkurrens mellan snabba tåg Stockholm-Göteborg.

Utvecklingen av flyget visar på ökat utbud och stabil konkurrensen i de största relationerna men labil konkurrens i de mindre relationerna med ibland minskat utbud och högre priser. För flyg är det konkurrens både mellan operatörer och mellan flygplatser. Utvecklingen av busstrafiken visar att efter en expansionsfas har utbudet minskat som följd av låga tågpriser som tillkommit bl.a. som följd av busskonkurrensen.

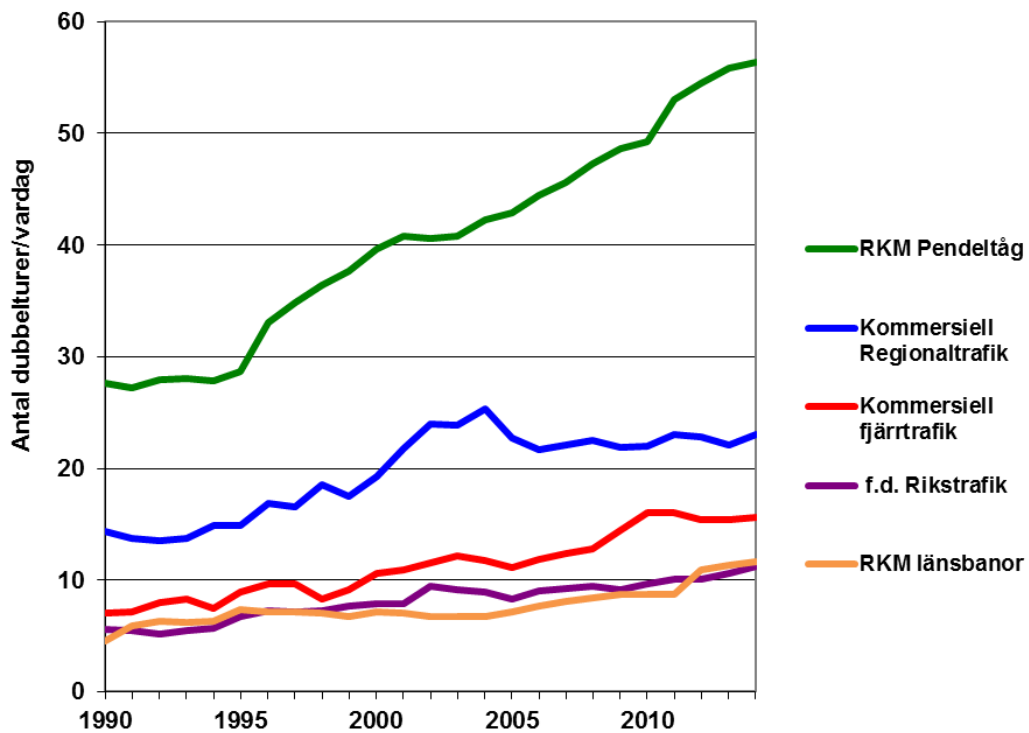
Konkurrens och avreglering kan således ge utökat utbud och lägre priser i de stora relationerna men sämre utbud och ibland högre priser i de små relationerna. För tåg och buss finns även konkurrens mellan den kommersiella trafiken och den som bedrivs av de regionala kollektivtrafikhuvudmännen. Det innebär att det på sikt finns risk för att kommersiella utbudet av fjärrtrafik minskar i omfattning om den inte upphandlas av staten eller organiseras på annat sätt.

Reshastighet olika trafiksystem - alla tåg

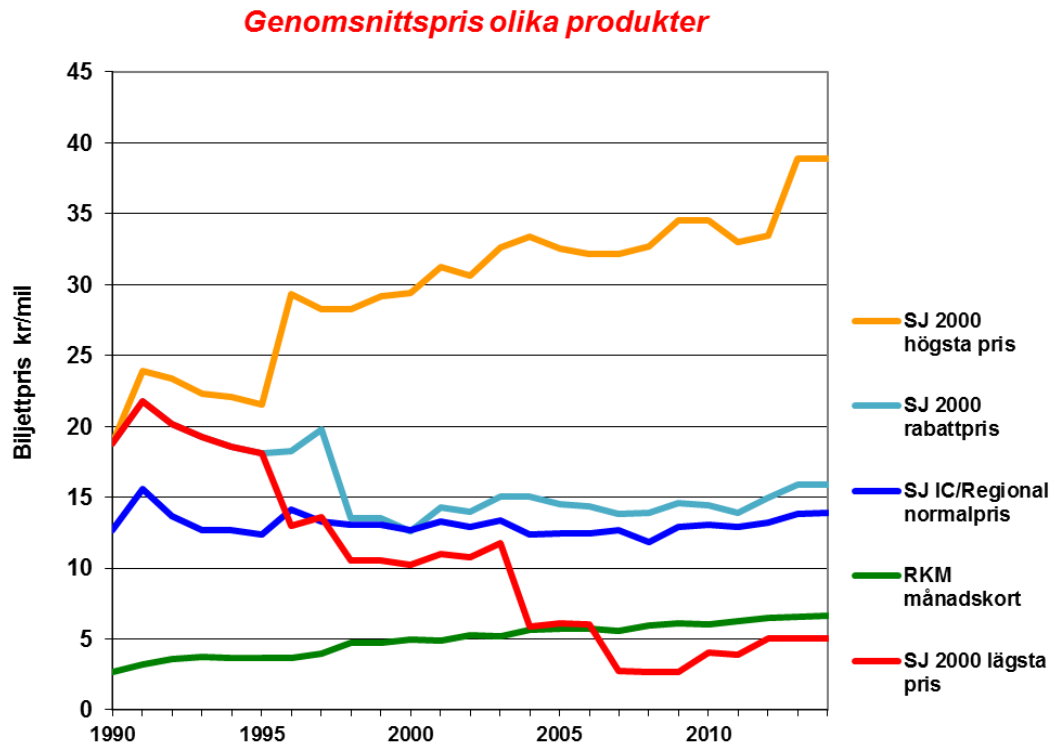


Figur 2: Restid mätt som reshastighet i km/h med alla tåg för olika trafiksystem 1990-2014.

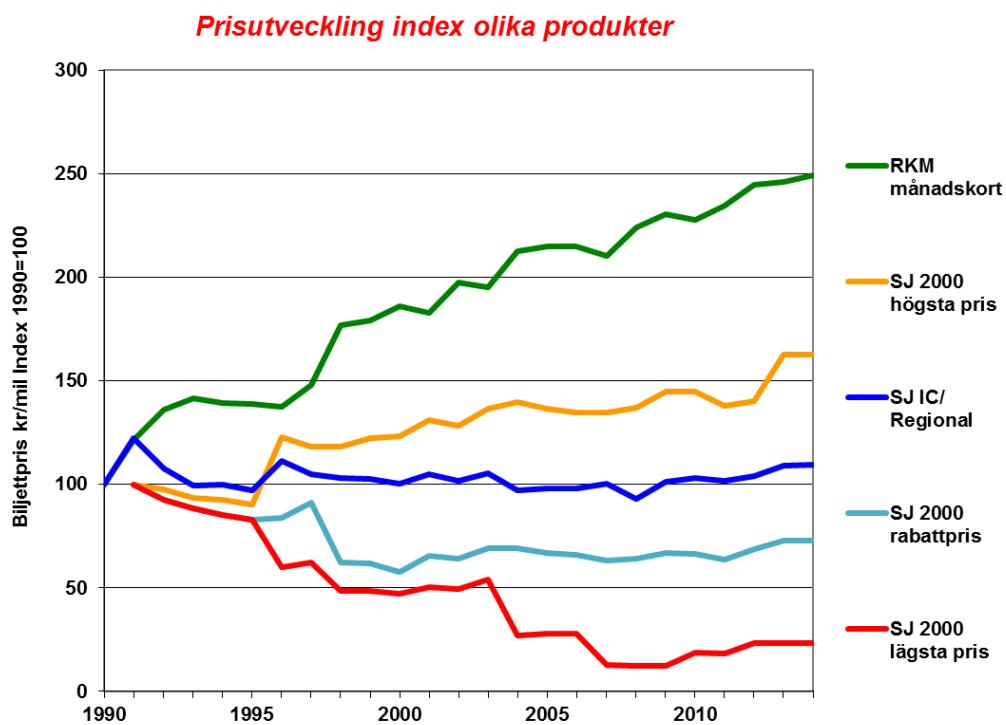
Turtäthet olika trafiksystem



Figur 3: Turtäthet mätt som dubbelturer per vardag för olika trafiksystem 1990-2014.



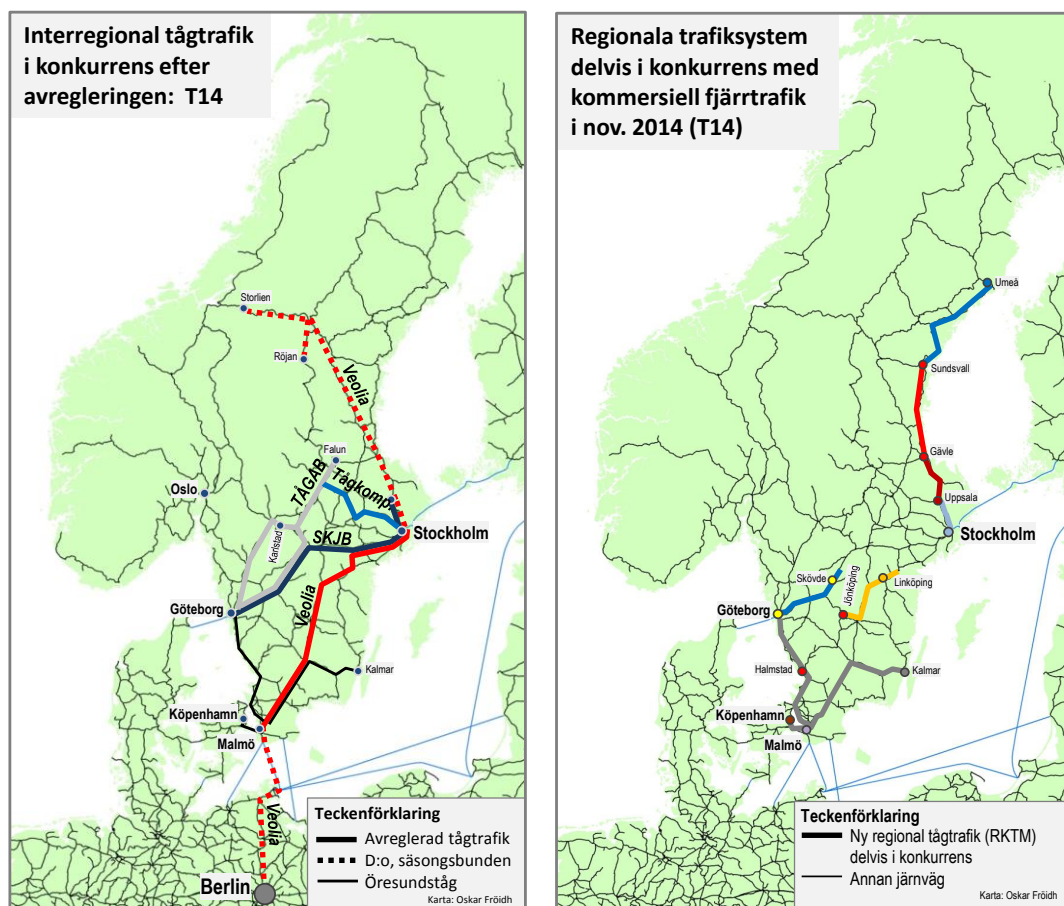
Figur 4: Priser för olika produkter i kr/mil 1990-2014, 2013 års prisnivå.



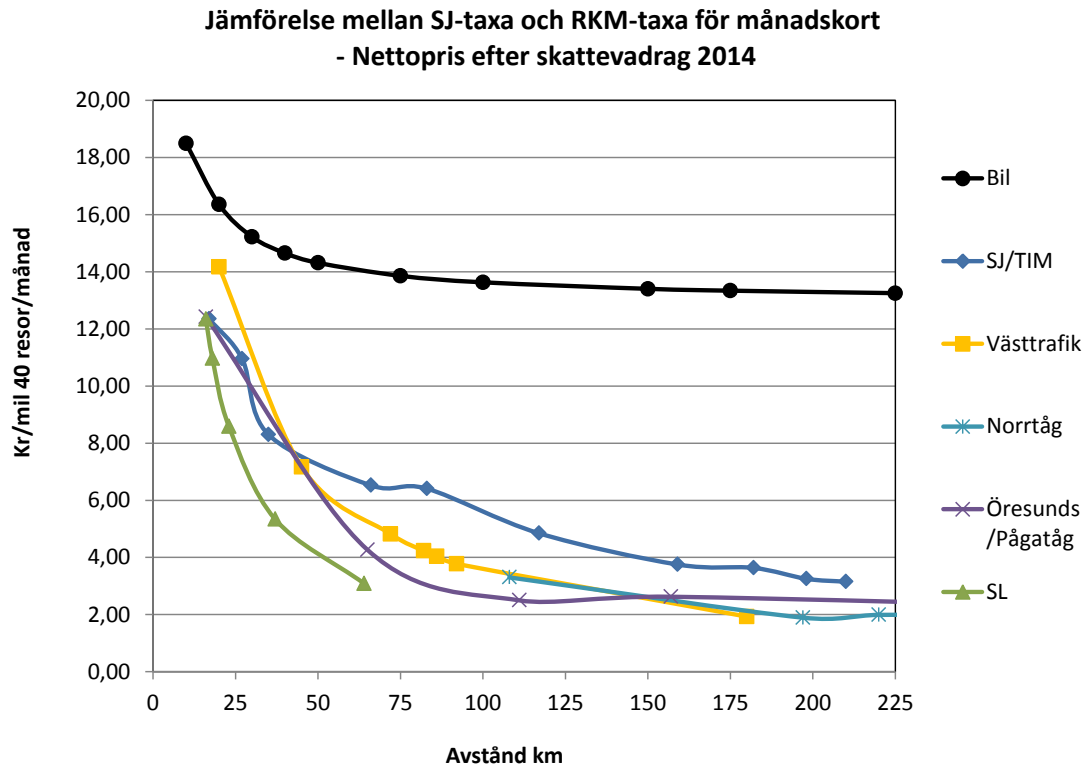
Figur 5: Utveckling av priser för olika produkter i kr/mil, index 1990=100, 2013 års prisnivå

Tabell 1. Sammanställning av effekter av avregleringen av den interregionala trafiken.

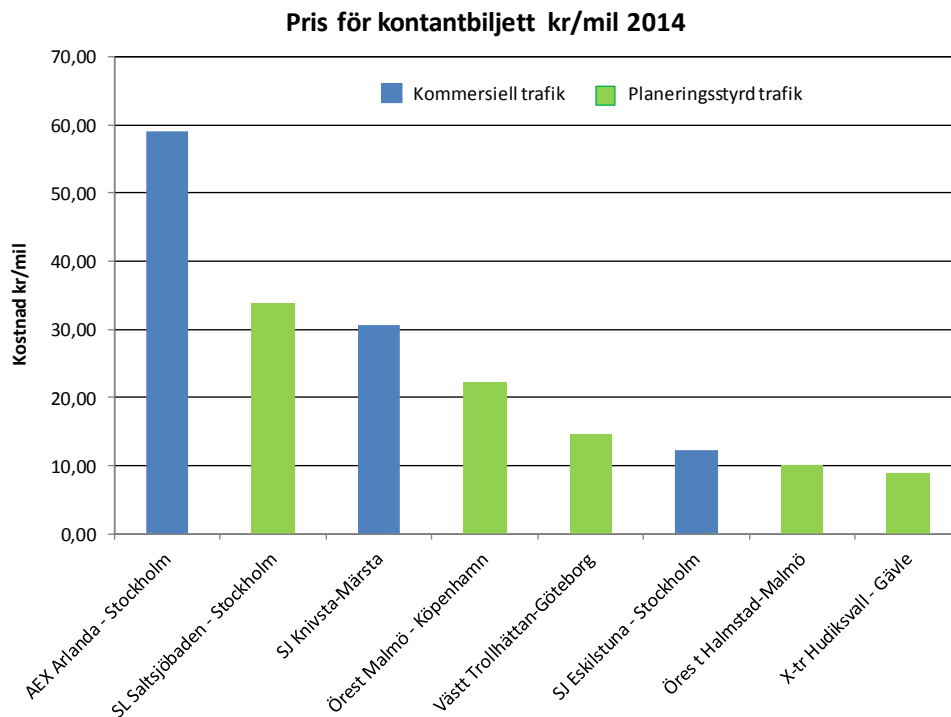
Relationer Ny operatör	År	Period	Karaktär	Påverkan på SJ	Påverkan på marknaden
Nattåg Jämtland Veolia	2007-	Säsong	Lågpris	Liten	Ökad kapacitet
Malmö-Stockholm Veolia	2009-	Daglig	Lågpris	IC-tåg etablerades	Ökad valfrihet
Göteborg-Stockholm Skandinaviska Jernbanor	2012-	Daglig → veckoslut	Lyxtåg	Liten	Ny produkt
Kristinehamn-Göteborg Falun-Göteborg TÅGAB	2010- 2012-	Daglig	Direkttåg Utan byte	Ingen	Bekvämare resor
Göteborg-Malmö/Köpenhamn Öresundståg	2009- 2011 2012-2013	Daglig	Pendlar- tåg	3 års trafik Därefter SJs trafik nedlagd	Först ökat utbud lägre pris därefter Minskad valfrihet
Göteborg-Malmö SJ	2014-	Daglig	Snabbtåg	Större nät	Ökad valfrihet
Stockholm-Uppsala SL	2013-	Daglig	Pendeltåg	Viss konkurrens	Ökad valfrihet
Malmö-Röjan-Östersund Mora-Röjan (Vemdalen) IBAB/Veolia	2013- 2013-	Säsong Säsong	Nattåg Anslutning	Ingen Positiv	Ökad valfrihet Ökad valfrihet
Ludvika-Stockholm	2014	Veckoslut	Regionaltåg	Viss konkurrens	Bekvämare resor
Stockholm-Sundsvall Hector	2014	Daglig	IC-tåg	Kom ej igång	
Stockholm-Göteborg SJ Citytåg MTR	2014 2014 mars 2014 aug	18 turer 5 turer 9 turer	Snabbtåg Snabba tåg Snabbtåg	Ingen Köptes upp	Kom ej igång Uppskjuten start
Stockholm-Göteborg SJ MTR	2015 2015 mars	16 turer 8 turer	Snabbtåg Snabbtåg	Kortare restid	Större valfrihet Sämre punktlighet?



Figur 6: Interregional och regional tågtrafik som delvis konkurrerar med SJ 2014.



Figur 7: Kostnad för en arbetsresa med periodkort i kr/mil beroende på avstånd för SJs kommersiella regionaltrafik och några RKM samt kostnad för bilresa enligt Skatteverkets avdragsregler. Avser nettopris efter skatteavdrag 2014.



Figur 8: Kostnad för en enstaka resa i kr/mil beroende på avstånd för några olika relationer med Arlanda Express, SJs kommersiella regionaltrafik och några RKM 2014.

1. Inledning

1.1 Bakgrund

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

För 2010-2011, 2012-2013 och 2014 har Trafikanalys gett KTH Järnvägsgrupp i uppdrag att ta fram utbud och priser för järnvägslinjerna och dessutom för flyg- och busslinjer som konkurrerar med järnväg i långväga trafik. Vidare att särskilt redovisa effekterna av avregleringen av järnvägstrafiken. För 2012-2014 har även Transportstyrelsen medfinansierat denna studie.

1.2 Metod

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

Fr.o.m. 2013 har en ny metod valts då data samlats in den aktuella dagen från Samtrafikens databas. Dessa data har sedan bearbetats i ett särskilt program som tagit fram vid KTH för att få fram jämförbara data i de aktuella relationerna. Vidare har prisdata tagits fram för tåg, flyg och buss i de konkurrerande relationerna för samtliga avgångar vid bokning en vecka i förväg.

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

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

Fr.o.m. 2012 har insamlingen av data kompletterats med sökning på nätet av samtliga data för med alla tåg-, buss- och flyglinjer för en torsdag under våren. Det innebär att det finns data över turtäthet, restid och pris för varje tur med alla transportmedel under en dag. Dessa redovisas på aggregerad nivå i tabeller över samtliga tåg- buss- och flyglinjer i rapporten och i särskild bilaga.

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

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

I analys och redovisning av materialet kan emellertid valfri indelning väljas. Alla priser har omräknats till 2013 års prisnivå med utgångspunkt från konsumentprisindex (KPI). KPI och omräkningsfaktorn 1990-2013 framgår av tabellen nedan. KPI för 2013 skiljer sig så lite från 2012 att omräkningsfaktorn blir densamma. I praktiken blir därmed löpande pris 2012 och 2013 lika med realpris. KPI för 2014 fanns inte framme när detta skrevs, men utvecklingen t.o.m. september 2014 visar en mycket liten förändring (minskning) jämfört med 2013.

Tabell 1.1: KPI 1990-2013

År	KPI	Index 2013=1,00
1990	207,8	1,511
1991	227,2	1,382
1992	232,4	1,351
1993	243,2	1,291
1994	248,5	1,264
1995	254,8	1,233
1996	256,0	1,227
1997	257,3	1,221
1998	257,0	1,222
1999	258,2	1,216
2000	260,7	1,205
2001	267,1	1,176
2002	272,8	1,151
2003	278,1	1,129
2004	279,2	1,125
2005	280,4	1,120
2006	284,2	1,105
2007	290,5	1,081
2008	300,6	1,045
2009	299,7	1,048
2010	303,5	1,035
2011	311,4	1,008
2012	314,2	1,000
2013	314,1	1,000

1.3 Rapportens uppläggning

Rapporten är upplagd på följande sätt:

I kap 2 finns en beskrivning av persontrafikens utveckling fram till i dag. Först i ett långsiktigt perspektiv från 1950 och sedan från 1990 till 2014 med KTHs undersökningar av utbud och priser som grund. Utvecklingen av transportarbetet beskrivs t.o.m. 2013 eftersom statistik för 2014 inte fanns framme när rapporten skrevs i september 2014. Utbud och priser kan dock beskrivas t.o.m. 2014 på grundval av data som ingår i undersökningen från våren 2014. Vidare beskrivs förändringar i utbudet i T14 som gäller 15 december 2013-13 december 2014.

I kap 3 beskrivs effekterna av avregleringen fram till i dag. Detta avsnitt bygger på tidigare rapporter men har kompletterats med uppgifter för 2014 och 2015. I kap 3.1 beskrivs de trafikpolitiska förutsättningarna för avregleringen. I kap 3.2 beskrivs detaljerat den trafik som har etablerats fram till 2014. I kap 3.3 beskrivs ny trafik 2015 med utgångspunkt från tåglägesansökningarna från april 2014 och senast tillgängliga uppgifter från oktober 2014. I kap 3.4 beskrivs konkurrerandetrafik som lagts ned. I kap 3.5 beskrivs det interregionala tågutbudet på de viktigaste linjerna 2014 och vilka alternativ som finns att välja mellan olika operatörer och produkter. I kap 3.6 beskrivs på samma sätt det regionala tågutbudet i de undersökta relationerna 2014 och även busskonkurrens där det förekommer. I kap 3.7 redovisas en översikt över RKMs trafik som konkurrerar med fjärrtrafiken.

Kap 4 innehåller en utvärdering av avregleringens effekter. Det är en uppdatering av tidigare rapporter. I kap 4.1 beskrivs hur utbudet i tågkilometer har förändrats i storstadstriangeln Stockholm-Göteborg-Malmö-Stockholm före avregleringen 2009, 2013 och 2015. I kap 4.2 beskrivs utvecklingen av den intermodala och intramodala konkurrensen 1990-2015 i storstadstriangeln, i detta avsnitt finns även bil. I kap 4.3 beskrivs de hittillsvarande effekterna av avregleringen och i kap 4.4 beskrivs möjliga långsiktiga effekter av avregleringen.

I kap 5 redovisas analysen av kommersiell och planeringsstyrd trafik som var det särskilda uppdrag som ingick i årets rapport.

Kap 6 beskriver utvecklingen av utbud och priser i olika typer av tågtrafik 1990-2014. Detta är en uppdatering av den tidserie som tagits fram av KTH med uppgifter för 2014.

Kap 7 beskriver utbudet av långväga busstrafik som konkurrerar med tåg 2014. Detta är en uppdatering av en tabell som publicerades 2013.

Kap 8 beskriver utbudet av flygtrafiken som konkurrerar med tåg 2014. Detta är en uppdatering av en tabell som publicerades 2013.

I kap 9 beskrivs konkurrensen mellan transportmedel i de viktigaste relationerna. Detta är ett nytt avsnitt där utbudet med tåg, flyg och buss samlats i en tabell.

I kap 10 redovisas **utvecklingen av prisstrukturen för tågtrafik** och vissa metoder som använts i samband med uppbyggande av databasen.

I bilagor redovisas **databaser över utbud och priser** i excel-tabeller. I tidigare rapporter har dessa tabeller redovisats i rapporten, men fr.o.m. denna rapport finns de i excel-format. Databaserna beskrivs närmare i nästa kapitel.

1.4 Översiktlig beskrivning av tabeller och databaser

Bakom de tabeller som publiceras i rapporten och i excel-filer ligger ett omfattande arbete i flera steg. **Grundtabellerna** är en databas över varje enskild avgång. Ett exempel framgår av tabell 1.2. 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 2012-2014 har dessa tagits fram genom att bearbeta Samtrafikens databas i flera steg, se vidare kap 10 och bilagan. 2012 användes båda metoderna för att säkerställa kvaliteten.

Samlingstabellerna är en sammanställning av data för tågutbudet från grundtabellerna och redovisas som en tidsserie för tåg 1990-2014. I dessa anges även priser omräknade till realpris i senast med senast tillgängliga konsumentprisindex, i år för 2013. Dessa har tidigare publicerats som en bilaga till rapporten men publiceras fr.o.m. i år som en excel-fil. Ett exempel framgår av tabell 1.3.

I rapporten finns också publicerade **linjetabeller för tåg, flyg, buss** för de viktigaste relationerna där också det förekommer konkurrens mellan olika operatörer. Dessa tabeller publiceras i rapporten och har i denna form funnits för flyg och buss sedan 2011/2012. För tåg har tabellen i denna form publicerats sedan 2013. I dessa tabeller anges också genomsnittspriser hämtade från en fiktiv bokning på nätet en vecka innan en resa en vardag under våren i denna rapport 2014.

Av dessa tabeller framgår den **intramodala konkurrensen** d.v.s. konkurrensen mellan olika operatörer med samma transportmedel (t.ex. Veolias Snälltåg och SJs snabbtåg Malmö-Stockholm) eller olika produkter för samma operatör (t.ex. SJ snabbtåg och SJ regionaltåg Gävle-Stockholm).

Ett exempel på linjetabeller för fjärrtåg framgår av tabell 1.4 och redovisas i kap 3.4. För regionaltrafik har en särskild tabell gjorts som också visar konkurrerande bussförbindelser, se tabell 1.5 som redovisas i kap 3.5. För långväga buss framgår ett exempel på linjetabell av tabell 1.6 och publiceras i sin helhet i kap 8. För flyg framgår ett exempel på linjetabell av tabell 1.7 och publiceras i sin helhet i kap 9.

Den **intermodala konkurrensen** d.v.s. konkurrensen mellan olika transportmedel framgår av en tabell med tåg, flyg och buss samlade per relation. I denna tabell har alla avgångar per transportmedel summerats och medelvärden beräknats för vissa variabler. Ett exempel framgår av tabell 1.8. Denna tabell publiceras för första gången i denna rapport i kap 4.

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. Denna rapport omfattar ett år och avser 2014 vilket innebär att utbud och priser beskrivs för 2014 och efterfrågan för 2013.

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 ingen prisinformation. Målsättningen dock har varit att ta fram så fram så likvärdiga och konsistenta data som möjligt över tiden och för alla transportmedel.

Tabell 1.2: Exempel på grundtabell med samtliga avgångar Stockholm-Göteborg.

År	Relation	TT-period	Oper	Tågnr	Produkt	Prod.grupp	AvgStn	AvgTid	AnkTid	AnkStn	Restid	Period	Viaväg	Byte	Bytestid	Förbind	Anm	M	Ti	O	T	F	L	S	
År 2011																									
2011	Göteborg - Stockholm	60 - Våren	SJ	420	X2000	Snabbtåg	Göteborg	00 - 05:07	00 - 08:35	Stockholm	3:28	---	Katrineholm (ingen)	0	direkt			1	1	1	1	0	0		
2011	Göteborg - Stockholm	60 - Våren	SJ	402	X2000	Snabbtåg	Göteborg	00 - 05:54	00 - 08:39	Stockholm	2:45	---	Katrineholm (ingen)	0	direkt			1	1	1	1	0	0		
2011	Göteborg - Stockholm	60 - Våren	SJ	400	X2000	Snabbtåg	Göteborg	00 - 06:00	00 - 08:46	Stockholm	2:46	---	Katrineholm (ingen)	0	direkt			1	1	1	1	0	0		
2011	Göteborg - Stockholm	60 - Våren	SJ	164	Reg	Övr	Göteborg	00 - 06:04	00 - 10:53	Stockholm	4:49	---	Västerås (ingen)	0	direkt			1	1	1	1	1	0		
2011	Göteborg - Stockholm	60 - Våren	SJ	422	X2000	Snabbtåg	Göteborg	00 - 06:42	00 - 09:50	Stockholm	3:08	---	Katrineholm (ingen)	0	direkt			1	1	1	1	1	0		
2011	Göteborg - Stockholm	60 - Våren	SJ	424	X2000	Snabbtåg	Göteborg	00 - 07:42	00 - 10:45	Stockholm	3:03	---	Katrineholm (ingen)	0	direkt			1	1	1	1	1	0		
2011	Göteborg - Stockholm	60 - Våren	SJ	168	Reg	Övr	Göteborg	00 - 08:02	00 - 12:53	Stockholm	4:51	---	Västerås (ingen)	0	direkt			1	1	1	1	1	1		
2011	Göteborg - Stockholm	60 - Våren	SJ	100	IC	Övr	Göteborg	00 - 08:32	00 - 12:24	Stockholm	3:52	---	Katrineholm (ingen)	0	direkt			1	1	1	1	1	0		
2011	Göteborg - Stockholm	60 - Våren	SJ	426	X2000	Snabbtåg	Göteborg	00 - 08:42	00 - 11:50	Stockholm	3:08	---	Katrineholm (ingen)	0	direkt			1	1	1	1	1	1		
2011	Göteborg - Stockholm	60 - Våren	SJ	428	X2000	Snabbtåg	Göteborg	00 - 09:42	00 - 12:46	Stockholm	3:04	---	Katrineholm (ingen)	0	direkt			1	1	1	1	1	1	0	
2011	Göteborg - Stockholm	60 - Våren	SJ	172	Reg	Övr	Göteborg	00 - 10:02	00 - 14:53	Stockholm	4:51	---	Västerås (ingen)	0	direkt			1	1	1	1	1	1		
2011	Göteborg - Stockholm	60 - Våren	SJ	430	X2000	Snabbtåg	Göteborg	00 - 10:42	00 - 13:50	Stockholm	3:08	---	Katrineholm (ingen)	0	direkt			1	1	1	1	1	1		
2011	Göteborg - Stockholm	60 - Våren	SJ	432	X2000	Snabbtåg	Göteborg	00 - 11:42	00 - 14:50	Stockholm	3:08	---	Katrineholm (ingen)	0	direkt			1	1	1	1	0	1		
2011	Göteborg - Stockholm	60 - Våren	SJ	176	Reg	Övr	Göteborg	00 - 12:02	00 - 16:53	Stockholm	4:51	---	Västerås (ingen)	0	direkt			1	1	1	1	1	1		
2011	Göteborg - Stockholm	60 - Våren	SJ	434	X2000	Snabbtåg	Göteborg	00 - 12:42	00 - 15:50	Stockholm	3:08	---	Katrineholm (ingen)	0	direkt			1	1	1	1	1	1		
2011	Göteborg - Stockholm	60 - Våren	SJ	436	X2000	Snabbtåg	Göteborg	00 - 13:42	00 - 16:45	Stockholm	3:03	---	Katrineholm (ingen)	0	direkt			1	1	1	1	0	1		
2011	Göteborg - Stockholm	60 - Våren	SJ	180	Reg	Övr	Göteborg	00 - 14:02	00 - 18:53	Stockholm	4:51	---	Västerås (ingen)	0	direkt			1	1	1	1	1	1		
2011	Göteborg - Stockholm	60 - Våren	SJ	438	X2000	Snabbtåg	Göteborg	00 - 14:42	00 - 17:50	Stockholm	3:08	---	Katrineholm (ingen)	0	direkt			1	1	1	1	1	1		
2011	Göteborg - Stockholm	60 - Våren	SJ	106	IC	Övr	Göteborg	00 - 15:12	00 - 19:01	Stockholm	3:49	---	Katrineholm (ingen)	0	direkt			1	1	1	1	0	0		
2011	Göteborg - Stockholm	60 - Våren	SJ	440	X2000	Snabbtåg	Göteborg	00 - 15:42	00 - 18:50	Stockholm	3:08	---	Katrineholm (ingen)	0	direkt			1	1	1	1	0	1		

Tabell 1.3: Exempel på samlingstabell med tidserie för utbud och priser Stockholm-Göteborg 1990-2014.

Göteborg - Stockholm													
År	Antal turer *					Restid *		Biljettpriser (i 2014 års priser)					
	Totalt	därav Snabbtåg	därav utan byte	därav Katrineholm	därav Västerås	Kortaste restid	Medelrestid	IC/Reg		Lägsta pris	Snabbtåg		Högsta pris
								2kl grundpris	(Index)		2 kl normalt pris	2 kl rabatt	
1990	14	---	14	14	---	3:49	4:11	537 kr	100	157 kr	.	.	841 kr
1991	14	2	14	14	---	3:22	4:12	654 kr	122	185 kr	993 kr	.	1 369 kr
1992	16	7	16	16	---	3:18	4:00	587 kr	109	307 kr	918 kr	.	1 337 kr
1993	17	8	17	17	---	2:59	3:47	561 kr	104	160 kr	877 kr	.	1 278 kr
1994	15	8	15	15	---	2:59	3:46	561 kr	105	169 kr	846 kr	.	1 238 kr
1995	16	9	16	16	---	3:05	3:46	548 kr	102	165 kr	825 kr	.	1 207 kr
1996	18	13	18	18	---	2:54	3:31	589 kr	110	206 kr	792 kr	571 kr	1 534 kr
1997	18	13	18	18	---	2:54	3:29	617 kr	115	216 kr	867 kr	598 kr	1 526 kr
1998	14	11	14	14	---	2:54	3:28	617 kr	115	214 kr	617 kr	465 kr	1 461 kr
1999	18	12	18	12	6	2:59	3:55	615 kr	114	213 kr	615 kr	462 kr	1 454 kr
2000	21	15	21	15	6	2:59	3:41	627 kr	117	223 kr	627 kr	470 kr	1 482 kr
2001	21	15	21	15	6	2:59	3:42	641 kr	119	218 kr	765 kr	565 kr	1 488 kr
2002	21	15	21	15	6	2:55	3:41	628 kr	117	213 kr	749 kr	553 kr	1 457 kr
2003	22	15	21	15	7	2:57	3:50	588 kr	109	220 kr	768 kr	559 kr	1 666 kr
2004	22	15	22	15	7	2:55	3:39	562 kr	105	168 kr	765 kr	304 kr	1 653 kr
2005	22	16	22	15	7	2:55	3:37	574 kr	107	173 kr	780 kr	303 kr	1 646 kr
2006	22	16	22	15	7	2:45	3:41	566 kr	105	170 kr	769 kr	298 kr	1 624 kr
2007	23	15	23	15	8	2:46	3:43	549 kr	102	103 kr	720 kr	103 kr	1 589 kr
2008	24	16	24	16	7	2:45	3:41	552 kr	103	99 kr	730 kr	99 kr	1 616 kr
2009	24	17	24	17	7	2:45	3:35	582 kr	108	100 kr	767 kr	100 kr	1 709 kr
2010	26	17	26	19	7	2:45	3:36	744 kr	139	99 kr	769 kr	151 kr	1 733 kr
2011	27	18	27	20	7	2:45	3:36	724 kr	135	96 kr	737 kr	146 kr	1 640 kr
2012	28	18	28	21	7	2:50	3:39	712 kr	133	95 kr	761 kr	195 kr	1 626 kr
2013	28	18	28	21	7	2:50	3:38	792 kr	148	95 kr	832 kr	195 kr	1 890 kr
2014	25	18	25	18	7	2:50	3:36	792 kr	148	95 kr	832 kr	195 kr	1 890 kr

*) Alla dagtåg

Tabell 1.4: Utdrag ur linjetabell med data för fjärrtåg 2014.

År	Från	Till	Operatör produkt	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2014 års priser)					
				Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2 klass			1 klass		
								Lägsta pris	Normalt pris	Högsta pris	Lägsta pris	Normalt pris	Högsta pris
Göteborg - Stockholm													
2014	Göteborg C	Stockholm C	SJ Snabbtåg	18	18	2:50	3:09	195 kr	606 kr	1 394 kr	620 kr	833 kr	1 770 kr
2014	Göteborg C	Stockholm C	SJ Övriga	1	1	4:08	4:08	454 kr	549 kr	842 kr			
2014	Göteborg C	Stockholm C	SJ Regional	7	7	4:40	4:45	437 kr	538 kr	793 kr	607 kr	740 kr	1 103 kr
2014	Göteborg C	Stockholm C	SKJB Blå tåget	1	1	3:40	3:40	535 kr	535 kr	642 kr	749 kr	749 kr	899 kr
Sundsvall - Stockholm													
2014	Sundsvall	Stockholm C	SJ Snabbtåg	9	9	3:25	3:34	195 kr	592 kr	1 189 kr	544 kr	862 kr	1 552 kr
2014	Sundsvall	Stockholm C	X-Trafik, SJ	4	0	3:57	4:06	301 kr	361 kr	402 kr	445 kr	586 kr	717 kr

Tabell 1.5: Utdrag ur linjetabell med data för regionaltåg och konkurrerande busstrafik 2014.

År	Från	Till	Operatör produkt	därav utan byte	Restid *		Biljettpriser (i 2014 års priser)					
					Kortaste restid	Medel-restid	2 klass			1 klass		
							Lägsta pris	Normalt pris	Högsta pris	Lägsta pris	Normalt pris	Högsta pris
Uppsala - Stockholm												
2014	Uppsala C	Stockholm C	SJ Regional	37	0:36	0:37	84 kr	90 kr	89 kr	100 kr	111 kr	113 kr
2014	Uppsala C	Stockholm C	SL Pendeltåg	39	0:55	0:55	109 kr	109 kr	109 kr			
2014	Uppsala C	Stockholm C	Swebus Express	11	0:55	1:09	59 kr	69 kr	89 kr			
Arlanda-Stockholm C												
2014	Arlanda	Stockholm C	Arlanda Express	84	0:20	0:20	236 kr	260 kr	260 kr			
2014	Arlanda	Stockholm C	SL Pendeltåg	40	0:37	0:37	125 kr	125 kr	125 kr			
2014	Arlanda	Stockholm C	SJ Regional	8	0:19	0:19	267 kr	271 kr	277 kr	380 kr	386 kr	395 kr
2014	Arlanda	Stockholm C	Flygbussarna	100	0:45	0:45	99 kr	105 kr	105 kr			

Tabell 1.6: Utdrag ur linjetabell med data för långväga busslinjer 2014.

År	Från	Till	Operatör	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2014 års priser)			
				Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Normalt pris	Lägsta pris	Högsta pris	
Göteborg - Stockholm											
2014	Nils E terminal	Cityterminalen	Swebus	4	4	6:30	7:35	419 kr	389 kr	439 kr	
2014	Nils E terminal	Cityterminalen	Bus4you	3	3	6:30	6:30	379 kr			
	Nils E terminal	Cityterminalen	Nettbuss express	Nedlagd 2013							
Sundsvall - Stockholm											
	Busstation	Cityterminalen	Svenska Buss	Nedlagd 2013							
2014	Busstation	Cityterminalen	Y-buss	4	4	4:30	5:31	300 kr	232 kr		

Tabell 1.7: Utdrag ur linjetabell med data för flyglinjer 2014.

	Från	Till	Operatör	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2014 års priser)		
År				Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Normalt pris	Lägsta pris	Högsta pris
Göteborg - Stockholm										
2014	Landvetter	Arlanda	SAS	13	13	1:00	1:01	1 207 kr	669 kr	2 419 kr
2014	Landvetter	Arlanda	Norwegian	5	5	0:55	0:59		349 kr	999 kr
2014	Landvetter	Bromma	Malmö Aviation	14	14	0:55	0:57	1 652 kr	516 kr	2 467 kr
Sundsvall - Stockholm										
2014	Sundsvall	Arlanda	SAS	5	5	0:55	0:58	1 275 kr	919 kr	2 419 kr
2013	Sundsvall	Arlanda	Skyways	Nedlagd 2012-05-21						
2014	Sundsvall	Bromma	Malmö Aviation	8	8	0:55	0:55	1 659 kr	919 kr	2 348 kr

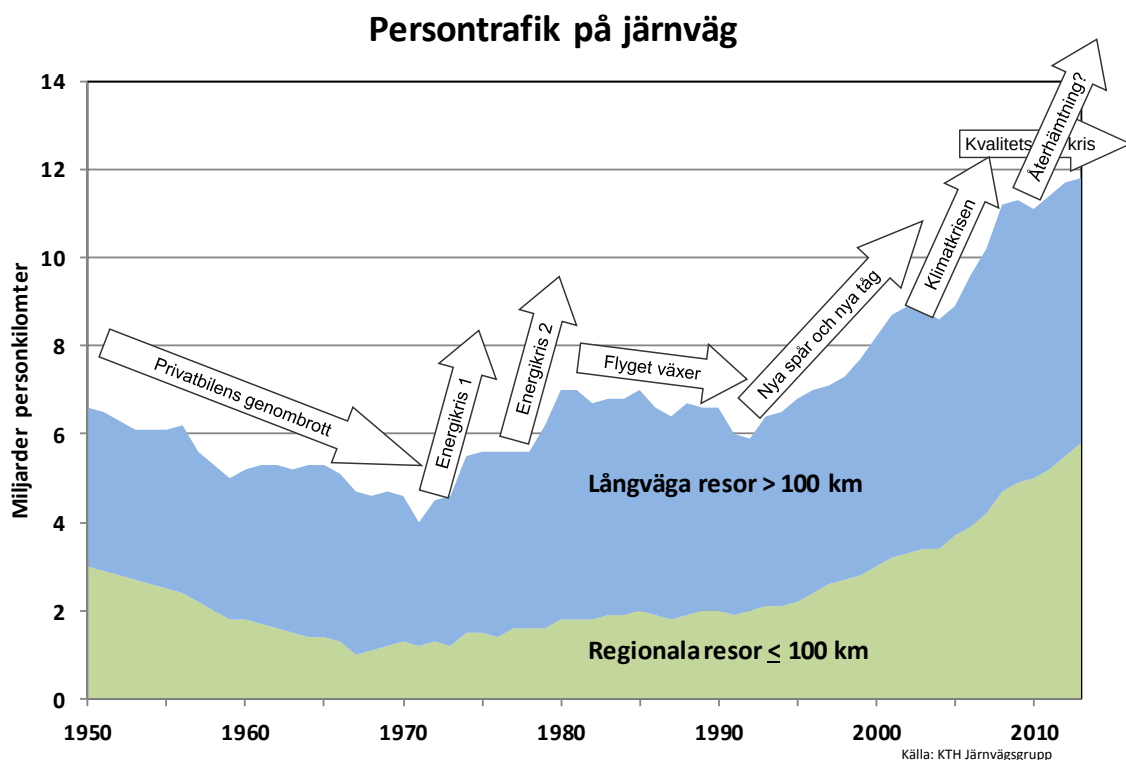
Tabell 1.8: Utdrag ur linjetabell med data för tåg, flyg och buss 2014.

År	Från	Till	Operatör produkt	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2014 års priser)					
				Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	2 klass			1 klass		
								Lägsta pris	Normalt pris	Högsta pris	Lägsta pris	Normalt pris	Högsta pris
Göteborg - Stockholm													
2014	Göteborg C	Stockholm C	Tåg	27	27	2:50	3:37	195 kr	557 kr	1 394 kr	607 kr	774 kr	1 770 kr
2014	Landvetter	Arlanda/Bromma	Flyg	32	32	0:55	0:59	349 kr	953 kr	2 467 kr			
2014	Nils E terminal	Cityterminalen	Buss	7	7	6:30	7:07	389 kr	399 kr	439 kr			
Sundsvall - Stockholm													
2014	Sundsvall	Stockholm C	Tåg	13	9	3:25	3:43	195 kr	476 kr	1 189 kr	445 kr	724 kr	1 552 kr
2014	Sundsvall	Arlanda/Bromma	Flyg	13	13	0:55	0:56	919 kr	1 467 kr	2 419 kr			
2014	Busstation	Cityterminalen	Buss	4	4	4:30	5:31	232 kr	300 kr				

2 Utvecklingen av tågtrafiken

2.1 Utvecklingen av efterfrågan 1950-2013

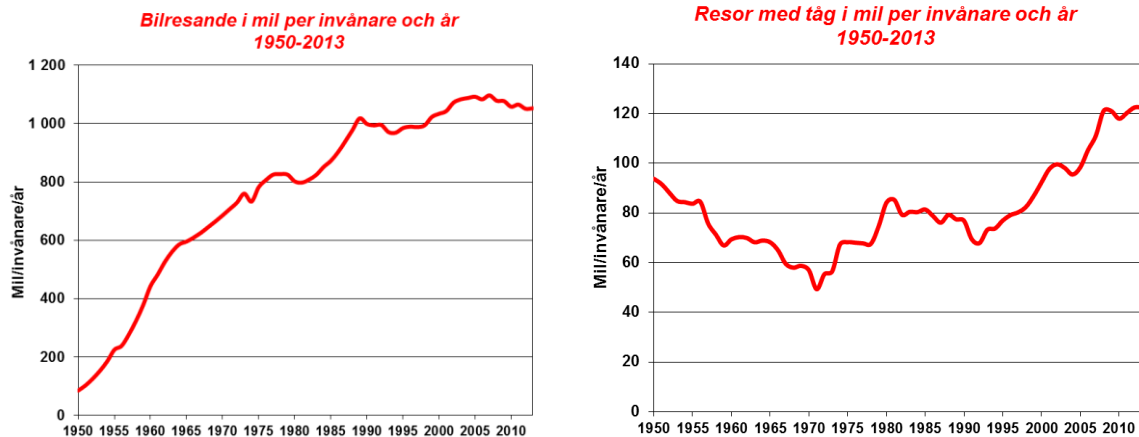
Utvecklingen av persontrafiken på järnväg i ett långsiktigt perspektiv framgår av figuren nedan. Under perioden 1950-1970 expanderade privatbilismen snabbt och tågutbudet minskade successivt. En tillfällig svacka var tågledarstrejken 1971. Under den första energikrisen 1974 då det också var bensinransonering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



Figur 2.1: Utveckling av persontransportarbetet med järnväg 1950-2013.

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

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



Figur 2.2: Utveckling av bil- och tågresande per person och år 1950-2013.

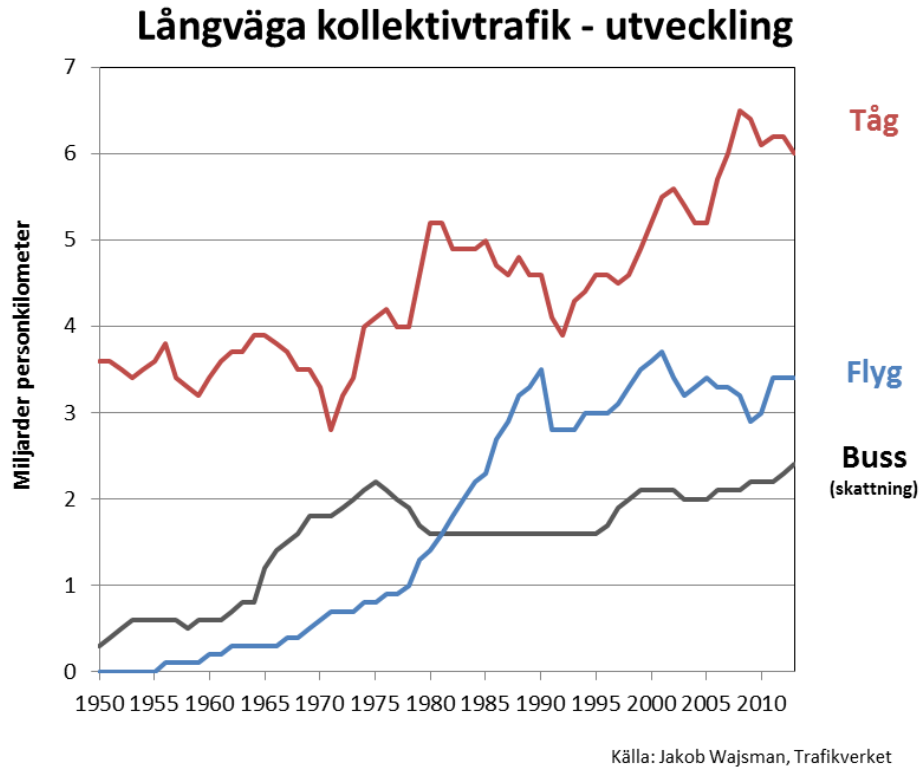
Av figur 2.2 framgår utvecklingen av bil- och tågresandet i mil per invånare och år 1950-2013. Studerar man bilresandet så ökade det snabbt från 1950-1990, därefter har utvecklingen stagnerat. Efter 2005 så har bilresandet per invånare minskat. Det har ökat totalt sett, men antalet invånare har ökat snabbare. Frågan är om "peak car" har inträffat eller om det är en tillfällig minskning.

Tågtrafiken visar ett delvis omvänt mönster med en snabb minskning fram till 1970, därefter en ökning till 1980 för att minska fram till 1991 och därefter öka snabbt till 2010 då utvecklingen bromsades upp. Observera dock att skalan är olika, vi åker ungefär 1000 mil per invånare och år med bil men bara 120 mil per invånare och år med tåg.

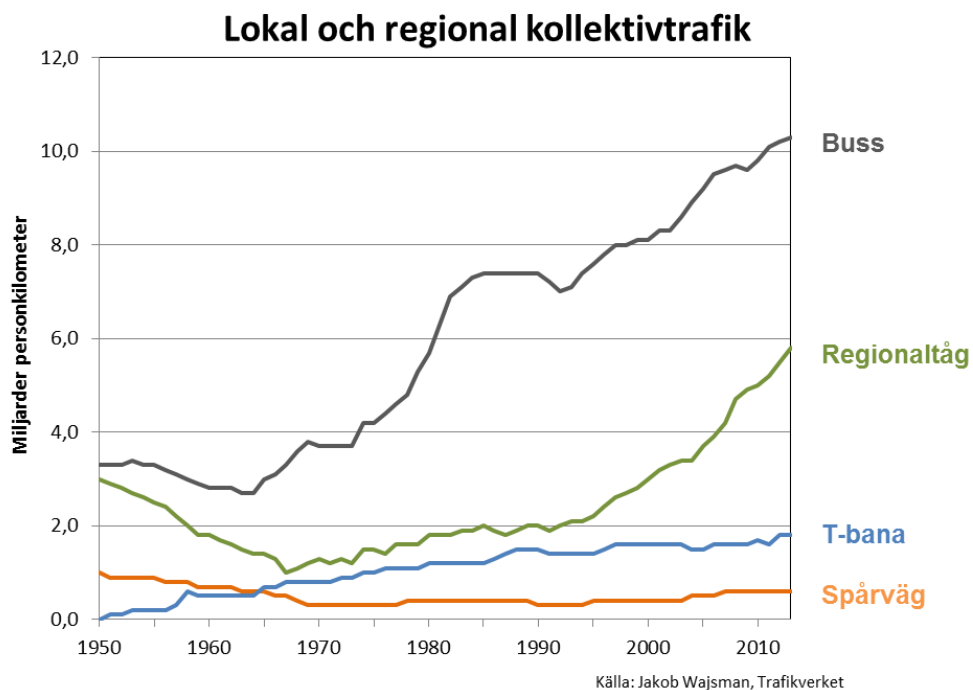
Av figur 2.3 framgår utvecklingen av de långväga kollektiva färdmedlens totala interregionala transportarbete för resor över 10 mil 1950-2013. Där framgår att det långväga tågresandet låg på en relativt stabil nivå 1950-1970, med undantag från 1971 då det var en tågledarstrejk. Därefter ökade den till 1980 för att minska till 1991, för att därefter öka med 50% till 2013 som följd av utvecklingen av snabbtågstrafiken.

Flyget ökade succesivt från 1955 till 1979 då det ökade mycket snabbt fram till 1991 då den blev mer än tre gånger så stort som 1979. Därefter har flyget varierat kring en nivå omkring 3 miljarder personkilometer och ökningen har i stället tillkommit tågtrafiken. Den långväga busstrafiken ökade fram till 1975 framförallt på grund av en utbyggand av veckoslutstrafiken för att därefter minska som följd av en ökad regelring och öka efter 1997 som följd av avregleringen.

Den lokal och regionala kortväga resandet under 10 mil framgår av figur 2.4. Busstrafiken minskade fram till 1965 för att därefter öka snabbt till 1980 som följd av en utbyggnad av länsbolagen. Efter en stagnation på 1980-talet har busstrafiken åter ökat 1991-2013. Den regionala tågtrafiken minskade snabbt från 1950 till 1967. Därefter började den öka igen som följd av utbyggnaden av lokatrafiken i storstadsområdena för att sedan nästan trefaldigas 1990-2013 som följd av utbyggnaden av nya regionaltågssystem. Tunnelbanan började trafikeras 1950 och kom till att börja med att delvis ersätta spårvägstrafik som minskade fram till högertrafikomläggningen 1967. Tunnelbanan byggdes ut och ökade successivt fram till 1990 och under 2000-talet har även spårvägstarfiken börjat byggas ut igen.



Figur 2.3: Utveckling av långväga kollektivtrafik 1950-2013.



Figur 2.4: Utveckling av lokal- och regional kollektivtrafik 1950-2013.

2.2 Utvecklingen av utbud och priser 1990-2014

KTH Järnvägsgrupp har undersökt utbud och priser på ett stort urval av järnvägslinjer varje år 1990-2014. Sammanfattningsvis visar dessa data tydligt att medelhastigheten höjts kraftigt framförallt på längre avstånd och att turtätheten samtidigt ökat generellt men mest i lokal- och regional trafik. Investeringarna i infrastruktur och nya tåg har resulterat i 100 % fler tåg som går minst 17 % snabbare. Sammantaget har det inneburit en ökning av tågresandet med 97 % i personkilometer från 1991, som var den lägsta nivån efter att resemomsen införts, till 2013 som är den senast tillgängliga statistiken. De kortväga resorna under 10 mil har ökat med 205 % och de långväga resorna med 46 %. Det är framförallt den regionala trafiken och den interregionala snabbtågstrafiken som ökat mest.

Av figur 2.5 framgår utvecklingen av resandet med olika tågtyper från 1990. De största ökningarna har skett i länshuvudmännens lokal- och regionaltåg och i SJs snabbtåg. Snabbtågen har delvis ersatt InterCity-tågen som ibland gjorts om till regionaltåg, men det har också tillkommit många nya regionaltåg t.ex. i Mälardalen. Trafik som finansierades av Rikstrafiken (numera Trafikverket) har minskat något medan trafiken på länsbanorna har ökat men svarar för en liten andel av totalen.

Den storregionala trafiken har ökat beroende på att nya banor har byggts som trafikeras av snabba tåg med hög turtäthet såsom Svealandsbanan, Mälarbanan och Öresundsbron. RKM:s regionala trafik har utvidgats över länsgränsen och restiderna minskat med nya tåg såsom X-trafiks regionaltåg Gävle-Ljusdal och Öresundstågen Göteborg-Malmö. SJs InterCity-tåg blivit snabbtåg och snabba regionaltåg. Snabbtågstrafiken har byggts ut och restiderna har förkortats radikalt så att tåget på många sträckor kan konkurrera med flyget.

Samtidigt som restiden mellan Stockholm och Göteborg förkortades från 4 till 3 timmar ökade tågets andel av tåg-flyg-marknaden från ca 40 till 60 % under 1990-talet. År 2008 hade tågets marknadsandel ökat till 65 %. Det beror på att lägre priser infördes, ett bättre utbud med fler direkttåg med restider på 2:45-2:50 h och bättre service med upprustade tåg och internet ombord. Sannolikt fick också miljöfrågan ökad betydelse i och med att många mer aktivt börjat ifrågasätta hur man reser. Tåget blev då ett naturligt val när utbud och priser är konkurrenskraftiga. När tågtrafiken inte håller tillräckligt hög kvalitet väljer en del resenärer andra färdmedel och efterfrågan stagnerar vilket var fallet 2010-2011.

Om man ser utvecklingen för järnvägen i ett längre perspektiv kan man konstatera att resandet med snabbtågen på de tre stora linjerna Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö och Stockholm-Sundsvall mellan åren 2000 och 2013 har ökat med i storleksordningen 45%, medan inrikesflyget på flygplatserna längs dessa linjer har minskat med i storleksordningen 15 %. Utvecklingen för tåget var särskilt snabb sedan år 2005-2009 men sedan stagnerade tågresandet samtidigt som flygresandet ökade. Detta beror dels på de kvalitetsproblem som järnvägen hade dels på att flygkonkurrensen ökade när ytterligare en operatör etablerade sig i Arlanda.

Fördelningen på operatörer i persontrafiken framgår av figur 2.6. Före den trafikpolitiska reformen 1988 fanns ett fåtal privata järnvägar kvar. Privata operatörer kom in i den upphandlade persontrafiken i början av 1990-talet, men andelen av persontransportarbetet var bara ett par procent. Utvecklingen tog fart år 2000 då flera privata operatörer kom in både i länshuvudmannatrafiken och i den av staten upphandlade olönsamma fjärrtrafiken och fick en andel på 25% av persontransportarbetet. Därefter har andelen varierat och uppgick till 36% år 2013.

Utvecklingen av utbudet av tågtrafik i form av antalet tågkilometer för person- och godståg framgår av figur 2.7. Godstrafiken har varierat omkring 40 miljoner tågkilometer per år medan persontrafiken har ökat med 80% från 62 till 112 miljoner tågkilometer.

Beläggingsgraden i persontrafiken i antal personkilometer/platskilometer framgår av figur 2.8. Den genomsnittliga beläggingsgraden för alla tåg var 38% år 2012. Den har varierat mellan 36 och 42%. Beläggingsgraden varierar mycket mellan olika tågssystem, den är lägst för pendeltåg och högst för snabbtåg. Beläggingsgraden för SLs pendeltåg var som högst 33% omkring år 2000 och minskade till 25% år 2012. Att beläggingsgraden är låg i lokaltrafik beror på ojämn belastning och riktningsfördelning. Resenärerna åker in till staden på morgonen och stiger på tågen succesivt men få åker åt andra hållet. Att beläggingsgraden minskade efter år 2000 beror främst på att SL satte in nya pendeltåg med större kapacitet som dessutom ofta körs sammankopplade i långa tågsätt.

Beläggningen i snabbtågen ligger betydligt högre på grund av jämnare efterfrågan, obligatorisk platsbokning och priser som varierar med efterfrågan. När snabbtågen introducerades hade de enbart 1klass och beläggningen var omkring 40 %. 1996 gjordes tågen om så att de fick ökad kapacitet och 2klass och beläggningen ökade till omkring 50 %. År 1999 började SJ med Yield-management som innebar att antalet platser på varje avgång såldes till olika i förhand bestämda prisnivåer och beläggningen ökade till omkring 60 %. 2004 introducerade SJ systemet med helt rörliga priser som startade på lägre nivå än tidigare, och beläggingsgraden ökade till 73 % år 2008. Därefter har beläggingsgraden minskat främst beroende på att kapaciteten i snabbtågen ökats.

2.3 Utvecklingen av persontransportarbetet 2013

Det totala transportarbetet uppgick år 2013 till 141,0 miljarder personkilometer, vilket är den högsta nivån någonsin och en ökning med 1% jämfört med 2012. Bilen och motorcykeln svarade år 2013 för 74 % av transportarbetet, medan de kollektiva transportmedlen svarade för 22 % samt gång, cykel och moped för 4 %, vilket är samma fördelning som 2012. Man kan trots detta konstatera en långsam successiv förskjutning från bil till kollektiva färdmedel sedan 2003.

Det långväga transportarbetet för resor över 10 mil uppgick år 2013 till 40,5 miljarder personkilometer, vilket är en ökning med 0,7% vid en jämförelse med år 2012. Andelen bilresor uppgick till 70 %, vilket är en samma nivå som 2011 och 2012. Även om andelen bilresor förblev oförändrad de senaste åren, kan man på något längre sikt se en svag tendens mot en högre andel kollektiva färdmedel.

Järnvägens långväga transportarbete uppgick år 2013 till 6,0 miljarder personkilometer, vilket är en minskning med 3% vid en jämfört med 2011 och 2012. Det kan bl.a. förklaras av att prisnivån på SJs resor höjdes under 2012, vilket verkade återhållande på resandet år 2013.

Flygets transportarbete uppgick år 2013 till 3,4 miljarder personkilometer, vilket är samma nivå som för åren 2011 och 2012. Flyget har ökat i vissa relationer framför allt till och från Norrland, vilket är en fortsättning på den utveckling som påbörjades 2011. Antalet flygresor till och från Övre Norrland med 13 % mellan 2010 och 2013. Resandet med natttågen till Norrland har minskat vilket troligtvis beror på den ökade konkurrens med lågprisflyg.

Busstrafikens långväga transportarbete uppgick 2013 till 2,4 miljarder personkilometer vilket är en ökning med 4%.

Det långväga transportarbetet med bil uppgick år 2013 till 28,4 miljarder personkilometer, vilket är den högsta nivån någonsin och en ökning med 1,4% jämfört med år 2012. Ökningen förklaras bl.a. av att realpriset på bensen minskade samtidigt som hushållens disponibla inkomst ökade.

Det kortväga (regionala och lokala resor) transportarbetet för resor under 10 mil uppgick år 2013 till 100,5 miljarder personkilometer, vilket är en ökning med 1,1% jämfört med 2012. Andelen bil- och motorcykelresor uppgick till 76 %. De kollektiva resornas andel uppgick till 19 %. Gång-, cykel- och mopedtrafiken svarade för återstoden, dvs. 5 %. Under senare år har det skett en långsam förskjutning från bil och motorcykel till kollektiva färdmedel.

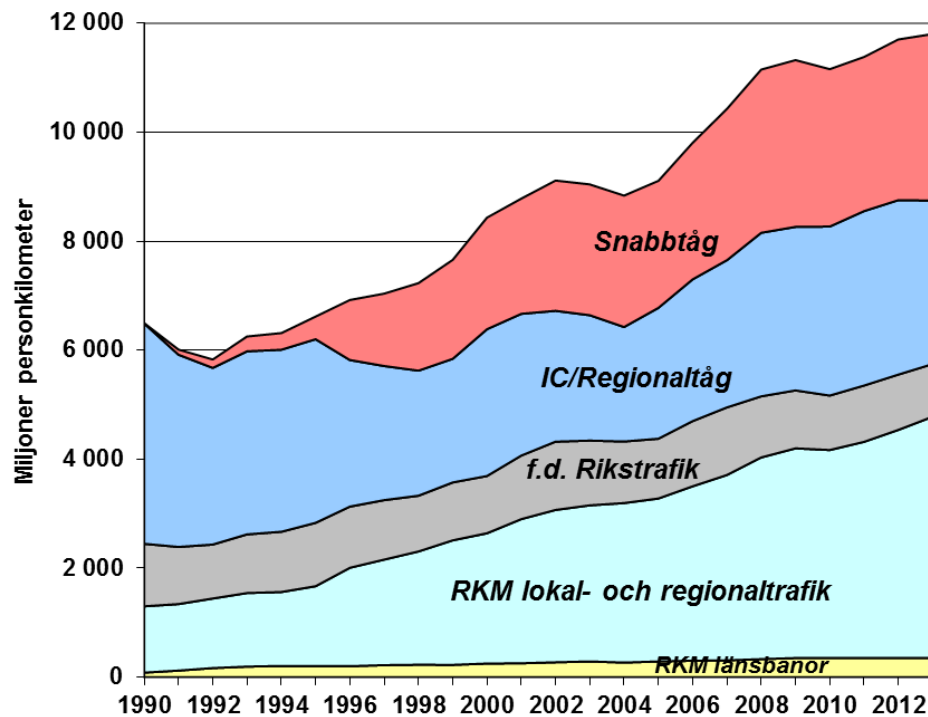
Busstrafikens kortväga transportarbete ökade år 2013 med 1% till 10,3 miljarder personkilometer. Den successiva uppgången för busstrafiken beror framför allt på ett förbättrat utbud av den lokala och regionala busstrafiken.

Järnvägens kortväga transportarbete uppgick år 2013 till 5,8 miljarder personkilometer, vilket är den i särklass högsta nivån någonsin och en ökning med 5,5% jämfört med år 2012. Sedan 1991 har resandet fördubblats, en ökningstakt på i genomsnitt ca 5% per år

Bland de utbudsförändringar som bidragit till stora ökningen av det regionala resandet kan nämnas färdigställandet av dubbelspåret mellan Göteborg och Öxnered som innebar förbättrad regionaltågstrafik Göteborg-Trollhättan-Vänersborg med och en ny pendeltågslinje Göteborg-Älvängen. I Stockholmsregionen startades en pendeltågslinje mellan Stockholm och Uppsala via Arlanda. Vidare utökades trafiken på Botniabanan och i Norrland med nya linjer.

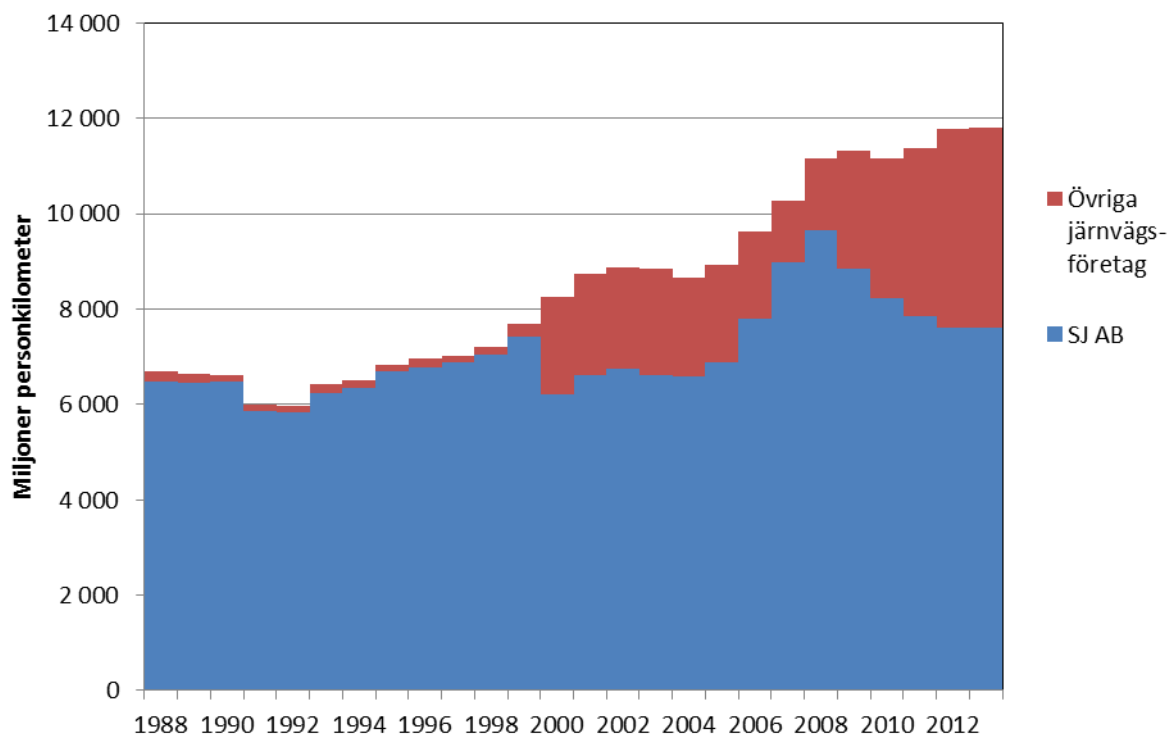
Transportarbetet för tunnelbane- och spårvägstrafiken uppgick år 2013 till 2,4 miljarder personkilometer, vilket är en ökning med 4% jämfört med år 2012. Detta förklaras bl.a. av ett utökat spårvägsnät och en ökad befolkning.

Utveckling av trafiksystem



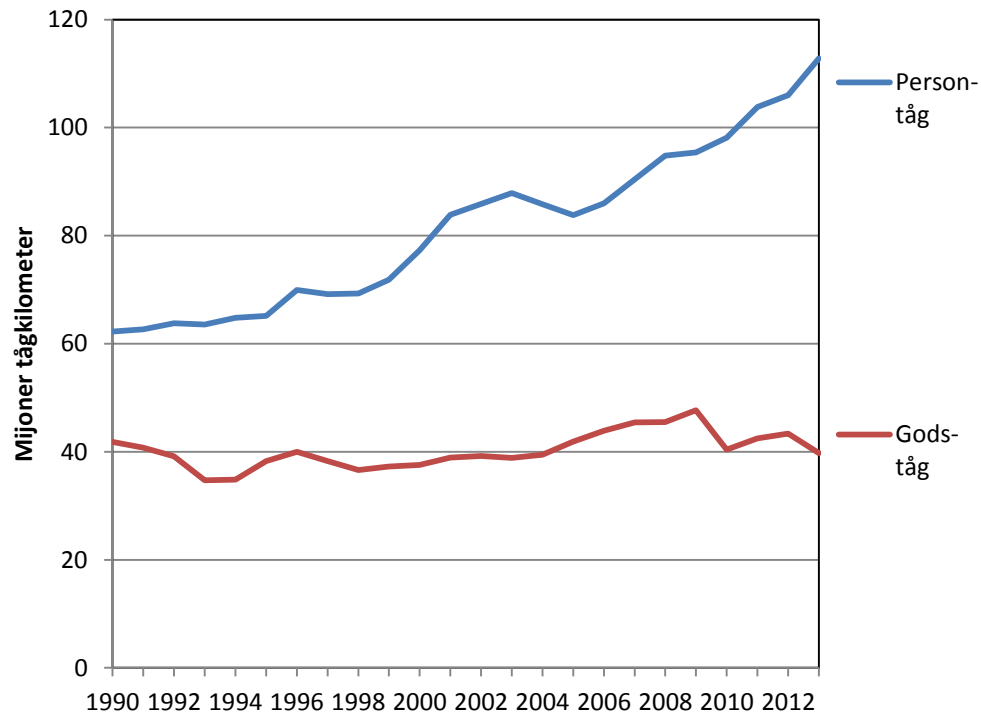
Figur 2.5: Persontrafikens utveckling fördelad på trafiksystem i miljoner personkilometer 1990-2013.

Persontrafik fördelning på operatörer

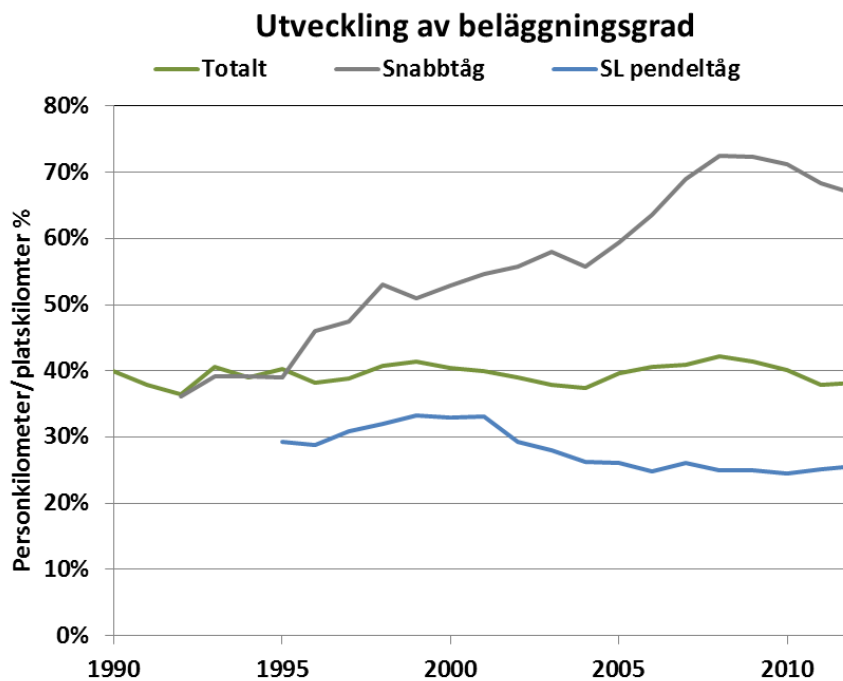


Figur 2.6: Transportarbetet för SJ och övriga operatörer i persontrafik på järnväg 1990-2013.

Utveckling av tågkilometer i Sverige



Figur 2.7: Utveckling av antalet tågkilometer i Sverige 1990-2013.



Figur 2.8: Utveckling av beläggingsgraden i persontågen i Sverige 1990-2012.

2.4 Utbudsförändringar i tågtrafiken i T14 15 december 2013 – 13 december 2014

Den trafik som planerades för T14 genomfördes inte tillfullo beroende på att de nya operatörer som ansökt om tåglägen inte kom igång med sin trafik Stockholm-Göteborg och Stockholm-Sundsvall. Denna trafik kom heller aldrig att annonseras i tidtabellerna för resenärerna, se kap 3.6. I detta avsnitt beskrivs i stället den trafik som annonserades och som sedan också kördes under T14.

På linjen Stockholm-Göteborg genomfördes inga större förändringar i SJs snabbtågstrafik. Det sista tåget från Göteborg senarelades från 19:40 till 20:35. På linjen Malmö-Stockholm satte SJ in ett snabbtåg med få uppehåll 16:38 med en restid på 4:16 jämfört med normalt 4:25. Veolia körde i princip samma trafik som i T13.

Den största nyheten i snabbtågstrafiken var att SJ åter började köra på Väst kustbanan mellan Göteborg och Malmö, en linje som varit nedlagd sedan april 2012. Det var 7 tågpar med få uppehåll med en restid på ca 2:30. Samtidigt fortsatte Öresundstågen att köra 16 avgångar med uppehåll på alla större stationer och en restid på 3:10.

SJs natttåg till Jämtland avkortades till att gå till Duved i stället för Storlien. I Duved kunde man byta till Norrtågs regionaltåg till Storlien, där man i sin tur skulle kunna åka vidare med NSBs tåg till Trondheim. Då järnvägsbanken strax väster om Storlien stängdes av för trafik på grund av risk för sättningar blev det i stället busstrafik mellan Storlien och Kopperå. Under 2013 utvidgade Norrtåg trafiken på Mittlinjen mellan Sundsvall-Östersund så att vissa turer fortsatte till Duved eller Storlien. Under 2013 beslutade också den norska regeringen att linjen Trondheim-Storlien ska elektrifieras bl.a. för att kunna köra genomgående tåg. I praktiken kom trafiken att bli sämre än tidigare med två byten mellan Östersund och Trondheim.

Tågåkeriet i Bergslagen (Tågab) började köra Karlstad-Göteborg med två tågpar med en restid på ca 2:30. Detta utöver SJs 8 tågpar med en restid på ca 2:20-2:30.

Tåg i Bergslagen började köra fem direkta tågpar mellan Ludvika och Stockholm via Västerås på lördagar och söndagar med en restid på 2:45. Detta bl.a. som följd av att anslutningarna mellan Ludvika-Västerås och Västerås-Stockholm hade försämrats. På sträckan Västerås-Stockholm satte SJ åter in ett direkttåg i högtrafik på vardagarna.

Flera nya regionala linjer startades i södra Sverige:

- Växjö-Hässleholm med uppehåll i Gemla, Alvesta, Vislanda, Diö, Älmhult, Killeberg, Osby, Hästveda och Ballingslöv. Det går ett tåg varannan timme och ett tåg i timmen i högtrafik med en restid på 2:15. Trafiken körs av Länstrafiken som "Krösatåg".
- Bromölla-Kristianstad med uppehåll i Fjälkinge med ett tåg varannan timme och ett tåg varje timme i högtrafik och en restid på 15-17 minuter. Trafiken körs av Skånetrafiken med "Pågatåg".
- Markaryd-Hässleholm med uppehåll i Vittsjö och Bjärnum med ett tåg varannan timme och extra avgångar i högtrafik och en restid på 26 minuter. Trafiken körs av Skånetrafiken med "Pågatåg".

De flesta av mellanstationerna på dessa linjer är nya stationer som inte trafikerats sedan persontågen lades ner på 1960-talet.

3 Effekter av avreglering av persontrafik på järnväg

3.1 Trafikpolitiska förutsättningar

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

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

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

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

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

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

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

3.2 Interregional trafik i konkurrens t.o.m. 2014

Veolias trafik Malmö-Stockholm-Jämtland från 2009

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

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

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

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

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

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

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

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

Blå tåget Stockholm-Göteborg från 2012

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

Blå tåget är snarare att betrakta som ett lyxtåg. Det hade från början enbart 1klass-vagnar, de mycket rymliga A2-vagnarna från 1960-talet, men har numera också 2-klass-vagnar. I tåget finns både en restaurangvagn och en barvagn. Konceptet liknar mycket Unionsexpressen och är nästan exakt detsamma som SJ körde under 1980-talet under namnet City Express mellan Stockholm och Göteborg. Det hade också ungefär samma restid ca 4h.

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

Västkustbanan och Malmö-Alvesta från 2009

En ny situation uppstod fr.o.m. januari 2009 då Skånetrafiken fick trafikeringsrätt för Öresundstågen från Köpenhamn/Malmö till Göteborg och Alvesta där tidigare SJ haft ensamrätt för trafiken över länsgränserna. Samtidigt tog DSB First, ett dotterbolag till DSB, över den operativa driften av Öresundstågstrafiken från SJ. Samtidigt som Öresundstågstrafiken utvidgades valde SJ att i varierande utsträckning köra både X2000 och InterCity-tåg på Västkustbanan. I april 2012 lade SJ plötsligt ner sin trafik på grund av bristande lönsamhet, och trafiken på Västkustbanan försämrades därmed.

SJ valde dock att åter köra trafik på västkustbanan 2014. Utbudet är 7 snabbtåg per dag med en restid på ca 2:30 mellan Göteborg och Malmö, vilket kan jämföras med Öresundstågen som tar 3:12 men där det går 16 turer d.v.s. ett tåg i timmen.

På södra stambanan utökade länshuvudmännen sin trafik så att det i princip blev ett tåg i timmen mellan Köpenhamn och Växjö och ett tåg varannan timme mellan Växjö och Kalmar med förtätning i högtrafik. Mellan Alvesta och Kalmar samarbetade SJ och trafikhuvudmännen fortfarande, medan det blev konkurrens om långväga resenärer mellan Alvesta och Köpenhamn. SJ utökade därvid antalet X2000-tåg Stockholm-Köpenhamn utan byte i Malmö från 2 till 6 dubbelturer under hela året.

Tågakeriet i Bergslagen från 2010

Tågakeriet i Bergslagen (TÅGAB) började i T10 köra tåg mellan Karlstad och Skövde-Göteborg via Laxå i samarbete med SJ. Det var två dubbelturer per riktning på vardagar. Trafiken kom i första hand till

för att förbättra resandet i mellan orter som Kristinehamn/Degerfors och Göteborg samt mellan Karlstad och Skövde. Mellan Karlstad och Göteborg finns trafik med kortare restid via Trollhättan. I tabell 3.2 redovisas därför relationen Kristinehamn-Göteborg.

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

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

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

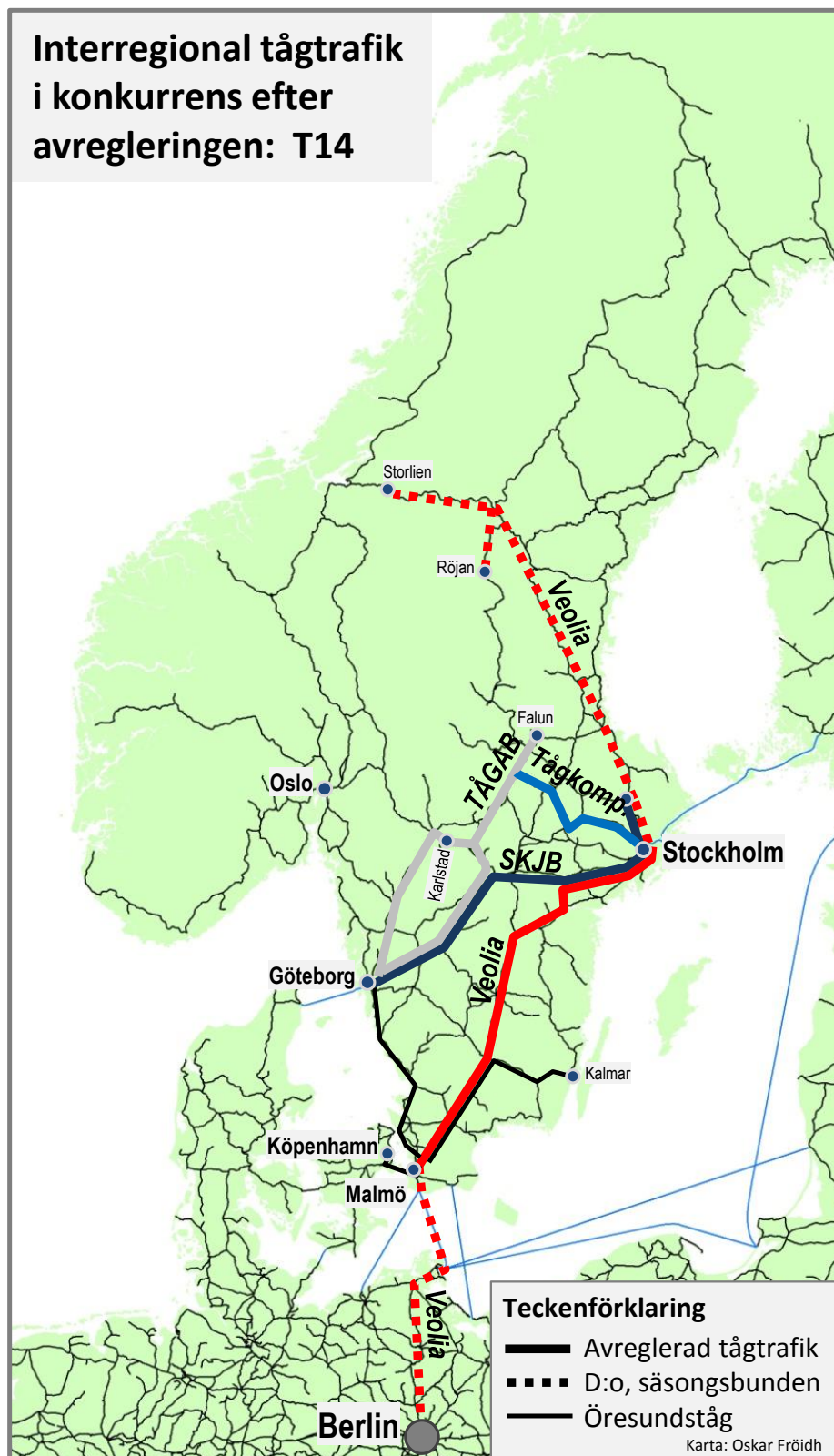
Nattåg till Vemdalen från 2013

Inlandsbanan (IBAB) bedrev sovrvagnstrafik i egen regi mellan Malmö via Göteborg till Röjan under vintersäsongen 2013. Från Röjan finns anslutande bussförbindelse till Vemdalen. Destination Vemdalen har investerat 10 Mkr i ett antal liggvagnar. Trafiken kördes i veckosluten från slutet av december till början av april. Ett tåg kördes också dagligen under samma period mellan Mora och Röjan-Åsarna-Svenstavik med anslutning till SJs tåg till/från Stockholm i Mora.

Under 2014 körs tågen av Veolia med Snälltåget Malmö-Stockholm-Vemdalen i veckosluten december-april med några undantag. Vagnarna går via Östesund då med Veolias tåg till Åre. Under vecka 7 då det är sportlov i Danmark och på Västkusten går tåget Malmö-Göteborg (Möln dal)-Skövde-Röjan.

Stockholm-Västerås-Ludvika från 2014

Tåg i Bergslagen trafikerar sträckan Västerås-Fagersta-Ludvika. Tågkompaniet som är operatör har från 2014 kört fem avgångar lördagar och söndagar från och till Stockholm så att det blir direkta förbindelser Stockholm-Västerås-Ludvika, eftersom det annars skulle bli tågbyte i Västerås med långa väntetider. Restiden mellan ändpunkterna är 2:45. På sträckan Stockholm-Västerås sker trafiken i konkurrens med SJ fjärr- och regionaltrafik inom TiM. Inom Stockholms pendeltågsområde har Tågkompaniet valt att lägga uppehåll för resandeutbyte i Barkarby och Sundbyberg medan SJ stannar i Bålsta och Sundbyberg.



Figur 3.1: Konkurrerande interregional tågtrafik 2014.

Tabell 3.2: Konkurrerande interregional kommersiell tågtrafik 2014. Utbud första året efter att trafiken etablerats.

Göteborg-Stockholm								2010-			
Operatör	Produkt	Trafik-period	Trafik dagar	Antal dubbelturer		Restid		Biljettpriser (i löpande priser)			
				Per dag	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Normalt pris	Lägsta pris	Högsta pris	Prissystem
SKJB	Blå tåget	1/10-9/4	Daglig	1	1	4:02	4:02	750 kr	350 kr	750 kr	Fast
SKJB	Blå tåget	10/4-	to-sö	1	1	4:02	4:02	750 kr	350 kr	750 kr	Fast
SJ	X2000	T12	Daglig	18	16	2:50	3:09	730 kr*	145 kr	1 626 kr	Rörligt
SJ	InterCity	T12	Daglig	2	2	3:50	3:48	451 kr*	95 kr	1 032 kr	Rörligt
SJ	Regional	T12	Daglig	7	7	4:50	4:49	451 kr*	95 kr	1 032 kr	Rörligt

*) Vid bokning en vecka innan ombokningsbar

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

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

*) Vid bokning en vecka innan ombokningsbar

Malmö-Göteborg								2009-2012			
Operatör	Produkt	Trafik-period	Trafik dagar	Antal dubbelturer		Restid		Biljettpriser (i löpande priser)			
				Per dag	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Normalt pris	Lägsta pris	Högsta pris	Prissystem
THM	Regional	T12	Daglig	16	16	3:09	3:09	311 kr	249 kr**	401 kr	Fast
SJ	X2000	-10/4 2012	Daglig	4	4	2:43	2:43	335 kr*	145 kr	905 kr	Rörligt
SJ	InterCity	-10/4 2012	Daglig	1	1	3:14	3:14	228 kr*	95 kr	606 kr	Rörligt
Malmö-Göteborg								2012-2013			
THM	Regional	T12-T13	Daglig	16	16	3:07	3:07	317 kr	254 kr**	441 kr	Fast
Malmö-Göteborg								2014-			
THM	Regional	T14	Daglig	16	16	3:09	3:09	343 kr	274 kr**	466 kr	Fast
SJ	SJ 2000	9/12 2013-	Daglig	7	7	2:25	2:29	327 kr*	195 kr	964 kr	Rörligt

**) Reskassa/Rabatkort

*) Vid bokning en vecka innan ombokningsbar

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

Tabell 3.2 (forts): Konkurrerande interregional kommersiell tågtrafik 2014. Utbud första året efter att trafiken etablerats.

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

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

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

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

Ludvika-Stockholm				Tågkompaniet				2014-			
Operatör	Produkt	Trafik-period	Trafik dagar	Antal dubbelturer		Restid		Biljettpriser (i löpande priser)			
				Per dag	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Normalt pris	Lägsta pris	Högsta pris	Prissystem
TKAB	Regional	T14	lör-sö	5	5	2:45	2:45	318 kr	.	.	Fast
TKAB+SJ	Regional	T14	Daglig	6	0	3:28	3:28	350 kr	320 kr	444 kr	Rörligt

3.3 Ny trafik i tågplan 2015

Inför Tågplan 2015 (T15) som gäller 14 december 2014–12 december 2015 har flera operatörer sökt och fått tåglägen för kommersiell interregional trafik. En ny operatör, MTR, planerar att köra en relativt omfattande trafik mellan Stockholm och Göteborg som man först planerade att komma igång med redan 2014. Det innebär att konkurrensen med SJ kommer att bli betydande mellan Stockholm och Göteborg. Nedan görs en genomgång av den planerade trafiken 2015.

Stockholm–Göteborg

På Västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg bedriver SJ interregional persontrafik, med SJ 2000 och Intercitytåg (IC). Skandinaviska Jernbanor trafikerar med Blå Tåget i veckosluten sedan några år. Dessutom tillkommer möjligheten att åka med SJ Stockholm–Göteborg med regionaltåg med byte i Hallsberg, eller direkt via Västerås och Örebro, men det ger längre restider och är inte heller alltid billigare.

Inför Tågplan 2014 (T14) sökte två nya operatörer tåglägen för tågtrafik; dels MTR, dels Citytåg i Sverige. Ingen av dessa operatörer kom igång som planerat. MTR behövde mer tid för att få nya fordon levererade och bygga upp en egen försäljningskanal för biljetter sedan SJ bestämde sig för att inte samarbeta med konkurrenten. Citytåg hade ungefär samma affärsidé som MTR, det vill säga tämligen korta restider mellan ändpunkterna, men eftersom man var ett litet bolag insåg man att det inte skulle lyckas i konkurrensen när även MTR dök upp och beslöt att ställa in planerna. Citytåg sålde bolaget till Skandinaviska Jernbanor under 2014 utan att ha kört någon tågtrafik.

I T15 har tre operatörer beviljats tåglägen i interregional persontrafik; SJ, MTR och Skandinaviska Jernbanor. Den tillkommande operatören MTR planerar att starta sin trafik i mars 2015, även om man börjar med provkörningar så fort tågen levereras, och med full trafik från augusti 2015 med 8 avgångar i vardera riktningen måndag-fredag. MTR inriktar sig på ändpunktsmarknaden, det vill säga resor mellan Stockholm och Göteborg, men man stannar också i Södertälje, Skövde och Herrljunga för att få med några viktigare mellanmarknader. Herrljunga är en liten ort men anslutningar finns till Borås, Vänersborg och Uddevalla. Restiden blir 3:19 mellan Stockholm och Göteborg eftersom man har skaffat tåg med topphastigheten 200 km/h men som saknar korglutning, till skillnad från SJ 2000 som därmed kan hålla en högre medelhastighet på kurviga banor. SJ erbjuder anslutningar till andra tåg vid uppehåll längs vägen med SJ 2000 i framför allt Södertälje, Katrineholm och Skövde. Anslutning i Katrineholm ger förbindelser till Eskilstuna, Norrköping och Linköping. Se tabell 3.3.

Tabell 3.3: Utbud Stockholm–Göteborg T15 (2015)

Operatör	Turer i vardera riktningen M-F	Typisk restid Stockholm–Göteborg	Frekventa uppehåll vid mellanstationer
SJ	18 snabbtåg 1 (2 To,F) IC ¹	3:01 (varav 3 ca 2:50) 3:49-4:26	Södertälje, Katrineholm, Skövde (Herrljunga ⁴ , Alingsås ⁴)
SJ Regional	7 ²	4:40	Direkt via Västerås och Örebro eller byte i Hallsberg
MTR	8 ³	3:19	Södertälje, Skövde, Herrljunga
Skandinaviska Jernbanor	2 (M,To,F)	3:36-3:56	Hallsberg, Skövde, Alingsås

¹ SJ minskar utbudet med IC-tåg till enbart F i samband med att MTR introducerar sin trafik

² Inkluderar en förbindelse med sittvagn i natttåg på dagsträcka

³ Introduceras successivt mars-augusti 2015.

⁴ Vissa tåg

SJ har under 2014 gjort några förbättringar av sitt utbud; dels har man aviserat lägre lägstapriser i snabbtågen (från 295 kr till 195 kr, enkel), dels har man snabbat upp snabbtågen genom färre uppehåll vilket ger 10 minuter kortare restider (från 3:11 till 3:01) i T15 för de tåg som går en gång i timmen med några uppehåll. Dessutom behåller SJ tre snabbtågsavgångar i vardera riktningen i högstafiktider morgon och eftermiddag som man kör non-stopp på omkring 2:50 mellan ändpunkterna. SJ kommer även i T15 att vara den dominerande operatören med både flest avgångar och bredast utbud, samt kortast restider med snabbtågen, se tabell 3.4. SJs och MTRs snabbtåg framgår av figur 3.5-3.8.

Skandinaviska Jernbanor hade föregående tidtabellsperiod planerat att utöka sitt utbud från en till två turer i vardera riktningen. Kanske kan denna utökning bli verklighet i T15 och tåglägena framgår av tabell. Man kör inte tisdagar eller onsdagar när efterfrågan på privatresor är som lägst men måndagar, torsdagar och fredagar förutom lördagar och söndagar rullar Blå Tåget. Skandinaviska Jernbanor säljer biljetter även via SJ:s hemsida, något som MTR nekats eftersom SJ ser de förra som komplementärer snarare än konkurrenter.

Det ska också nämnas att flera omfattande banarbeten på Västra stambanan och i Stockholmsområdet under 2015 periodvis medför ändrade tidtabeller med förlängda körtider och inställda tåg.

Tabell 3.4: Avgångstider Stockholm–Göteborg T15 (2015) måndag-fredag.

Avgångstider från Stockholm C			Avgångstider från Göteborg C		
SJ	MTR	Skandinaviska Jernbanor	SJ	MTR	Skandinaviska Jernbanor
			5.05 5.55 (M-To)		
6.06 (M-To) 6.14	6.36 (fr mars)		6.00 6.30	6.05 (fr mars) 6.35 (fr aug.)	
7.29	7.36 (fr aug.)		7.30	7.05 (fr april)	
8.14 IC (t april) ¹ 8.29		8.25 (M,To,F)	8.30 8.35 IC (t april) ¹		8.55 (M,To,F)
9.29			9.30		
10.29	10.36 (fr mars)		10.30		
11.29			11.30	11.05 (fr mars)	
12.29	12.36 (fr aug.)		12.30		
13.29			13.35		
14.25 IC (To,F) ² 14.29			14.30		14.35 (M,To,F)
15.25	15.36 (fr mars)	15.06 (M,To,F)	15.30 15.50 IC To,F ² 15.55 (M-To)	15.05 (fr mars)	
16.10 16.25	16.36 (fr aug.)		16.30	16.05 (fr april)	
17.10 (M-To) 17.25	17.36 (fr aug.)		17.30	17.05 (fr aug.)	
18.25			18.30		
19.29	19.36 (fr mars)				
20.27			20.30	20.05 (fr mars)	

¹ M-F till april, därefter F

² To, F till augusti, därefter F



Figur 3.5: SJ 2000 som svarar för huvuddelen av SJs fjärrtrafik Stockholm-Göteborg sedan 1991. Tåget tillverkades 1990-2000 och har korglutning vilket gör att det kan köra fortare i kurvorna än konventionella tåg. Foto: SJ.



Figur 3.6: MTR express kommer att köra tåg Stockholm-Göteborg från våren 2015 och har beställt nya tåg av samma typ som NSB (Norska Statsbanorna) typ BM74 men med annan inredning. De tillverkas i Schweiz av Staedler. Foto: Staedler.



Figur 3.7: Inredning i MTR express-tågen. Tågen har 2+2-sittning i hela tåget men erbjuder olika servicenivå med måltider och möjlighet att boka en tom plats bredvid sig. Servering vid sittplatsen. Foto: Staedler.



Figur 3.8: Inredning i SJ X2000-tåg, exempel från 1klass. Tågen har 1+2-sittning i 1klass och 2+2-sittning i 2klass. Möjlighet till servering vid platsen i 1klass och en särskild Bistrovagn i tåget. Foto: Kasper Dudzik.

Stockholm–Malmö

Förutom SJ kör Veolia Snälltåget på Södra stambanan mellan Stockholm och Malmö. Man planerar två dagliga avgångar i vardera riktningen måndag-fredag under T15, en på förmiddagen och en på eftermiddagen. Liksom för Västra stambanan kommer flera större banarbeten att periodvis påverka tidtabellerna.

Stockholm–Sundsvall

Ett tågläge fram och åter beviljades för operatören Hector Rail i T14 med okänd uppdragsgivare. Trafiken kom aldrig igång eftersom uppdragsgivaren ställde in sina planer på fjärrtrafik. Ingen ny ansökan om tåglägen i T15.

Stockholm–Karlstad–Oslo

SJ har beviljats tre tåglägen för snabbtågstrafik Stockholm–Karlstad–Oslo från augusti 2015 vilka ersätter dagens IC-tåg. I samband med det drar man in vissa uppehåll på mellanstationer mellan Stockholm och Karlstad. Restiden Stockholm–Oslo minskar med omkring en timme, från 5:55 till 4:55, med viss variation mellan tågen. Eftersom restiden är den viktigaste faktorn i valet mellan tåg och flyg har detta betydelse även om det inte kan attrahera de mest tidskänsliga flygresenärerna mellan ändpunkterna. Det innebär att det blir ungefär samma restid mellan Stockholm–Oslo som Stockholm–Köpenhamn. Det ger också Karlstad bättre förbindelser till de båda huvudstäderna. Tågåkeriet i Bergslagen kommer i gengäld att köra ett kompletterande tågpar mellan Karlstad och Stockholm med uppehåll bland annat i Kristinehamn och Degerfors, likväl som man nu kör kompletterande förbindelser Göteborg–Karlstad.

Snabbtågstrafik mellan Oslo och Stockholm förekom tidigare åren 2000-2004 under varumärket Linx men lades ned på grund av förluster och sammanföll med introduktion av lågkostnadsflyg.

Stockholm–Västerås–Ludvika

Tåg i Bergslagen trafikerar sträckan Västerås–Fagersta–Ludvika. Tågkompaniet som är operatör har från 2014 kört fem avgångar vardera lördagar och söndagar från och till Stockholm så att det blir direkta förbindelser Stockholm–Västerås–Ludvika även i T15, eftersom det annars skulle bli tågbyte i Västerås med långa väntetider. Restiden mellan ändpunkterna är 2:45. På sträckan Stockholm–Västerås sker trafiken i konkurrens med SJ fjärr- och regionaltrafik inom TiM. Inom Stockholms pendeltågsområde har Tågkompaniet valt att lägga uppehåll för resandeutbyte i Barkarby och Sundbyberg medan SJ stannar i Bålsta och Sundbyberg. En anledning är att det inte går att få snabba tåglägen mellan Bålsta och Stockholm eftersom fjärr- och regionaltågen får tidstillägg för att anpassas till den täta pendeltågtrafikens körtider, och då kan man lägga in extra uppehåll istället för att rulla sakta.

Falun–Karlstad–Göteborg

Tågåkeriet i Bergslagen (Tågab) kör veckoslutstrafik mellan Falun och Göteborg via Borlänge, Kristinehamn, Karlstad och Åmål. Man har också daglig trafik Karlstad–Göteborg via Kristinehamn, Laxå och Skövde med några turer. Nytt för Tågab i T15 är som nämnts ovan en tur Karlstad–Stockholm som liksom den andra trafiken sker som komplettering till SJ:s egen trafik.

Säsongs trafik till Vemdalen och Duved

Veolia kör i T15 ett nattågpar från Malmö via Stockholm och Östersund till Undersåker, Åre och Duved onsdagar och lördagar, och retur torsdagar och söndagar under skidsäsong, det vill säga från

julhelgen till mitten av april. Det är i princip Snälltåget som förlängs norrut från Stockholm till fjällkedjan. Även SJ kör nattåg till Jämtlandsfjällen men från Göteborg via Stockholm.

I T15 går även såväl nattåg med Veolia som operatör som dagtåg till Røjans hållplats på Inlandsbanan, med bussanslutning till skidorterna Klövsjö, Vemdalskalet och Björnrike. Nattåg Malmö (avg 16.05)–Stockholm (avg 22.45)–Östersund (ank 05.42)–Röjan (ank 07.50 söndag) avgår elva lördagar och en onsdag dels under jul och nyår, dels från 20 februari till och med 11 april inklusive påsken. Retur på söndagar: Röjan (avg 14.15)–Östersund (avg 16.35)–Stockholm (avg 22.45)–Malmö (ank 06.45 måndag). Det blir även ytterligare en avgång via Göteborg. Inlandsbanan kör även en daglig motorvagnsförbindelse mellan Mora och Östersund under vintern och våren med anslutning i Mora till och från Stockholm.

3.4 Privat interregional trafik som upphört

Av figur 3.9 och tabell 3.10 framgår den kommersiella interregionala trafik som bedrivits av privata aktörer från år 2000 och som har upphört.

Sydvästen 2000

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

Unionsexpressen Stockholm-Oslo 2008

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

Tågkompaniets veckoslutstrafik Gävle-Stockholm 2009

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

Veolia nattågstrafik Göteborg-Storlien/Narvik 2007-2009

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

Göteborg-Oslo från 2005-2010

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

SJ Göteborg-Malmö 2012-2013

SJ lade ner sin trafik med fjärrtåg på västkustbanan i april 2012 efter att RKM börjat köra snabba och frekventa regionaltåg 2009. I december 2013 började SJ köra snabbtåg igen på västkustbanan.



Figur 3.9: Konkurrerande interregional tågtrafik före 2014 som upphört.

Tabell 3.10: Privat interregional tågtrafik före 2014 som upphört.

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

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

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

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

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

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

3.5 Interregional trafik med och utan konkurrens 2014

Av tabell 3.11 framgår de större interregionala linjerna med och utan konkurrens 2014. Utbudet avser en normal torsdag och priserna visar hur mycket det kostar vid bokning en vecka innan avresedagen. Lägsta pris är det lägsta pris som kunde hittas på någon avgång under dagen. Normalpris är genomsnittspriset för en ombokningsbar men inte återbetalningsbar biljett den aktuella dagen. Det högsta priset avser en återbetalningsbar biljett och är det högsta pris som kunde hittas.

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

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

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

Tabell 3.11: Interregional tågtrafik i mars 2014, större linjer med och utan konkurrens

År	Från	Till	Operatör produkt	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2014 års priser)					
								2 klass			1 klass		
				Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Lägst pris	Normalt pris	Högsta pris	Lägst pris	Normalt pris	Högsta pris
Göteborg - Stockholm													
2014	Göteborg C	Stockholm C	SJ Snabbtåg	18	18	2:50	3:09	195 kr	606 kr	1 394 kr	620 kr	833 kr	1 770 kr
2014	Göteborg C	Stockholm C	SJ Övriga	1	1	4:08	4:08	454 kr	549 kr	842 kr			
2014	Göteborg C	Stockholm C	SJ Regional	7	7	4:40	4:45	437 kr	538 kr	793 kr	607 kr	740 kr	1 103 kr
2014	Göteborg C	Stockholm C	SKJB Blå tåget	1	1	3:40	3:40	535 kr	535 kr	642 kr	749 kr	749 kr	899 kr
Sundsvall - Stockholm													
2014	Sundsvall	Stockholm C	SJ Snabbtåg	9	9	3:25	3:34	195 kr	592 kr	1 189 kr	544 kr	862 kr	1 552 kr
2014	Sundsvall	Stockholm C	X-Trafik, SJ	4	0	3:57	4:06	301 kr	361 kr	402 kr	445 kr	586 kr	717 kr
Malmö - Stockholm													
2014	Malmö C	Stockholm C	SJ Snabbtåg	16	16	4:12	4:26	268 kr	492 kr	1 339 kr	619 kr	981 kr	1 767 kr
2014	Malmö C	Stockholm C	Snälltåget	1	1	5:15	5:15	253 kr		359 kr	514 kr		620 kr
2014	Malmö C	Stockholm C	SJ Nattåg	1	1	7:32	7:32			500 kr	595 kr	742 kr	874 kr
Kalmar - Stockholm													
2014	Kalmar	Stockholm C	Öresundståg+SJ Snabbtåg	10	0	4:34	4:38	441 kr	712 kr	1 451 kr	Liggvagn	Sowagn	1kl kupé
2014	Kalmar	Stockholm C	Öresundståg+SJ Nattåg	1	0	9:09	9:09	697 kr	825 kr	1 104 kr	776 kr	1 138 kr	1 773 kr
Östersund - Stockholm													
2014	Östersund	Stockholm C	SJ Snabbtåg	1	1	4:51	4:51	372 kr	467 kr	1 237 kr	Liggvagn	Sowagn	1kl kupé
2014	Östersund	Stockholm C	SJ InterCity	1	1	5:21	5:21	235 kr	330 kr	670 kr	552 kr	647 kr	1 574 kr
2014	Östersund	Stockholm C	Norrtåg+SJ Snabbtåg	4	0	6:08	6:14	620 kr	847 kr	1 465 kr	863 kr	958 kr	1 328 kr
2014	Östersund	Stockholm C	SJ Nattåg	2	2	7:55	9:20	552 kr	647 kr	1 082 kr	807 kr	993 kr	1 828 kr
Karlstad - Stockholm													
2014	Karlstad	Stockholm C	SJ Snabbtåg	6	6	2:11	2:34	195 kr	383 kr	932 kr	Liggvagn	Sowagn	1kl kupé
2014	Karlstad	Stockholm C	SJ InterCity	2	2	2:49	2:49	235 kr	322 kr	521 kr	419 kr	574 kr	1 194 kr
Malmö-Göteborg													
2014	Malmö C	Göteborg C	Öresundstågen	16	16	3:12	3:12	343 kr		376 kr	433 kr		466 kr
2014	Malmö C	Göteborg C	SJ Snabbtåg	7	7	2:25	2:29	195 kr	327 kr	738 kr	395 kr	490 kr	964 kr
Borlänge - Stockholm													
2014	Borlänge	Stockholm C	SJ InterCity	7	7	2:19	2:22	163 kr	215 kr	326 kr	353 kr	460 kr	706 kr
2014	Borlänge	Stockholm C	SJ Snabbtåg	2	2	2:12	2:12	195 kr	389 kr	590 kr	395 kr	605 kr	911 kr
2014	Borlänge	Stockholm C	Tågkompaniet+SJ	8	8	3:14	3:30	300 kr	635 kr	950 kr	388 kr	777 kr	1 202 kr
Umeå - Stockholm													
2014	Umeå	Stockholm C	SJ Snabbtåg	3	3	6:23	6:23	517 kr	661 kr	1 477 kr	759 kr	926 kr	2 164 kr
2014	Umeå	Stockholm C	Norrtåg+SJ Snabbtåg	3	0	6:42	6:49	711 kr	1 023 kr	1 562 kr	898 kr	1 193 kr	1 925 kr
2014	Umeå	Stockholm C	SJ Nattåg	2	2	9:05	9:12	550 kr	645 kr	945 kr	650 kr		
Luleå - Göteborg													
2014	Luleå	Göteborg C	Nattåg+SJ Snabbtåg	2	0	16:45	17:05	807 kr	902 kr	1 202 kr	Liggvagn	Sowagn	1kl kupé
2014	Luleå	Göteborg C	SJ Nattåg	1	1	18:30	18:30	764 kr	859 kr	1 314 kr	907 kr		
Göteborg - Åre													
2014	Göteborg C	Åre	SJ	2	0	13:33	13:33	772 kr	867 kr	1 571 kr	Liggvagn	Sowagn	1kl kupé
Stockholm - Köbenhavn													
2014	Stockholm C	Köpenhamn H	SJ Snabbtåg	6	6	4:52	5:06	278 kr	531 kr	1 386 kr	Liggvagn	Sowagn	1kl kupé
2014	Stockholm C	Köpenhamn H	SJ Snabbtåg+Öresundstågen	14	0	5:02	5:27	400 kr	743 kr	1 513 kr	640 kr	1 197 kr	1 825 kr
2014	Stockholm C	Köpenhamn H	SJ Nattåg+Öresundstågen	1	0	9:03	9:03	610 kr	733 kr	996 kr	722 kr	1 116 kr	1 926 kr
Stockholm - Oslo													
2014	Stockholm C	Oslo S	SJ InterCity	2	2	5:55	5:57	279 kr	370 kr	619 kr	482 kr	597 kr	964 kr
Göteborg - Köbenhavn													
2014	Göteborg C	Köpenhamn H	Öresundstågen	16	16	3:48	3:48	450 kr	Finns ej	482 kr	571 kr	Finns ej	603 kr
2014	Göteborg C	Köpenhamn H	SJ Snabbtåg+Öresundstågen	7	0	3:23	3:23	292 kr	471 kr	851 kr	523 kr	646 kr	1 092 kr
Göteborg - Oslo													
2014	Göteborg C	Oslo S	NSB	3	3	3:52	3:54	Finns ej	Finns ej	603 kr	Finns ej	Finns ej	Finns ej
Gävle - Stockholm													
2014	Gävle C	Stockholm C	SJ Snabbtåg	9	9	1:24	1:24	233 kr	486 kr	666 kr	458 kr	652 kr	915 kr
2014	Gävle C	Stockholm C	SJ Regional	8	8	1:27	1:27	174 kr	243 kr	290 kr	333 kr	461 kr	605 kr
2014	Gävle C	Stockholm C	SJ Övriga	2	2	2:04	2:15	180 kr	242 kr	339 kr	Finns ej	Finns ej	Finns ej
2014	Gävle C	Stockholm C	UL+SL och UL+SJ	4	0	2:12	2:13	214 kr	220 kr	219 kr	230 kr	241 kr	243 kr
Linköping - Stockholm													
2014	Linköping C	Stockholm C	SJ Snabbtåg	16	16	1:39	1:39	369 kr	518 kr	783 kr	449 kr	641 kr	954 kr
2014	Linköping C	Stockholm C	SJ Regional	9	9	1:54	2:03	175 kr	256 kr	317 kr	372 kr	476 kr	676 kr
Karlstad - Göteborg													
2014	Karlstad C	Göteborg C	SJ Regional	8	8	2:20	2:27	115 kr	242 kr	381 kr	358 kr	488 kr	715 kr
2014	Karlstad C	Göteborg C	Tågab	3	3	2:30	2:47	222 kr	Finns ej	257 kr	355 kr	Finns ej	409 kr
Örebro - Stockholm													
2014	Örebro C	Stockholm C	SJ Regional	22	17	1:33	1:59	151 kr	208 kr	274 kr	243 kr	404 kr	615 kr
2014	Örebro C	Stockholm C	Tågkompaniet+SJ	10	0	1:45	2:13	219 kr	328 kr	670 kr	395 kr	571 kr	922 kr

*) En tordsdag

3.6 Regional trafik med och utan konkurrens 2014

Av tabell 3.12 framgår några större regionala linjer med och utan konkurrens. Även konkurrerande busstrafik tagits med. Intressant är relationen Uppsala-Stockholm och Arlanda-Stockholm som trafikeras av SLs pendeltåg mellan Älvsjö/Tumba och Uppsala via Arlanda sedan 2013. Turtätheten fördubblades genom att SL kör 39 dubbelturer och SJ 37. Restiden med SLs pendeltåg är emellertid ca 20 minuter längre då det stannar på alla stationer under vägen. Priset för en enstaka resa med "kontantbiljett" är lägre med SJs regionaltåg som också har högre komfort men månadskortet på SLs tåg är billigare särskilt om man skall resa anslutningsresor med lokaltrafiken i Stockholm eller Uppsala.

SLs pendeltåg gav också nya resmöjligheter till Arlanda särskilt från pendeltågstationerna under vägen. Här är det ett billigare alternativ än Arlanda Express trots den extra avgiften på 75 kr i Arlanda men flygbussen är fortfarande det billigaste alternativet med ungefär samma restid. Delvis som en följd av den nya pendeln lade Swebus Express ner sina direktbussar mellan Stockholm och Arlanda som konkurrerade med flygbussarna under 2013

I de övriga relationerna finns det ganska få turer med buss jämfört med tåg. Bussutbudet på dessa linjer har minskat successivt.

Tabell 3.12: Regional tågtrafik i mars 2014, större linjer med och utan konkurrens

År	Från	Till	Operatör produkt	Restid *			Biljettpriser (i 2014 års priser)					
				därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	2 klass			1 klass		
							Lägsta pris	Normalt pris	Högsta pris	Lägsta pris	Normalt pris	Högsta pris
Uppsala - Stockholm												
2014	Uppsala C	Stockholm C	SJ Regional	37	0:36	0:37	84 kr	90 kr	89 kr	100 kr	111 kr	113 kr
2014	Uppsala C	Stockholm C	SL Pendeltåg	39	0:55	0:55	109 kr	109 kr	109 kr			
2014	Uppsala C	Stockholm C	Swebus Express	11	0:55	1:09	59 kr	69 kr	89 kr			
Arlanda-Stockholm C												
2014	Arlanda	Stockholm C	Arlanda Express	84	0:20	0:20	236 kr	260 kr	260 kr			
2014	Arlanda	Stockholm C	SL Pendeltåg	40	0:37	0:37	125 kr	125 kr	125 kr			
2014	Arlanda	Stockholm C	SJ Regional	8	0:19	0:19	267 kr	271 kr	277 kr	380 kr	386 kr	395 kr
2014	Arlanda	Stockholm C	Flygbussarna	100	0:45	0:45	99 kr	105 kr	105 kr			
Eskilstuna - Stockholm												
2014	Eskilstuna	Stockholm C	SJ Regional	16	0:50	1:05	121 kr	131 kr	151 kr	135 kr	154 kr	192 kr
2014	Centralstation	Cityterminalen	Swebus	2	2:15	2:15	79 kr	89 kr	109 kr			
Västerås - Stockholm												
2014	Västerås C	Stockholm C	SJ Regional	25	0:50	0:57	83 kr	107 kr	151 kr	171 kr	197 kr	192 kr
2014	Resecentrum	Cityterminalen	Swebus	5	1:25	1:34	79 kr	93 kr	119 kr			
Nyköping - Stockholm												
2014	Nyköping	Stockholm C	SJ Regional	14	1:02	1:06	83 kr	121 kr	152 kr	175 kr	168 kr	192 kr
2014	Busstation	Cityterminalen	Swebus	8	1:25	1:26	89 kr	102 kr	139 kr			
Malmö - Köpenhamn												
2014	Malmö C	Köpenhamn H	Öresundstågen	76	0:34	0:34	107 kr	107 kr	139 kr	137 kr	137 kr	169 kr
2014	Malmö C/Glasmallen	Innerslevsgade	Swebus/Netbuss	6	0:55	0:56	49 kr	54 kr	79 kr			

3.7 RKM:s trafik som konkurrerar med fjärrtrafiken

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

Några av de etablerade regionala trafiksystemen har dock ett utbud när det gäller restider, turtäthet och taxor som gör att de även blir intressanta för interregionala resor. En interregional resa definieras här som en resa som går över en länsgräns, mellan två RKM:s trafikområde, och där daglig arbetspendling utgör en mindre del av resorna. Istället är ofta fritidsresor, veckopendling eller tjänsteresor som är de viktigast.

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

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

De regionala sträckor som har ett attraktivt utbud för interregionala resor framgår av karta i fig. 3:13.

1. Öresundstågen Köpenhamn–Malmö–Göteborg/Kalmar trafikerar sträckor där det finns underlag för kommersiell fjärrtrafik av viss omfattning på Västkustbanan, Kust-till-kustbanan och Södra stambanan, men som urholkas av den regionala trafiken.
2. Västtågen Göteborg–Skövde (–Töreboda) konkurrerar till viss del med kommersiell fjärrtrafik på Västra stambanan men utgör också ett komplement helt inom Västra Götalandsregionen.
3. Östgötatrafiken och Jönköpings länstrafik kör länsöverskridande regional trafik och framför allt på Södra stambanan Norrköping–Linköping–Nässjö konkurrerar man också med kommersiell fjärrtrafik.
4. SL pendeltåg Stockholm–Uppsala konkurrerar med SJ:s kommersiella tågtrafik inom TiM mellan ändpunkterna.
5. Upptåget Uppsala–Gävle konkurrerar delvis med kommersiell fjärrtrafik mellan ändpunkterna även om det genom många uppehåll längs sträckan också är ett bra komplement.
6. X-tåget Gävle–Sundsvall kör vissa kompletterande turer till kommersiell fjärrtrafik men genom att restiderna är nästan lika korta som för snabbtåg och kapaciteten på den enkelspåriga Ostkustbanan begränsad blir det konkurrens både om resenärer och tåglägen.

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



Figur 3.13: Regionala trafiksystem delvis i konkurrens med kommersiell fjärrtrafik 2014.

4 Utvärdering av avregleringens effekter

4.1 Ökat tågutbud i storstadstriangeln som följd av avregleringen

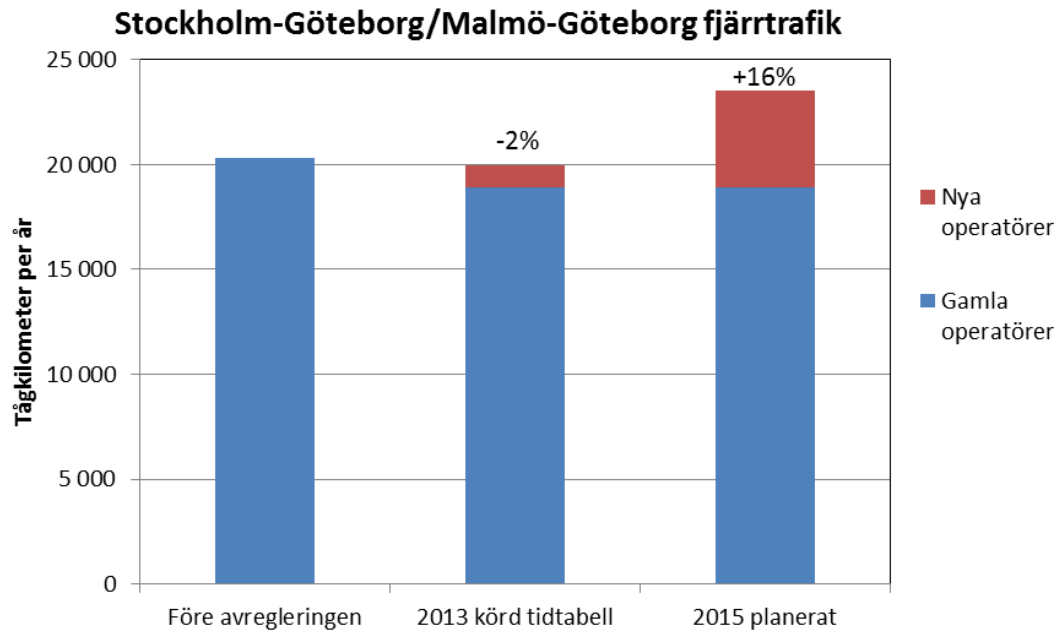
I detta avsnitt redovisas utvecklingen av utbudet i storstadstriangeln Stockholm-Göteborg-Malmö-Stockholm. Beräkningar har gjorts av ökningen av antalet tågkilometer för kommersiell fjärrtrafik på respektive linje. En jämförelse har gjorts med trafiken före avregleringen år 2009, den körda trafiken 2013 och den planerade trafiken 2015. Beräkningen är gjord utifrån antalet körda och planerade turer på respektive linje på helårsbasis. Hänsyn har således inte tagits till att trafiken kommer igång senare under 2015, utan avser att spegla ett långsiktigt läge.

Av figur 4.2 framgår antal tågkilometer per år Stockholm-Göteborg utifrån de sökta tåglägena. I denna beräkning ingår också regionaltågen Stockholm-Västerås-Hallsberg men endast Hallsberg och Göteborg. Även Tågabs tåg mellan Laxå och Göteborg ingår. I den körda tidtabellen 2013 var det 7 % fler tågkilometer 2013 än före avregleringen som följd av SKJB och Tågabs trafik. I den planerade tidtabellen för 2015 ökar utbudet med 34 % när MTRs tidtabell är fullt genomförd. Samtidigt med att ny trafik etablerats har SJ minskat sitt utbud av IC-tåg.

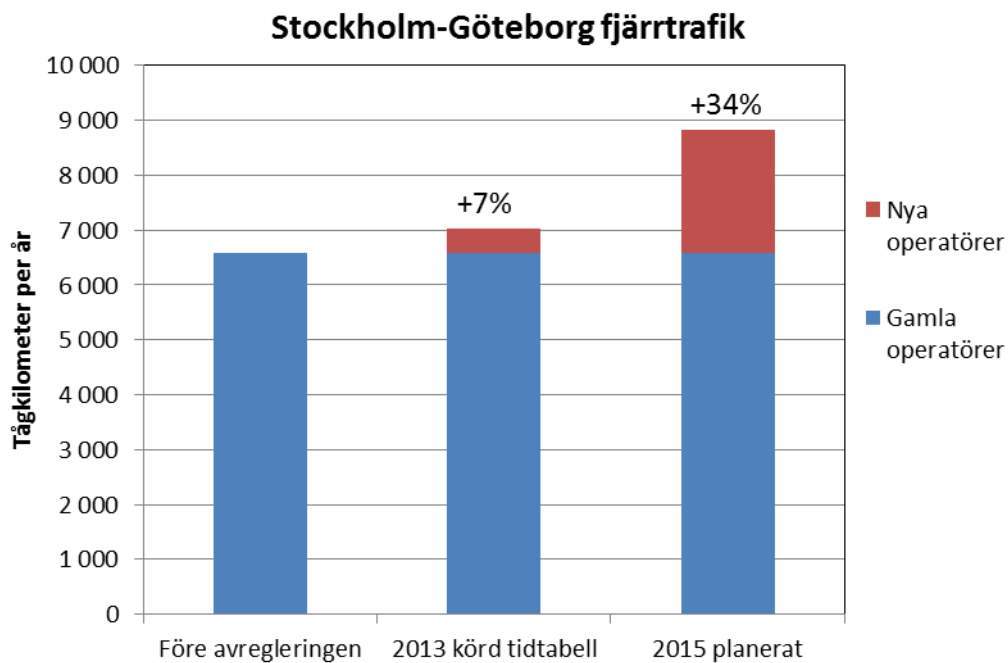
Mellan Stockholm och Malmö har utbudet ökade med 11 % på grund av avregleringen då Veolia startade daglig trafik. En något utökad trafik innebär 12 % i den planerade tidtabellen 2015, se figur 4.3.

På Västkustbanan Göteborg-Malmö minskade utbudet med 29 % när SJ slutade köra fjärrtrafik 2012. När SJ började köra snabbtåg igen 2014 kommer utbudet att vara 7 % större än 2009 och det planerade utbudet 2015 är detsamma, se figur 4.4.

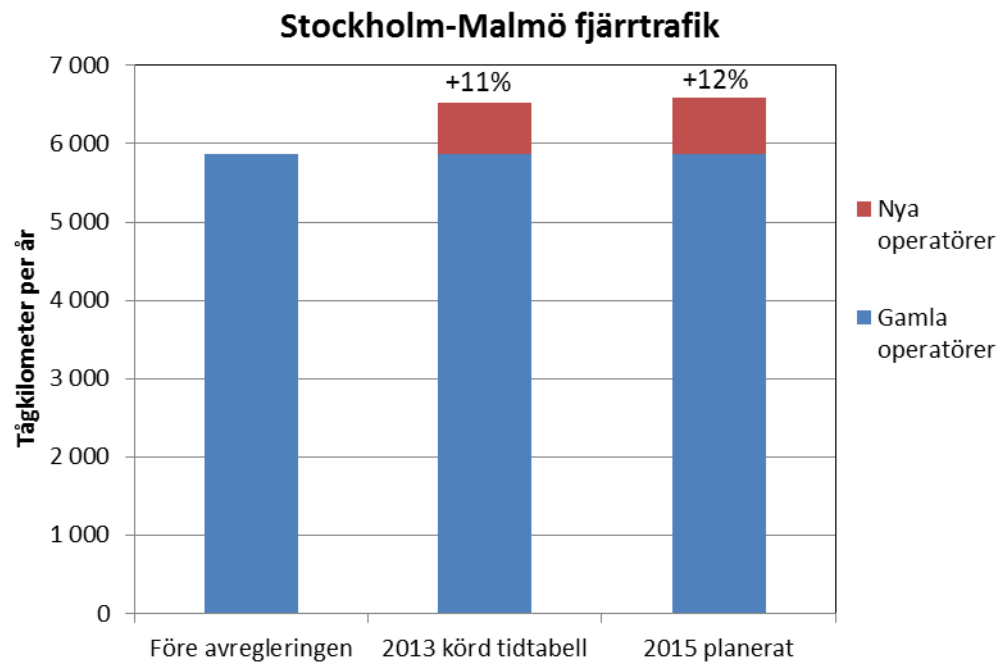
Lägger man ihop de tre linjerna i triangeln Stockholm-Göteborg-Malmö så var utbudet 2 % mindre 2013 än 2009 vilket således blev nettoeffekten av de nya operatörernas intåg Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö och SJs uttåg på västkustbanan. Under 2015 kommer utbudet att öka med 16 % som följd av de nya operatörerna på Stockholm-Göteborg och SJs återintåg på västkustbanan, se figur 4.1.



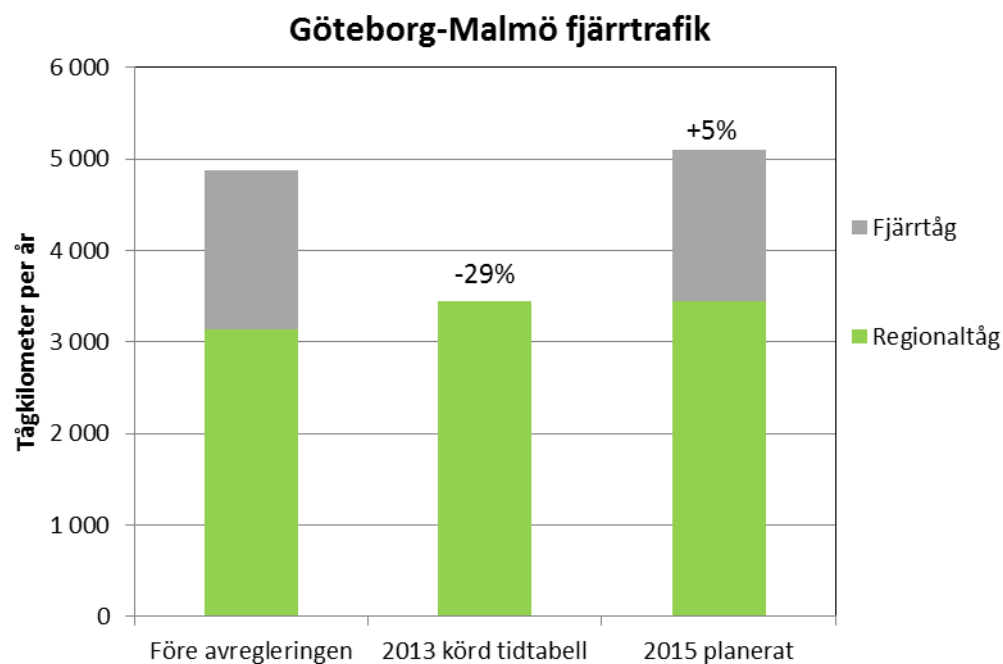
Figur 4.1: Antal tågkilometer per år för trafik i storstadstriangeln mellan Stockholm-Göteborg-Malmö-Stockholm före avregleringen 2009, den körda tidtabellen 2013 och den planerade 2015 med full trafik.



Figur 4.2: Antal tågkilometer per år för trafik mellan Stockholm-Göteborg före avregleringen, den körda tidtabellen 2013 och den planerade 2015 med full trafik.



Figur 4.3: Antal tågkilometer per år för trafik mellan Stockholm-Malmö före avregleringen, den körda tidtabellen 2013 och den planerade 2015.



Figur 4.4: Antal tågkilometer per år för trafik mellan Stockholm-Malmö före avregleringen 2009, den körda tidtabellen 2013 och den planerade 2015. "Regionaltåg" avser Öresundståg.

4.2 Konkurrens för alla transportmedel i storstadstriangeln 1990-2015

I rapporten om utbud och priser 2012-2013 gjordes en noggrann redogörelse för konkurrensen Stockholm – Göteborg, Stockholm-Malmö och Göteborg-Malmö för åren 1990, 2000, 2010 och 2014. Det är de relationer där det år 2014 fanns flera operatörer inom tågtrafiken och flygtrafiken och dessutom buss och bil. Denna beskrivs översiktligt här och har uppdaterats till 2015. Dessa årtal representerar olika stadier i infrastruktur, utbud och konkurrenssituation.

- 1990 var det monopol både inom tåg, flyg och buss-trafiken. Det var också före investeringarna i järnvägsnätet och introduktionen av snabbtågstrafiken.
- 2000 hade både flyget och den långväga busstrafiken avreglerats och snabbtågstrafiken byggts ut.
- 2010 hade järnvägen börjat avregleras men konkurrensen var marginell och det var hård konkurrens inom inrikesflyget.
- 2015 förväntas konkurrensen inom järnvägen också bli hård.

En översikt över utbudet i triangeln Stockholm-Göteborg-Malmö-Stockholm för tåg, flyg, buss och bil 1990, 2000, 2010 och 2015 framgår av tabell 4.5.

Stockholm-Göteborg

År 1990 var flyget det klart snabbaste transportmedlet och det fanns ingen daglig långväga busstrafik Stockholm-Göteborg. Vid denna tid krävdes tillstånd för att bedriva länsgränsöverskridande långväga busstrafik vilket innebar att det huvudsakligen bedrevs veckoslutstrafik.

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

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

År 2015 kommer det även att bli hård konkurrens inom tågtrafiken då en ny operatör kommer att köra snabba tåg Stockholm-Göteborg. Enligt planerna kommer det att gå 37 tåg Stockholm-Göteborg och 32 flygavgångar om flygutbudet blir detsamma som 2014.

Stockholm-Malmö

År 1990 var flyget det klart snabbaste transportmedlet med ca 3h restid city till city medan tåget tog drygt 6h. Det fanns ingen långväga busstrafik och bilen tog ca 6,5 h inkl. rast.

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

År 2010 fanns även konkurrerande flygtrafik från Arlanda till Malmö av Norwegian. Snabbtågen var ungefär lika snabba som förut och som billigast med ett lägsta pris på 95 kr vid tidig bokning. Det

fanns en ny tågoperatör som körde veckoslutståg med Inter-City-tåg med lågpriskaraktär. År 2015 planeras detta tåg att köras dagligen, men för övrigt hade inte utbudet förändrats nämnvärt med något transportmedel.

Malmö-Göteborg

På denna sträcka har det inte funnits flyg, då sträckan är kort och det finns flyg mellan Göteborg och Köpenhamn som delvis fyller samma funktion. År 1990 var bilen det klart snabbaste transportmedlet och tog ca 2:45 utan rast. Tåget tog ca 3,5h. Det fanns ingen daglig långväga busstrafik.

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

År 2010 konkurrerande RKM med SJs kommersiella tågtrafik på västkustbanan sedan länstrafikhuvudmännen fått trafikeringsrätten 2009. Den kortaste restiden med tåg var 2:47 och det gick 23 dubbelturer per dag. SJ lade emellertid ner sin fjärrtrafik på västkustbanan 2012 och då blev det 16 dubbelturer med regionaltåg 2012-2013 med en restid på 3:07. 2014 började SJ att åter köra snabbtåg på västkustbanan med en restid på ca 2:30 och det blir totalt 23 dubbelturer. En resa med bil tog 2:25 redan år 2010 då hastigheten på motorvägen höjts till 120 km/h på vissa sträckor. 2015 fanns tre konkurrerande bussbolag som körde sammanlagt 11 dubbelturer med den kortaste restiden 3:25.

Sammanfattning

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

Mellan Malmö och Stockholm är flyget snabbast och medger resor över dagen fram och tillbaka. Tåget är konkurrenskraftigt med bil och buss när det gäller restiden och med flyg med hänsyn till priset och att man kan arbeta eller vila under resan. Snabbtåget har också hög turtäthet med en tur per timme ungefär som Malmö Aviation. Sträckan är något för lång för att en bussresa ska vara attraktiv och det fanns 2014 endast förbindelser med byte via Göteborg.

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

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

Tabell 4.5.: Utbud med tåg, flyg, buss och bil i relationen Göteborg-Stockholm 1990, 2000, 2010 och planerat utbud 2015 för tåg, för flyg, buss och bil verkligt utbud 2014.

År	Antal operatörer			Antal dubbelturer per dag			Medelhastighet km/h*			
	Tåg	Flyg	Buss	Tåg	Flyg	Buss	Tåg	Flyg	Buss	Bil
Göteborg-Stockholm										
1990	1	1	0	15	29	0	123	153	0	84
2000	1	2	2	21	30	9	159	159	68	90
2010	1	2	1	27	26	7	171	161	68	94
2015	3	3	2	37	32	7	166	159	72	93
Malmö-Stockholm										
1990	1	1	0	8	29	0	100	188	0	92
2000	1	2	1	14	13	3	146	198	64	96
2010	2	2	1	17	26	3	139	198	75	97
2015	2	3	1	18	29	3	145	200	53	97
Malmö-Göteborg										
1990	1	-	0	6	-	0	80	-	0	91
2000	1	-	1	10	-	5	80	-	65	96
2010	2	-	2	23	-	5	98	-	80	98
2015	2	-	3	23	-	11	113	-	80	96

*)Från City till City med snabbaste förbindelse

4.3 Hittillsvarande effekter av avregleringen

Syftet med avregleringen

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

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

De nya operatörernas inriktning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

biljetter så det återstår att se om trafiken kan utvidgas också till lågprismarknaden. Resenärerna har fått något mer att välja på men påverkan på marknaden är hittills liten.

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

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

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

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

SJ valde dock att åter köra trafik på västkustbanan 2014. Utbudet är 7 snabbtåg per dag med en restid på ca 2:30 mellan Göteborg och Malmö, vilket kan jämföras med Öresundstågen som tar 3:12 men där det går 16 turer d.v.s. ett tåg i timmen. När tunneln i Hallandsås blir klar vilket planeras till 2015 kommer kapaciteten att öka och restiderna kan minska ytterligare.

Nya linjer 2015. För de operatörer som sökt tåglägen från december 2014 men som planerar att starta senare går det ännu inte att göra någon fullständig utvärdering då inte priser och servicenivå finns publicerade ännu. Det är inte heller helt säkert när och i vilken omfattning trafiken kommer att starta. En risk som finns är att punktligheten försämras när fler tåg ska köras Stockholm-Göteborg. Västra stambanan är redan hårt belastad och punktligheten brukar bli sämre ju fler tåg som går särskilt om de har olika medelhastighet.

Tabell 4.6. Sammanställning av effekter av avregleringen av den interregionala trafiken.

Relationer Ny operatör	År	Period	Karaktär	Påverkan på SJ	Påverkan på marknaden
Nattåg Jämtland Veolia	2007-	Säsong	Lågpris	Liten	Ökad kapacitet
Malmö-Stockholm Veolia	2009-	Daglig	Lågpris	IC-tåg etablerades	Ökad valfrihet
Göteborg-Stockholm Skandinaviska Jernbanor	2012-	Daglig → veckoslut	Lyxtåg	Liten	Ny produkt
Kristinehamn-Göteborg Falun-Göteborg TÅGAB	2010- 2012-	Daglig	Direkttåg Utan byte	Ingen	Bekvämare resor
Göteborg- Malmö/Köpenhamn Öresundståg	2009- 2011 2012-2013	Daglig	Pendlar- tåg	3 års trafik Därefter SJs trafik nedlagd	Först ökat utbud lägre pris därefter Minskad valfrihet
Göteborg-Malmö SJ	2014-	Daglig	Snabbtåg	Större nät	Ökad valfrihet
Stockholm-Uppsala SL	2013-	Daglig	Pendeltåg	Viss konkurrens	Ökad valfrihet
Malmö-Röjan-Östersund Mora-Röjan (Vemdalen) IBAB/Veolia	2013- 2013-	Säsong Säsong	Nattåg Anslutning	Ingen Positiv	Ökad valfrihet Ökad valfrihet
Ludvika-Stockholm	2014	Veckoslut	Regionaltåg	Viss konkurrens	Bekvämare resor
Stockholm-Sundsvall Hector	2014	Daglig	IC-tåg	Kom ej igång	
Stockholm-Göteborg SJ Citytåg MTR	2014 2014 mars 2014 aug	18 turer 5 turer 9 turer	Snabbtåg Snabba tåg Snabbtåg	Ingen Köptes upp	Kom ej igång Uppskjuten start
Stockholm-Göteborg SJ MTR	2015 2015 mars	16 turer 8 turer	Snabbtåg Snabbtåg	Kortare restid	Större valfrihet Sämre punktlighet?

4.4 Möjliga långsiktiga effekter av avregleringen av tågtrafiken

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

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

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

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

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

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

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

Erfarenheterna från utlandet är begränsade, eftersom det inte finns något land där en så pass fullständig avreglering genomförts i praktiken som i Sverige. Visserligen har det teoretiskt varit fritt att köra fjärrtrafik i Tyskland sedan länge men i praktiken saknas det möjligheter. Resultatet hittills har blivit att Veolia i ett antal år kört en linje där DB dragit ned på utbudet. Konceptet är ett enkelt

utbud med ett lågt pris. Konkurrens har nu också uppstått för Europas höghastighetståg. I Italien har en privat operatör köpt 25 nya höghastighetståg från Frankrike och ska börja köra konkurrerande trafik med de Italienska statsjärnvägarna under 2012. Det finns också fler planer på konkurrerande höghastighetstrafik där bl.a. flygbolag är engagerade.

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

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

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

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 och i konkurrens med kommersiell trafik.

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

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

5 Analys av kommersiell och planeringsstyrd trafik

5.1 Bakgrund och syfte

Den del av trafiken som samhället har planeringsansvar för har ökat i omfattning de senaste decennierna, vilket redovisades utförligt i KTH-rapporten Utbud och priser 2012-2013. Vi har i denna analys valt att kalla den planeringstyrd trafik då utbudet beslutas genom politiska beslut i princip på samhällsekonomisk grund, i motsats till den kommersiella trafiken som skall vara företagsekonomiskt lönsam och beslutas av respektive företagsledning. Företagsekonomiskt lönsam trafik är oftast också samhällsekonomiskt lönsam medan motsatsen sällan gäller eftersom taxan ofta är subventionerad. Exempel på kommersiell trafik är SJs och MTRs snabbtågstrafik och exempel på planeringstyrd trafik är SLs pendeltåg och Skånetrafikens Öresundståg.

En hypotes är att målsättningen för trafiken påverkar utbudet i form av priser, turtäthet och restider och kan på en avreglerad marknad på längre sikt medföra ganska stora skillnader i utbudet och trafikens struktur.

Syftet med detta avsnitt är att analysera den kommersiella trafikens struktur i jämförelse med den planeringstyrda trafiken och att få fram skillnader samt att försöka dra slutsatser om hur dessa kan påverka trafiken på lång sikt.

5.2 Metod

I uppläggningsen av databasen för utbud och priser har redan från början gjorts en indelning i kommersiell fjärrtrafik, kommersiell regionaltrafik, f.d. Rikstrafik, RKM pendeltåg och RKM länsbanor. Utvecklingen i dessa linjegrupper har alltid redovisats i rapporterna, i denna rapport för 1990-2014, och redovisas därför inte i detta avsnitt.

I detta avsnitt har vi därför valt att göra en särskild analys av SJs egen regionaltrafik i jämförelse med RKMs lokal- och regionaltrafik. SJs regionaltrafik är den enda som bedrivs på kommersiell basis. All annan trafik har successivt övertagits eller nyetablerats av RKM.

En särskild analys har genomförts av tidtabellernas struktur trafikens fördelning över veckan och dygnet. Vidare har prissättningen analyserats dels för periodkort och arbetsresor dels för enstaka resor med kontantbiljett. Vidare har en särskild analys genomförts av utvecklingen av utbudet på linjerna 1990-2014.

5.3 Olika typer av trafik

Av tabell 5.1 framgår olika typer av trafik: Internationell trafik, interregional trafik, storregional trafik och lokal och regional trafik. Mestadels definieras dess beroende på de administrativa gränserna eller på avstånd. Någon egentlig definition av storregional trafik finns inte, men en enkel definition är att storregional trafik är trafik över länsgränser där det är möjligt att pendla över dagen flera gånger i veckan. Med snabba tåg innebär det avstånd på upp till 10-15 mil. Hastigheten har således stor betydelse för storregional trafik – ju högre medelhastighet – ju längre räckvidd får pendlaren, men det bör också vara relativt hög turtäthet för att det ska vara möjligt att pendla.

Kommersiell trafik finns i alla grupperna utom lokal- och regional trafik om man inte räknar in Arlandabanan i denna grupp. Upphandlad trafik finns i alla grupperna utom internationell trafik, och en stor del av den upphandlade trafiken är också planeringstyrd.

Av tabell 5.2 framgår vem som bestämmer utbud och taxa samt vem som tar kostnads- och intäktsrisken och vem som äger (eller leasar) fordonen i olika typer av trafik. I den kommersiella trafiken är det alltid operatören som ansvarar för all dessa led. I den planeringstyrd trafik är det RKTTH som ansvarar för alla led utom kostnadsrisken för driften som tas av operatören. Den statligt upphandlade interregionala trafiken är ett mellanting där staten bestämmer utbudet och äger fordonen men operatören bestämmer taxan. Den består numera i praktiken endast av nattågen till Norrland då RKM har tagit över upphandlingen av alla andra linjer.

Tabell 5.1: Olika typer av trafik, huvudmän, ekonomi och exempel.

Typ av trafik	Huvudman	Ekonomi	Exempel på linje	Operatörer
Internationell trafik	Operatör	Kommersiell	Stockholm-Köpenhamn Göteborg-Oslo	SJ NSB
Interregional trafik	Operatör Trafikverket	Kommersiell Upphandlad	Stockholm-Göteborg Nattåg till Norrland	SJ, SKJB, MTR Norrlandståg (SJ)
Storregional trafik	Operatör/TIM RKM	Kommersiell Upphandlad	Stockholm-Västerås-Örebro Göteborg-Malmö	SJ Veolia
Lokal och regional trafik	RKM	Upphandlad	Pågatågen	Arriva

Anm. I princip är all trafik avreglerad

Tabell 5.2: Olika typer av trafik uppdelad på kommersiell och planeringstyrd trafik, vem som bestämmer vad och affärsrisk.

Typ av trafik	Ekonomi och planering	Bestämmer utbud	Bestämmer taxa	Kostnadsrisk	Intäktsrisk	Äger fordon*
Internationell trafik	Kommersiell	Operatör	Operatör	Operatör	Operatör	Operatör
Interregional trafik	Kommersiell	Operatör	Operatör	Operatör	Operatör	Operatör
Interregional trafik	Planeringstyrd	Staten	Operatör	Operatör	Operatör	Staten
Storregional trafik	Kommersiell	Operatör	Operatör	Operatör	Operatör	Operatör
Storregional trafik	Planeringstyrd	RKTM	RKTM	Operatör	RKTM	RKTM
Lokal och regional trafik	Planeringstyrd	RKTM	RKTM	Operatör	RKTM	RKTM

*) Fordonen kan ägas av vagnuthyrningsbolag men långtidshyras av huvudman.

5.4 Tidtabeller och utbud

Urvalet av linjer som använts för tidtabellsanalysen framgår av tabell 5.3. Den kommersiella trafiken består av ett antal SJ linjer, dels för långpendling på ca 20 mil, dels för daglig pendling på ca 10 mil. Den planeringstyrda trafiken har delats upp i två grupper: Storstadstrafik och landsbygdstrafik. Anledningen till det är att de ganska snart visade sig att de hade olika karaktär. Storstadstrafiken består av ett antal linjer från SL; Västtrafik, Öresunds- och Pågatåg samt Östgötatrafiken. Landsbygdstrafiken består av ett antal linjer från Norrtåg, X-trafik, Värmlandstrafik, Hallandstrafiken och Jönköpings läns trafik.

Tidtabellstrukturen framgår av figur 5.4. Styv tidtabell är ofta ett önskemål från RKM som grundar sig på att resenärerna har lättare att hålla reda på utbudet om tågen avgår på samma minuttal varje timme. Den planeringstyrda trafiken har nästan alltid styv tidtabell (80%) medan det i den kommersiella trafiken snarare är ett undantag (13%).

Det kan tilläggas att de flesta kommersiella regionaltågen i Mälardalen från början hade en styv tidtabell, men att vartefter utbudet rationaliserats för att uppnå lönsamhet så har trafiken tunnats ut och blivit alltmer oregelbunden. I dag är det bara Uppsalapendeln som har en styv tidtabell.

Insatståg i högtrafik förekommer på de flesta linjerna, ett undantag utgör vissa storstadslinjer som har så hög turtäthet att insatståg inte behövs, eller att man löser kapacitetsproblemet genom att koppla till fler vagnar på befintliga avgångar i högtrafik.

Luckor i lågtrafik, d.v.s. att det fattas avgångar under längre perioder i lågtrafik, är vanligt i kommersiell trafik (88%) och i landsbygdstrafik (54%) men mycket ovanligt i storstadstrafik (5%) och beror på bristande linjekapacitet (Borås-Göteborg).

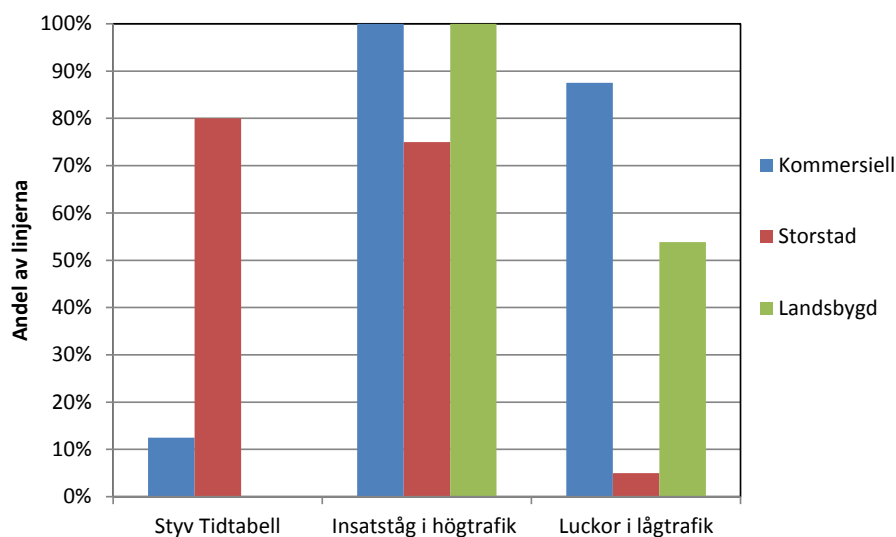
Utbudets fördelning över veckan framgår av figur 5.5. där trafiken an vardag är index 100. Här skiljer det inte så mycket, utbudet under lördag-söndag i all trafik är klart lägre. Det är ungefär halva antalet turer i kommersiell trafik och i landsbygdstrafik medan storstadstrafiken ligger på index 71 på lördag och index 64 på söndag.

Utbudets fördelning över dygnet framgår av figur 5.6. Där har särskilt studerats utbudet på kvällen 20:00-24:00 på vardagar och på natten 0:00-03:00 på vardagar och lördagar. Ett extremt exempel är Öresundstågen som går varje timme hela natten Köpenhamn-Malmö-Lund. Detta är ett mått på tillgänglighet att man även kan åka hem sent på kvällen, på vardagar efter arbete och nöjen och i veckosluten efter nöjen. Om det finns turer under hela det vakna dygnet så blir kollektivtrafiken ett mer likvärdigt alternativ till bilen. I detta fall utmärker sig också storstadstrafiken med ett högre utbud på sena kvällar men det förekommer också i den kommersiella trafiken och är minst förekommande i landsbygdstrafiken.

Tabell 5.3. Urval av linjer med kommersiell och planeringsstyrd trafik 2014.

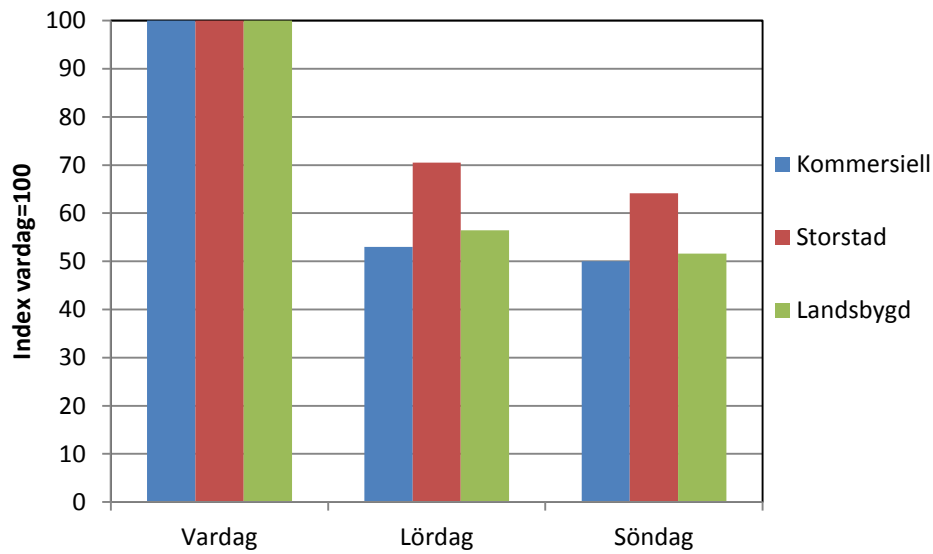
Kommersiell trafik	Storstad	Landsbygd
SJ långpendel Linköping - Stockholm Gävle - Stockholm Karlstad - Göteborg Örebro - Stockholm SJ/TIM pendel Eskilstuna - Stockholm Västerås-Stockholm Nyköping-Stockholm Uppsala - Stockholm	SL Nynäshamn - Stockholm Södertälje-Stockholm Tumba - Stockholm Täby - Stockholm Ö Saltsjöbaden - Slussen Summa Västrafik Strömstad-Göteborg Udevalla-Göteborg Vänersborg-Göteborg Borås - Varberg Trollhättan-Göteborg Borås-Göteborg Alingsås - Göteborg Lerum-Göteborg Summa Öresundståg/Pågatåg Malmö - Köpenhamn Malmö - Göteborg Halmstad-Malmö Simrishamn - Malmö Ystad - Malmö Lund - Malmö Östgötatrafiken Linköping - Norrköping	Norrtåg Umeå-Sundsvall Umeå-Härnösand Östersund - Sundsvall Umeå-Örnsköldsvik Sollefteå-Sundsvall Härnösand - Sundsvall X-trafik Hudiksvall - Gävle Bollnäs - Gävle Värmlandstrafik Torsby - Karlstad Arvika-Karlstad Hallandstrafiken Halmstad-Nässjö Jönköpings läns trafik Värnamo-Jönköping Vetlanda-Nässjö

Tidtabellens karaktär



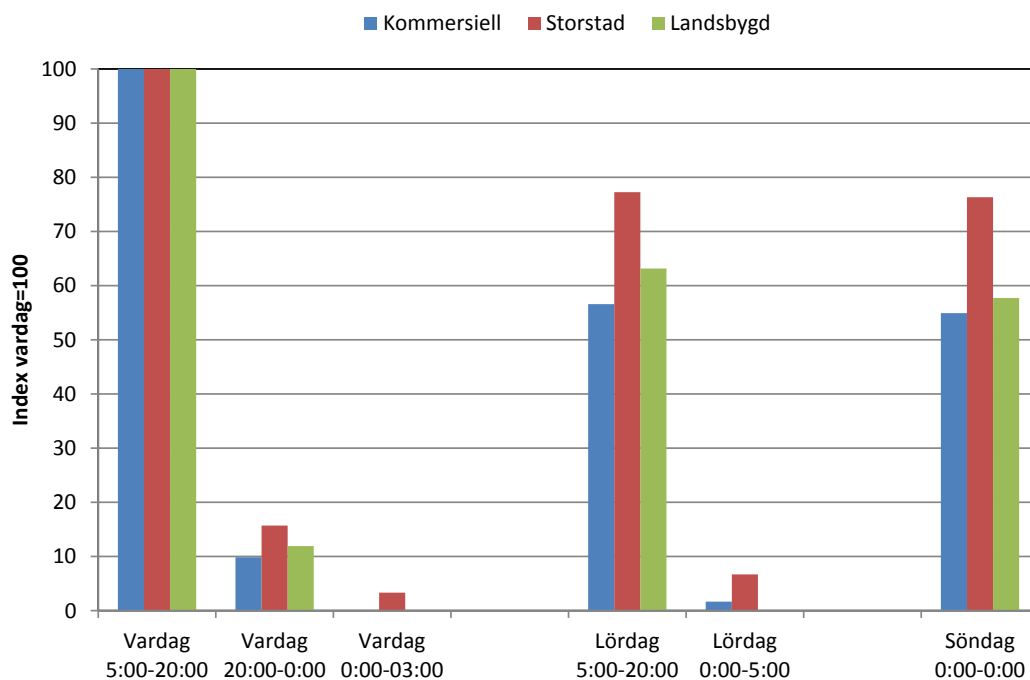
Figur 5.4. Tidtabellens karaktär för kommersiell regionaltrafik, storstadstrafik och landsbygdstrafik i de studerade relationerna 2014.

Turtäthet vard-lörd-söndag



Figur 5.5: Utbud i antal turer per riktning vardag, lördag, söndag för kommersiell regionaltrafik, storstadstrafik och landsbygdstrafik i de studerade relationerna 2014. Index=100 för vardag.

Turtäthet över dygnet vard-lörd-söndag



Figur 5.6: Utbudets fördelning över dagen i antal turer per riktning vardag, lördag, söndag för kommersiell regionaltrafik, storstadstrafik och landsbygdstrafik i de studerade relationerna 2014. Index=100 för vardag 05:00-20:00.

5.5 Priser för arbetsresor och enstaka resor

Trafikhuvudmännen bedriver sin trafik på samhällsekonomiska villkor där taxan bestäms genom politiska beslut vilket oftast innebär att priset för arbetsresor subventioneras genom billiga månadskort. Syftet är att dels få fler att åka kollektivt dels en fråga om att så många som möjligt skall ha råd att resa.

Den kommersiella trafiken som SJ bedriver på företagsekonomiska villkor sätts priserna så långt som möjligt så att trafiken skall gå ihop. Något förenklat kan man säga att eftersom arbetsresor ofta är dimensionerande för behovet av kapacitet så sätts priset snarare så högt som möjligt med hänsyn till betalningsviljan. Det faktum att man också har rätt att dra av kostnaden för arbetsresor kan delvis kompensera detta.

Av figur 5.9 framgår exempel på kostnaden för arbetsresor i kr/mil för några olika RKM-taxor och SJ. I figur 5.10 framgår också nettopriset med hänsyn till skatteavdraget för arbetsresor som man 2014 hade rätt att göra för kostnader över 10 000 kr vilket motsvarar ett månadskort på ca 900 kr om man reser 11 månader per år. Ett avdrag i deklarationen sänker inkomsten som skatten beräknas på. Hur mycket ett avdrag ger i lägre skatt beror på hur stor inkomsten. För en inkomst på högst 420 tkr per år vilket motsvarar ca 35 000 kr/månad blir skatteminskningen ca 30% och sedan ökar den till 55% om inkomsten är mer än 600 tkr/år. I denna rapport har vi räknat med 30% skatteminskning. I praktiken innebär det att för månadskort som kostar mer än 900 kr så behöver man bara betala 70% av kostnaden över 900 kr.

Ett exempel på en mycket låg THM-taxa för periodkort är SL-taxan som är enhetlig och lika på alla avstånd. Ett månadskort kostade 790 kr 2014 vilket ger mycket låga kostnader på långa avstånd även om man inte får göra skatteavdrag. Detta framgår av den gröna kurvan i figuren. De flesta THM har högre taxor, åtminstone på längre avstånd. Den gula kurvan representerar Västtrafik, den lila Öresunds- och Pågatåg och den ljusblå Norrtåg. De har ungefär samma struktur, de kostar mer på långa avstånd men är ändå degressiva upp till 10-15 mil.

Den mörkblå kurvan visar SJ:s priser i några relationer på olika avstånd. Bruttopriset ligger ungefär dubbelt så högt som RKM-taxorna medan nettopriset ligger ungefär 50% högre. På korta avstånd är priserna mer lika, även SL-taxan blir relativt hög här, på avstånd mellan 15-20 km så skiljer det sig inte mycket mellan SJ, SL och THM-taxorna. De ligger på 10-15 kr/mil vilket ungefär motsvarar bensinpriset för bil. På långa avstånd kommer nettopriserna ner omkring 3 kr/mil, med SL på avstånd omkring 7 mil men först på avstånd på 20 mil med SJ.

Ett exempel är Stockholm-Uppsala som är 7 mil där en månadskort med SJ kostar 2071 kr vilket ger ett nettopris på ca 6,50 kr/mil vid 40 resor per månad, se tabell 5.7. En ungefär lika lång sträcka är Stockholm-Nynäshamn som kostar 790 kr eller ca 3 kr/mil (avdrag medges inte). Restiden till Uppsala är emellertid kortare, genomsnittshastigheten är över 100 km/h medan den till Nynäshamn ligger på drygt 60 km/h. Tågen till Uppsala är också bekvämare. Tågets andel av arbetsresorna är hög mellan Stockholm och Uppsala trots det höga priset vilket visar att det finns en betalningsvilja för snabba och komfortabla tåg.

Sedan 2013 kör även SL/UL pendeltåg mellan Stockholm och Uppsala. Ett månadskort som gäller på dessa tåg kostar 1485 kr. Restiden är längre eftersom det stannar på alla stationer men turtätheten är densamma, ett tåg var 30 minut. Den stora skillnaden är att SL/UL-kortet också gäller för anslutningsresor i Stockholms och Uppsala län. Detta måste man köpa till för SJ som då kostar 3 025

kr om man ska ha det i båda ändarna. Skatterabatten på SL/UL-kortet blir 12%, på SJs kort 17% och på SJs kort med tillägg 21%, se tabell 5.7.

På långa avstånd blir SJs periodkort relativt billiga per mil. Stockholm-Eskilstuna kostar 2850 brutto och kostnaden blir 4,85 kr per mil med en skatterabatt på 21% vilket är ungefär samma som Öresundstågen Malmö-Köpenhamn.

Kostnaden för enstaka resor med kontantbiljetter framgår av figur 5.11, 5.12 och tabell 5.8. Här sammanfaller SJs kommersiella taxa med RKM taxa på avstånd upp till 10 mil. Kontant biljetter kan t.o.m. vara billigare med SJ än med RKM. Det finns utöver den ordinarie taxan ofta olika typer av kort som man kan ladda med flera resor och på så sätt få ett lägre pris, vilket även finns på SJs regionalståg. Priserna på SJs regionalståg kan också variera beroende på efterfrågan och bokningstillfälle, variationerna är dock väsentligt mindre än i fjärrtrafiken där man har en hårdare flyg- och busskonkurrens. Den högsta milkostnaden får man för Arlanda Express med 59 kr/mil, men då är också en större del av infrastrukturen än normalt finansierad av trafiken.

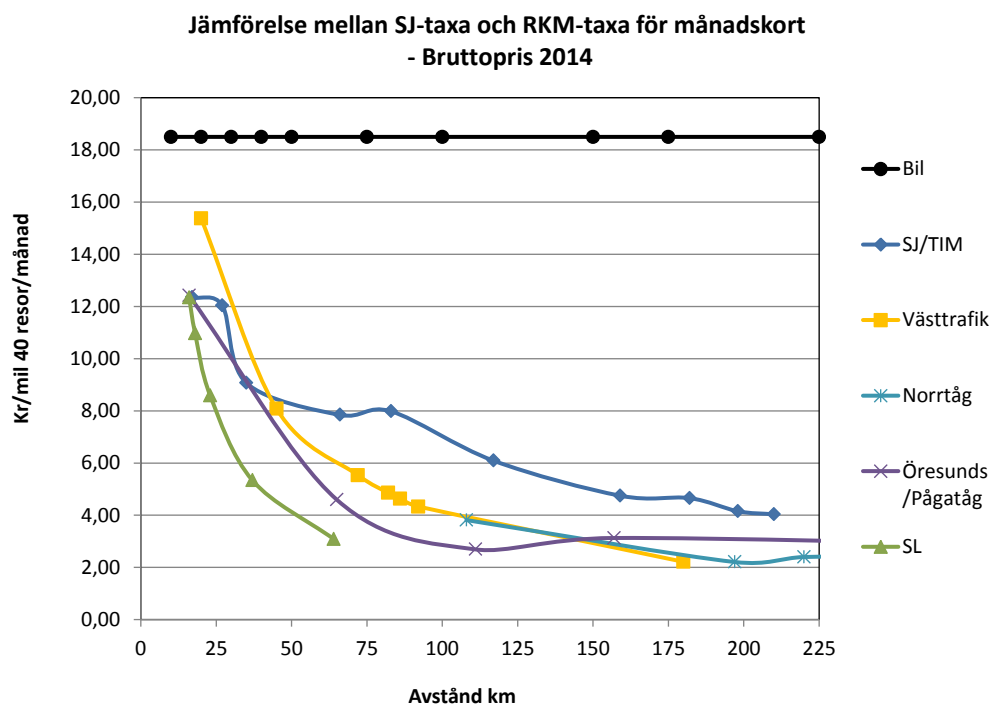
SJs taxa bygger i grunden på en km-taxa, även om den ibland anpassas till olika marknader. Det betyder att det blir dyrare ju längre man åker men att den ändå är starkt degressiv. RKM:s taxa är ofta någon form av zontaxa med färre steg beroende på avstånd, men är ändå starkt degressiv. Jämfört med bil och en marginalkostnad på 18,50 kr/mil så är oftast tågresor billigare på avstånd över 5 mil men om man är två personer i bilen blir kostnaden 9,25 kr/mil/person och då blir oftast bilen billigare än tåget även på längre avstånd.

Tabell 5.7: Kostnad för en arbetsresa med periodkort i kr/mil beroende på avstånd för SJs kommersiella regionaltrafik och några RKM samt nettokostnad och skatterabatt enligt Skatteverkets avdragsregler 2014 för en inkomst på 35 000 kr/månad.

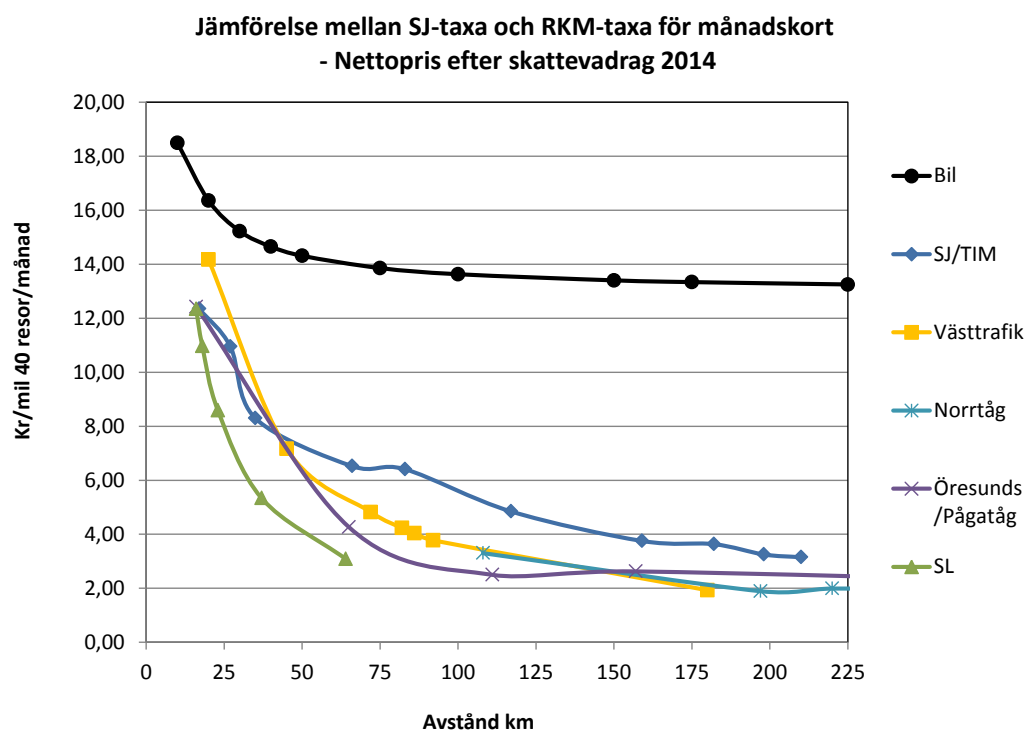
Huvudman	Sträcka	Avstånd km	Periodkort kr/månad	Nettopris efter skatt	Nettopris kr/mil	Skatte- rabatt
SL	Nynäshamn - Stockholm	64	790	790	3,09	0%
Västtrafik	Vänersborg-Göteborg	86	1 595	1389	4,04	13%
Öresundståg	Malmö - Köpenhamn	47	1 900	1603	8,53	16%
SL/UL	Uppsala - Stockholm	66	1 485	1312	4,97	12%
SJ	Uppsala - Stockholm	66	2 071	1722	6,52	17%
SJ+SL+UL	Uppsala - Stockholm m ansl	66	3 025	2390	9,05	21%
SJ	Eskilstuna - Stockholm	117	2850	2268	4,85	20%

Tabell: 5.8: Kostnad för en enstaka resa i kr/mil beroende på avstånd för några olika relationer med Arlanda Express, SJs kommersiella regionaltrafik och några RKM 2014.

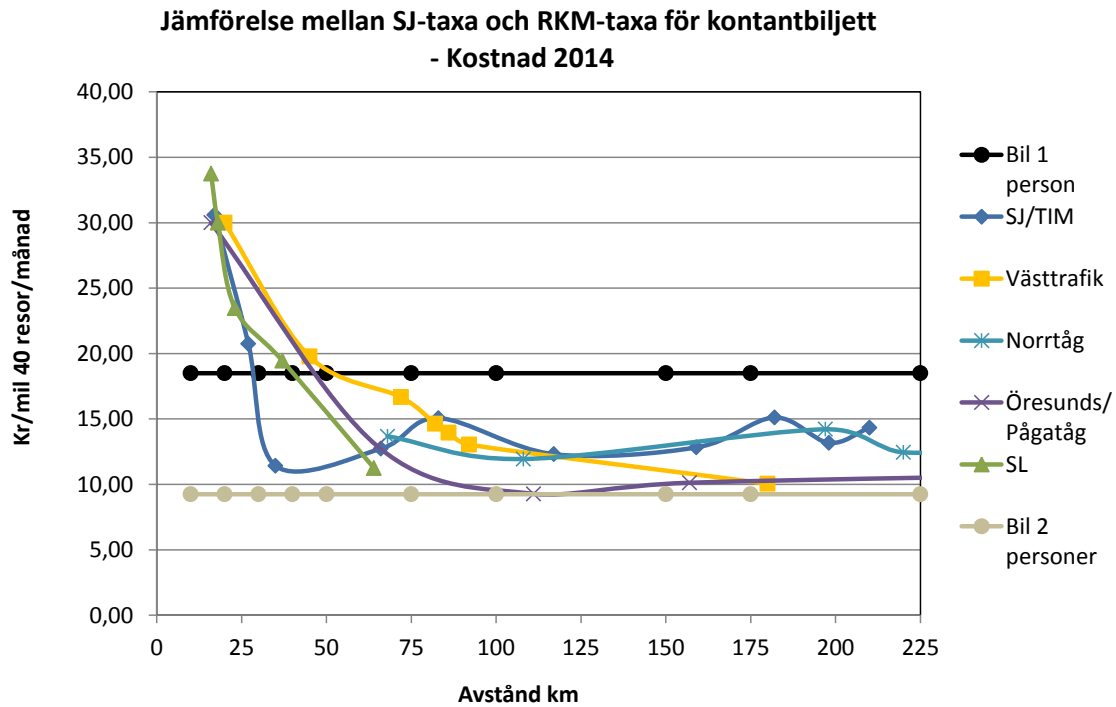
Huvudman	Sträcka	Avstånd km	Kontant- biljett kr	Nettopris kr/mil
Arlanda Express	Arlanda - Stockholm	44	260	59,09
SL	Saltsjöbaden - Stockholm	16	54	33,75
SJ/TIM	Knivsta-Märsta	17	52	30,59
Öresundståg	Malmö - Köpenhamn	47	105	22,34
Västtrafik	Trollhättan-Göteborg	82	120	14,63
SJ/TIM	Eskilstuna - Stockholm	117	144	12,31
Öresundståg	Halmstad-Malmö	157	159	10,13
X-trafik	Hudiksvall - Gävle	145	130	8,97



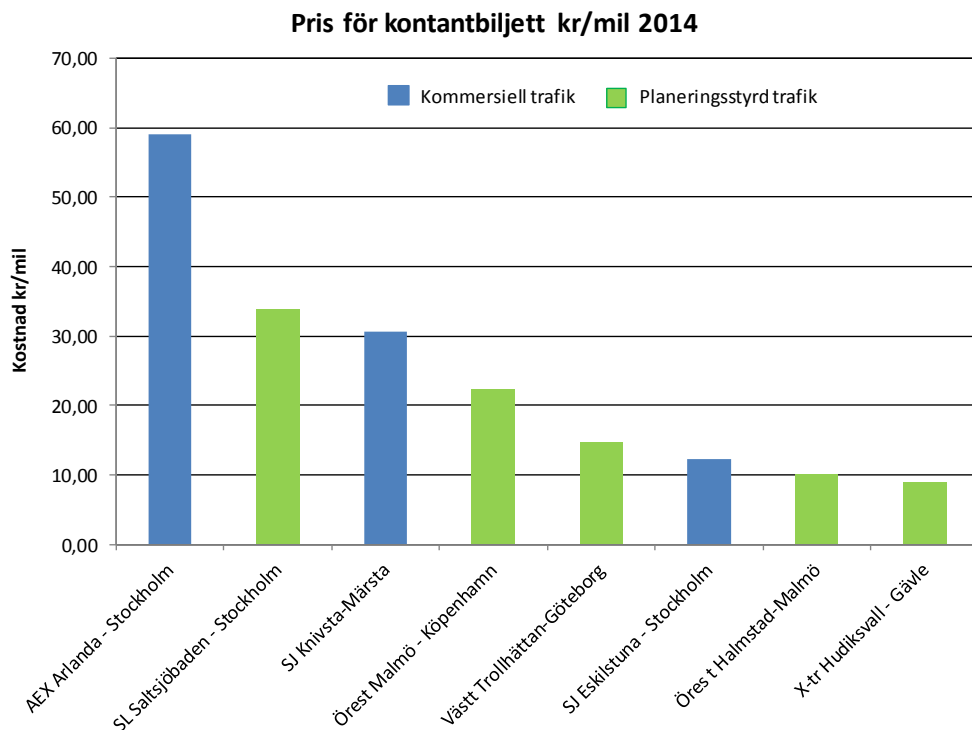
Figur 5.9: Kostnad för en arbetsresa med periodkort i kr/mil beroende på avstånd för SJs kommersiella regionaltrafik och några RKM samt kostnad för bilresa enligt Skatteverkets avdragsregler. Avser bruttopris 2014.



Figur 5.10: Kostnad för en arbetsresa med periodkort i kr/mil beroende på avstånd för SJs kommersiella regionaltrafik och några RKM samt kostnad för bilresa enligt Skatteverkets avdragsregler. Avser nettopris efter skatteavdrag 2014.



Figur 5.11: Kostnad för en enstaka resa med kontantbiljett i kr/mil beroende på avstånd för SJs kommersiella regionaltrafik och några RKM samt kostnad för bilresa enligt Skatteverkets avdragsregler med en person och två personer per bil. Avser 2014.



Figur 5.12: Kostnad för en enstaka resa i kr/mil beroende på avstånd för några olika relationer med Arlanda Express, SJs kommersiella regionaltrafik och några RKM 2014.

5.6 Kommersiell och planeringsstyrd trafik – några slutsatser

Kommersiell trafik bedrivs på företagsekonomiska grunder medan planeringstyrd trafik bedrivs på samhällsekonomiska grunder. I kommersiell trafik kan operatören själv bestämma om utbud och priser och försöka maximera sin vinst. I den planeringstyrda trafiken fastställs oftast utbud och priser genom politiska beslut och det gäller snarare att minimera underskottet än att maximera vinsten. En hypotes är att detta påverkar utbudets omfattning och struktur samt prissättningen.

I denna rapport har gjorts en analys av den kommersiella regionaltrafiken som bedrivs i av SJ, huvudsakligen i Mälardalen. Detta är den enda kommersiella regionaltrafik som bedrivs i dag, medan all annan lokal- och regionaltrafik tagits över eller etablerats av RKM. Därför kan det vara intressant att analysera skillnaderna i dessa olika trafiksystem.

Den kommersiella trafiken har en mer kostnads- och marknadsanpassad tidtabell än i den planeringstyrda. Tidtabellerna är mer efterfrågeanpassade i kommersiell trafik med färre turer i lågtrafik – planeringstyrd trafik är den mer jämn över dygnet och veckan "public service". RKM:s trafik i landsbygden som har mer karaktär av fjärrtrafik och matning till fjärrtrafik liknar den kommersiella trafiken i sin tidtabellsstruktur, men har den planeringsstyrda trafikens taxa.

Priset för periodkort (månadskort) är högre i kommersiell trafik än i planeringsstyrd trafik. Å andra sidan är ofta restiderna kortare och komforten högre. Priset för månadskort i kommersiell trafik är avståndsberoende. Månadskort i RKM trafik är ofta kopplade till zontaxan med få nivåer eller "flat rate" d.v.s. ett enhetspris för ett helt län eller område.

Den verkliga kostnaden för resenären påverkas också av avdragen för arbetsresor som medges för kostnader över 10 000 kr under år 2014. Det innebär att månadskort som är dyrare än ca 900 kr medger avdrag. SL:s kort ligger precis under gränsen medan de flesta THM-kort medger ca 10% rabatt. SJ:s kort medger 20-25% rabatt över 7 mil. Månadskort är billigare i planeringstyrd trafik särskilt med hänsyn till lokala anslutningsresor som ofta ingår, men som måste köpas till i SJs trafik.

Kontantbiljetter är ibland billigare i kommersiell än i planeringstyrd trafik som ofta har en enklare zontaxa. Kontantbiljetter i kommersiell trafik utgår ofta i grunden från en km-taxa men kan variera beroende på efterfrågan och bokningstillfälle. SJs kontantbiljetter är ibland billigare än RKM:s på korta avstånd. På långa avstånd är ofta RKM:s biljetter billigare p.g.a. zontaxa med stora steg och maxpris. Kontantbiljetter i RKM trafik utgår ofta från någon form av zontaxa, rabatt kan fås med kort som laddas med pengar. Ett specialfall på kommersiell trafik är Arlanda Express som har de dyraste biljetterna per mil p.g.a. delvis privatfinansierad infrastruktur.

Hittills har utvecklingen gått mot att alltmer trafik har blivit planeringsstyrd. Den enda kommersiella regionaltrafik som finns i dag är den trafik som SJ bedriver i Mälardalen i samarbetet med TIM. Även denna trafik är ifrågasatt, MÄLAB (Mälardalstrafik AB) avser att köpa egna tåg och upphandla en stor del av trafiken fr.o.m. 2017. Bakom detta ligger en önskan att kunna påverka trafikutbud och taxa och att få mer stabilitet i trafiken. SJ har successivt minskat utbudet på vissa linjer och sedan har RKM fått betala för att upprätthålla utbudet. SJ har visserligen erbjudit sig att fortsätta att köra en del av trafiken på kommersiell basis, men frågan är om detta är möjligt på längre sikt. I ett långsiktigt perspektiv kan all regional trafik i Sverige komma att bli planeringsstyrd och också komma att konkurrera med den kommersiella interregionala trafiken, vilket diskuteras vidare i kap 4.5.

6 Utvecklingen av utbud i olika typer av tågtrafik

6.1 Det svenska järnvägsnätet och dess trafikering

Det svenska järnvägsnätet 2014 framgår av figur 6.2. Ur 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 samlats in för hela perioden 1990-2014. Därutöver har vissa data samlats in sedan 2005 på ytterligare 30 relationer, så att databasen innehåller totalt 85 tågrelationer, se bilaga 3.

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

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

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

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

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

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

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

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

En sammanställning och bearbetning av utbudsdata för 45 linjer i olika typer av trafik har gjorts för 1990-2014, se tabell 6.1. Medelvärden har beräknats för reshastighet i km/h, turtäthet i dubbelturer per vardag och priser i kr/mil. Dessa har beräknats som oviktade medelvärden för de linjer som ingår i undersökningen, och ger därför ingen exakt bild av värdet men beskriver utvecklingen väl. Nattåg och Arlandabanan ingår inte i de flesta redovisningarna och vissa justeringar har gjorts för att få siffrorna jämförbara.

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 någorlunda konsekvent sätt är främst SJs priser och RKMs priser för periodkort.

Tabell 6.1: Linjer som ingår i bearbetade och redovisade data och figurer.

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



Figur 6.2 Järnvägsnätet i södra Sverige 2014. Källa: Samtrafiken 2014



Figur 6.2 Järnvägsnätet i norra Sverige 2014. Källa: Samtrafiken 2014

6.2 Utveckling av resehastigheter

En bearbetning har gjorts av restider och medelhastigheter i utbudsdaten för att spegla de generella förändringarna i resehastigheter för olika typer av trafik. Denna har beräknats genom att restiden i ändpunktsrelationen i de linjer som ingår i undersökningen ställts mot avståndet. Beräkningarna har gjorts som oviktade medelvärden för linjerna i de olika trafiksystemen. På så sätt får man en genomsnittlig reshastighet som kan jämföras mellan linjer och över tiden. Den beror på banans tillåtna hastighet, tågens tillåtna hastighet och andra egenskaper (acceleration, retardation, överhastighet, korglutning), uppehållsmönster (hur många stationer tåget stannar på), uppehållstider och pålägg i tidtabellerna för att parera tågmöten och förseningar.

Reshastigheten för snabbaste tåg och alla tåg i olika trafiksystem 1990-2014 framgår av figurer på följande sidor. Den totala reshastigheten för alla tåg har ökat med 18% under perioden, vilket främst beror på nya banor och nya tåg. Reshastigheten för snabbaste tåg har ökat mer, med 23%, vilket tyder på en ökad produktdifferentiering. Utvecklingen är mycket olika för olika trafiksystem. Det är framförallt tåg på längre avstånd och på stambanorna som ökat hastigheten, medan lokala och regionala tåg mer har ökat turtätheten.

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

Genomsnittshastigheten för kommersiell fjärrtrafik har ökat med ca 23% och med 35% för snabbaste tåg. För kommersiell regionaltrafik har den ökat med 28% och med 39% för snabbaste tåg. För f.d. Rikstrafik har den ökat med 10% respektive 12%. För RKM pendeltåg har den ökat med 12 respektive 8% och för RKM länsbanor skiljer sig inte snabbaste tåg från alla tåg som båda har ökat med 14%.

Kommersiell fjärrtrafik

Medelhastigheten för snabbaste tåg i kommersiell fjärrtrafik har ökat från 96 till 130 km/h eller med 35%. Det beror framförallt på uppgraderingen av stambanorna för snabbtåg och en största tillåten hastighet på 200 km/h och på en allt större andel snabbtåg på dessa linjer. Det framgår av att genomsnittshastigheten för alla tåg också har ökat från 92 till 112 km/h. I vissa fall har medelhastigheten ökat som följd av fler direkttåg, som mellan Stockholm och Göteborg, medan i andra fall medelhastigheten har minskat som följd av kapacitetsproblem, som t.ex. mellan Stockholm och Sundsvall.

Kommersiell regionaltrafik

Medelhastigheten för snabbaste tåg i SJ regionaltrafik har ökat från 88 till 123 km/h eller med 39%. Det beror framförallt på nya banor och nya tåg i Mälardalen och på stambanorna för tåg med en största tillåten hastighet på 200 km/h. Genomsnittshastigheten för alla tåg har ökat från 83 till 106 km/h. Skillnaden mellan snabbaste tåg och alla tåg har ökat vilket beror på att en del särskilt snabba tåg satts in i högtrafik, oftast insatståg i morgonrusningen.

f.d. Rikstrafik

Medelhastigheten för snabbaste tåg i dagtrafik som stöds av Rikstrafiken har ökat från 78 till 88 km/h eller med 14%. Det beror framförallt på nya tåg och på en viss upprustning av banorna, vanligtvis dock inte för högre hastigheter än 160 km/h. Genomsnittshastigheten för alla tåg skiljer sig inte

särskilt mycket från snabbaste tåg, den har ökat från 74 till 82 km/h. Skillnaden mellan snabbaste tåg och alla tåg beror i regel på olika tidtabellslägen och inte på olika uppehållsmönster.

RKM länsbanor

Medelhastigheten för snabbaste tåg på RKM länsbanorna har ökat från 63 till 72 km/h eller med 14%. Det beror framförallt på nya tåg och på en viss upprustning av banorna, vanligtvis dock inte för högre hastigheter än 130 km/h. Genomsnittshastigheten för alla tåg är ungefär densamma. Skillnaden mellan snabbaste tåg och alla tåg beror i regel på olika tidtabellslägen och i något enstaka fall på olika uppehållsmönster.

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

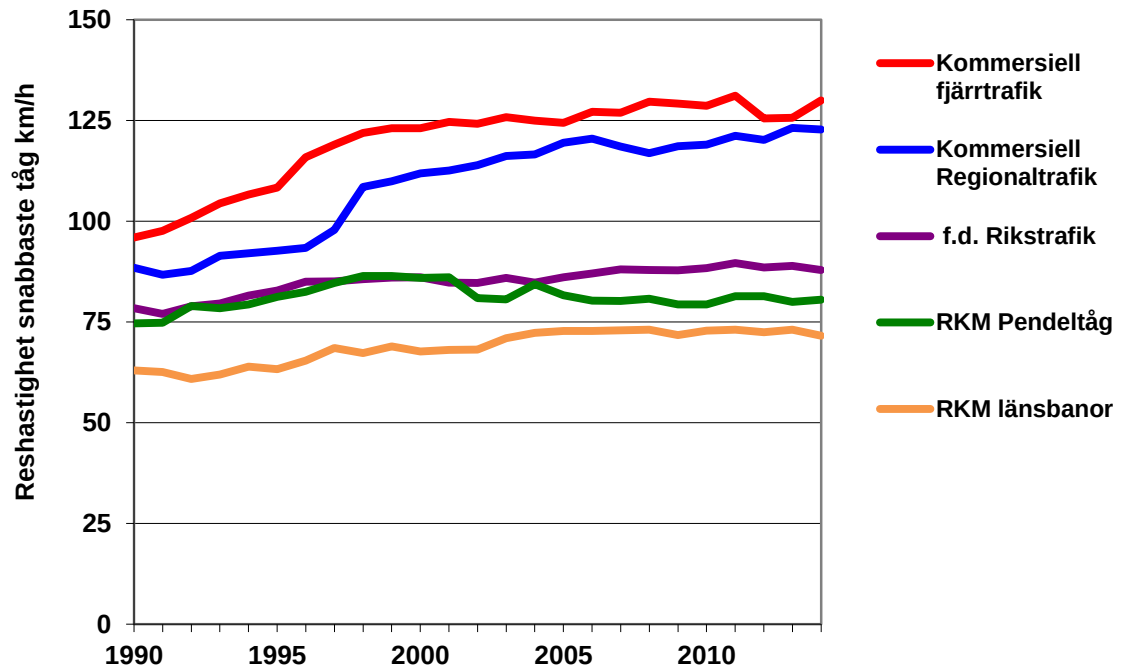
RKM pendeltåg

RKM pendeltåg bedrivs huvudsakligen med stomtrafik i styv tidtabell med samma avgångstider varje timme och samma uppehållsmönster för alla tåg i stomtrafiken. Medelhastigheten för stomtrafiken har ökat från 64 till 72 km/h eller med 14%. Härutöver förekommer insatståg med färre uppehåll i högtrafik som då blir de snabbaste tågen. Medelhastigheten för dessa har ökat från 75 till 81 km/h eller med 8% och. Liksom för länsbanorna gäller att turtätheten ofta har stor betydelse och den har ökat med 104%, i vissa fall extremt mycket såsom på sträckorna Linköping-Norrköping och Malmö-Lund.

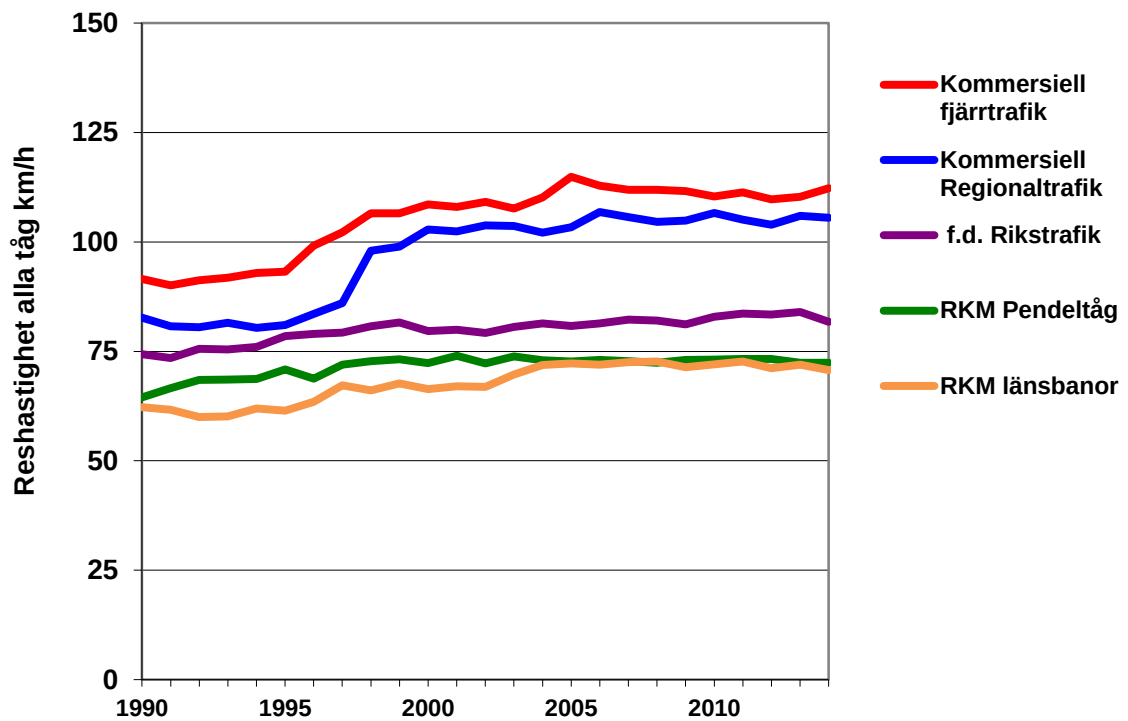
Utrikestrafik

I diagram visas även reshastighet med snabbaste tåg och turtäthet för utrikestrafik. Medelhastigheten ökade Stockholm-Köpenhamn när snabbtågen sattes in under 1990-talet och med Öresundsbron år 2000. Det senare påverkade också Göteborg-Köpenhamn. På sträckan Stockholm-Oslo har medelhastigheten varierat omkring 100 km/h utom 2003-2005 då det gick snabbtåg där. Mellan Oslo och Göteborg går det långsammast, endast 90 km/h. Även turtätheten Stockholm-Oslo och Göteborg-Oslo är extremt låg med 2-3 turer per dag, 2006 gick det endast veckoslutstrafik mellan Stockholm och Oslo.

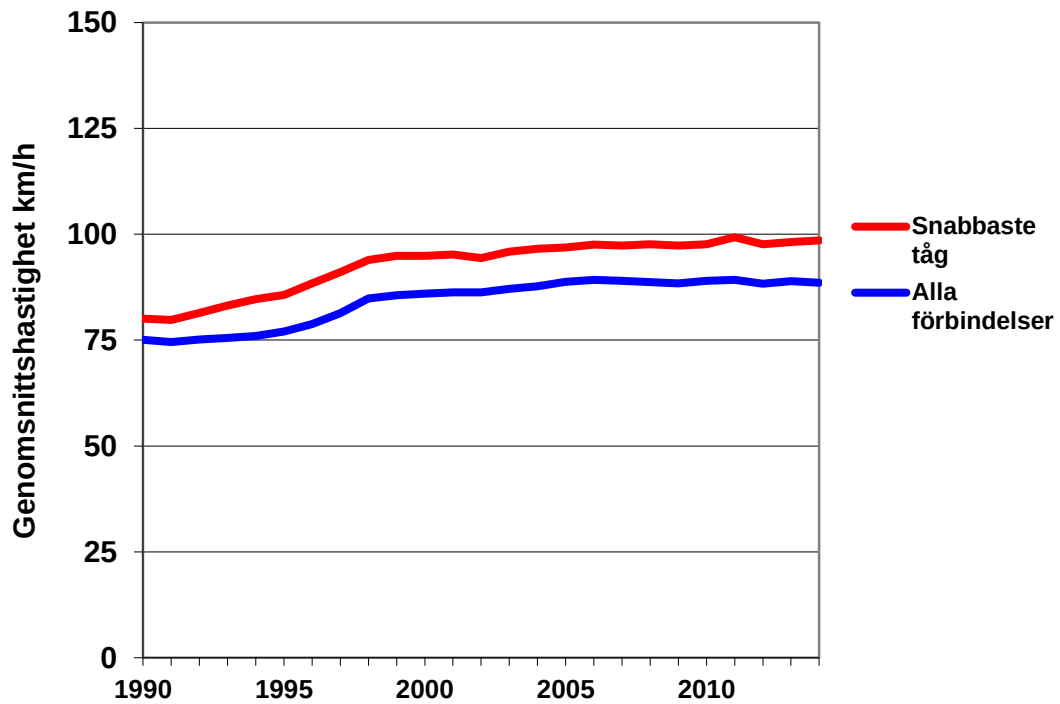
Reshastighet olika trafiksystem - snabbaste tåg



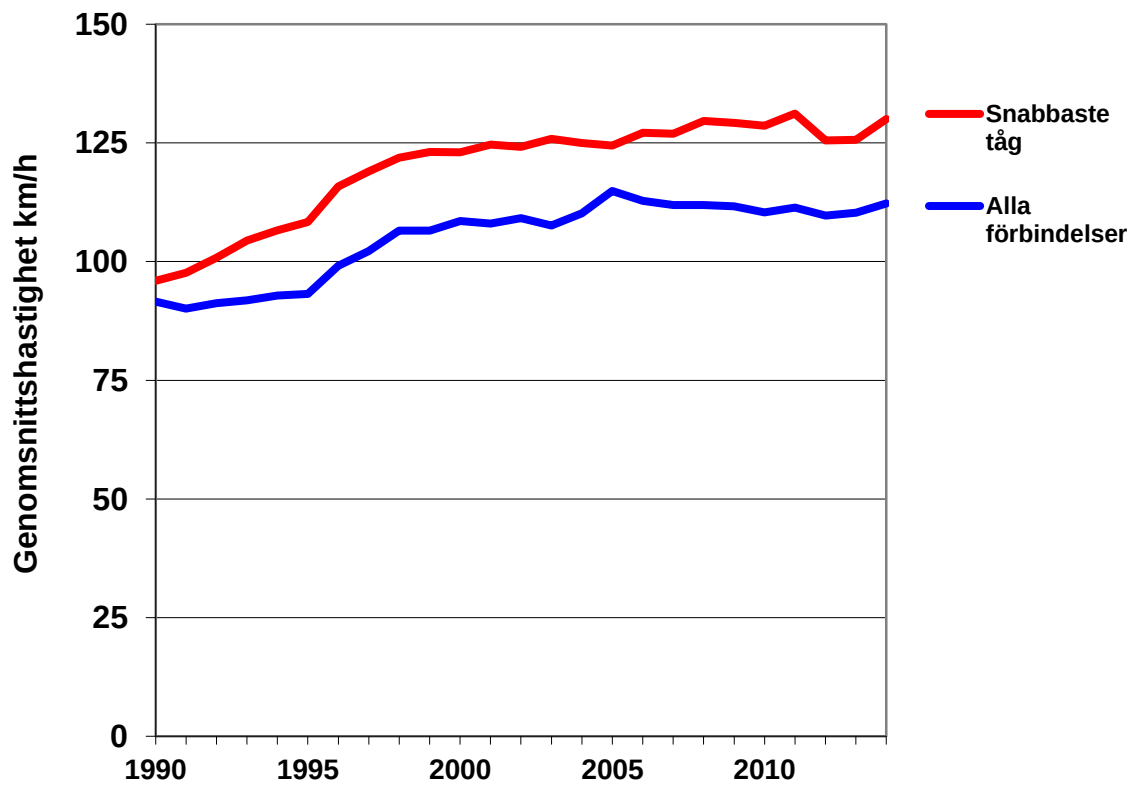
Reshastighet olika trafiksystem - alla tåg

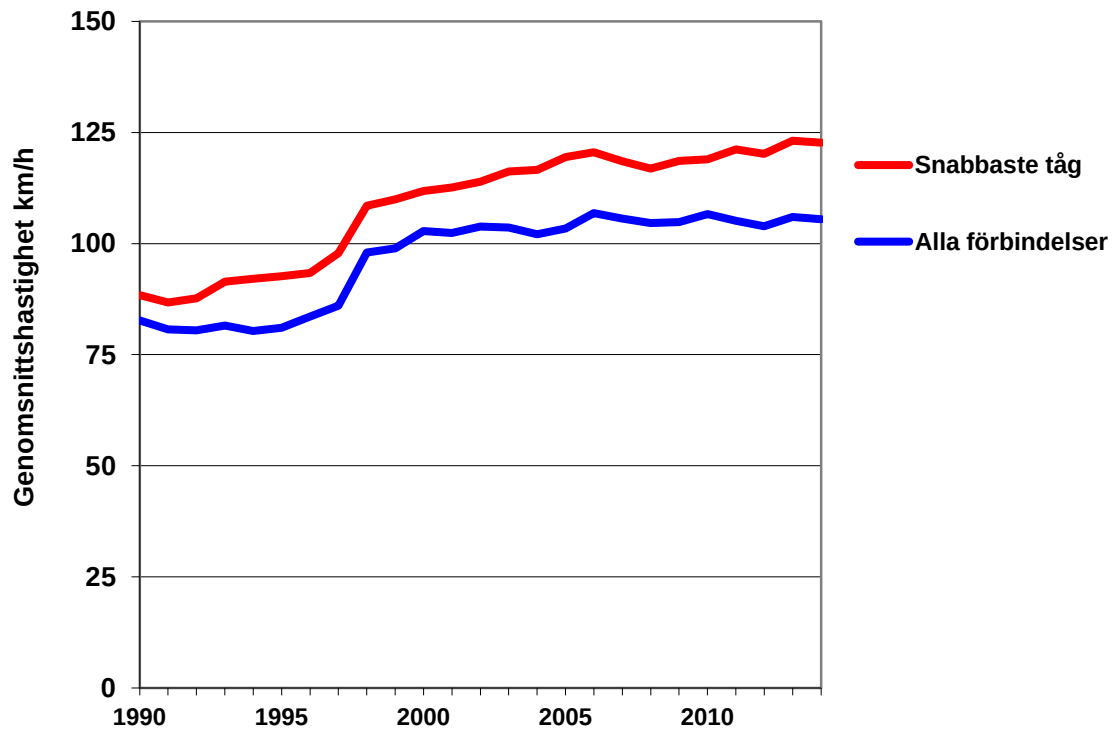
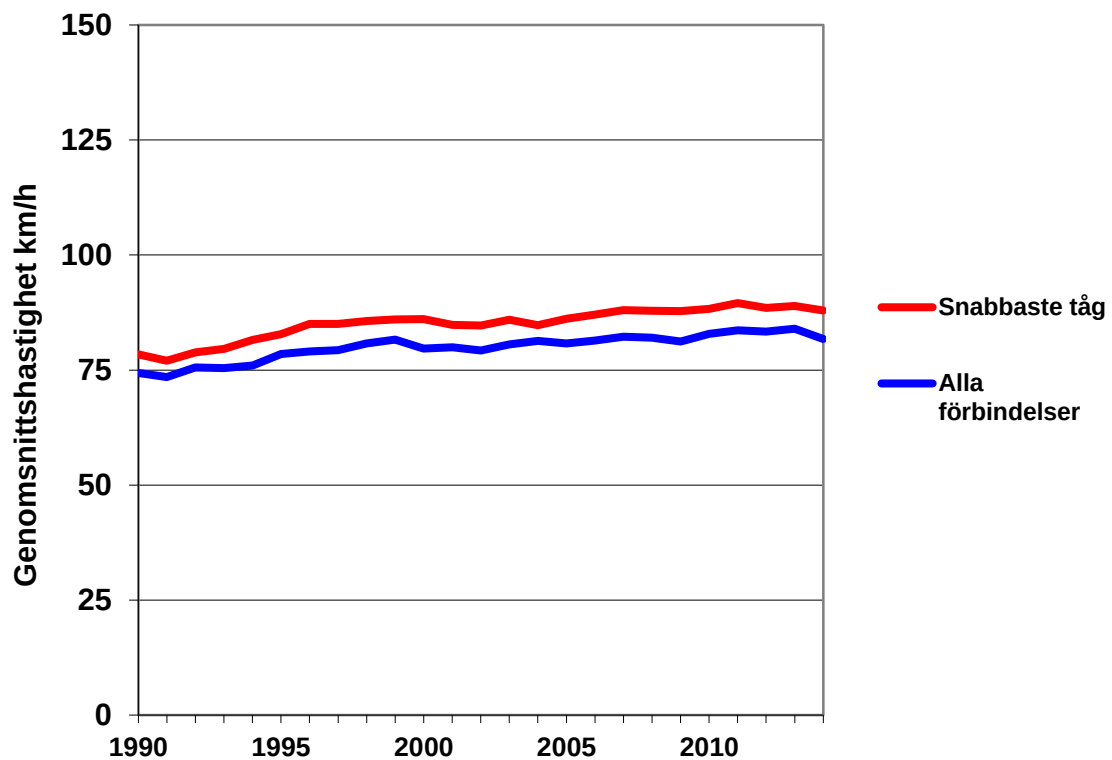


Reshastighet all tågtrafik i Sverige

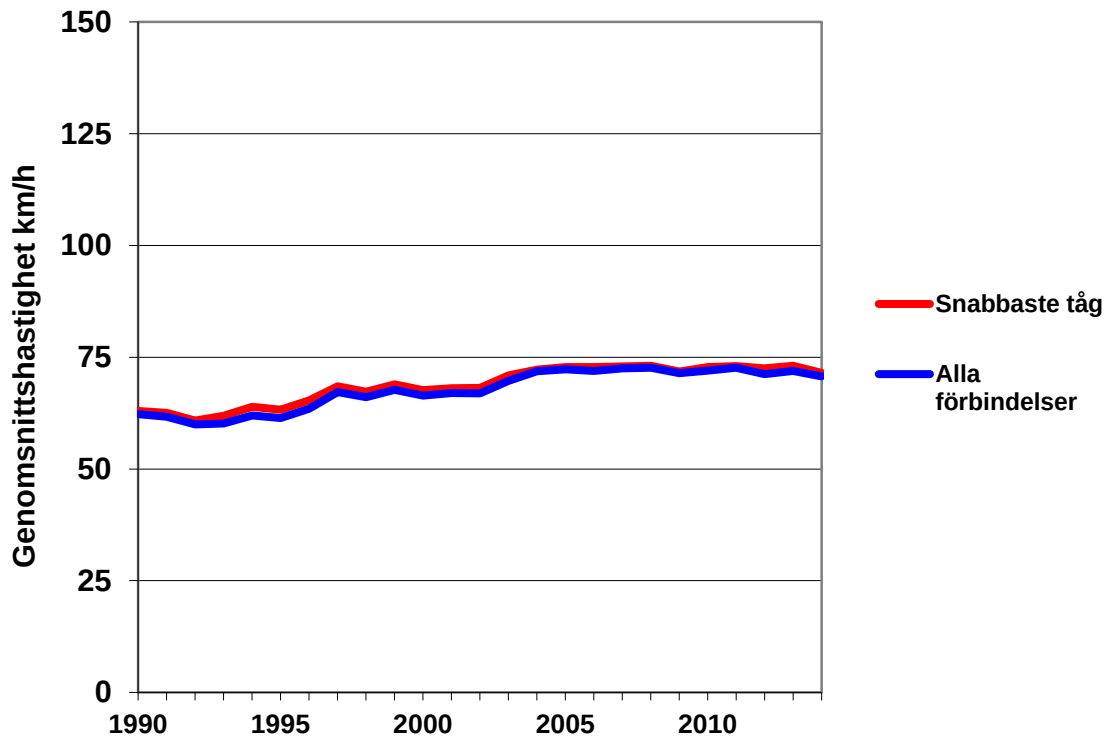


Kommersiell fjärrtrafik snabbaste tåg - alla tåg

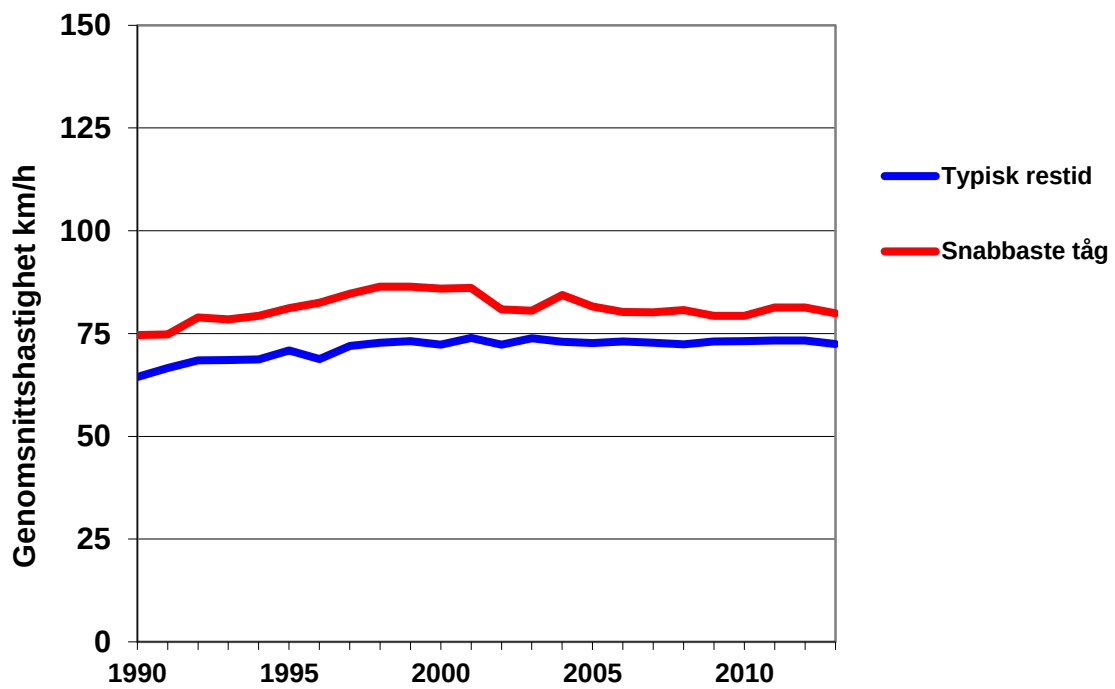


Kommersiell regionaltrafik snabbaste tåg - alla tåg**f.d. Rikstrafik snabbaste tåg - alla tåg**

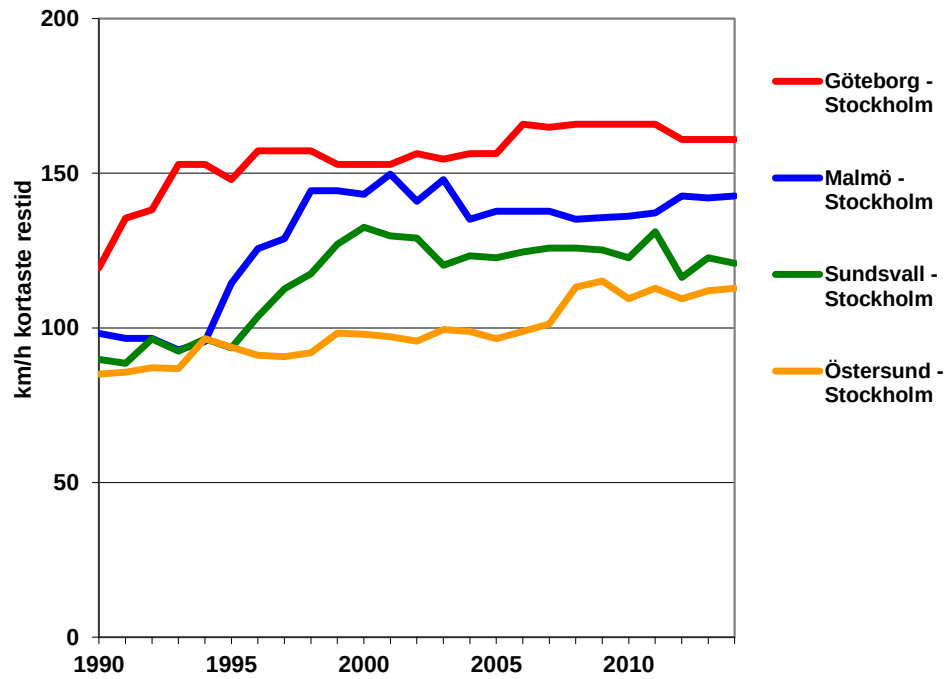
RKM länslinor snabbaste tåg - alla tåg



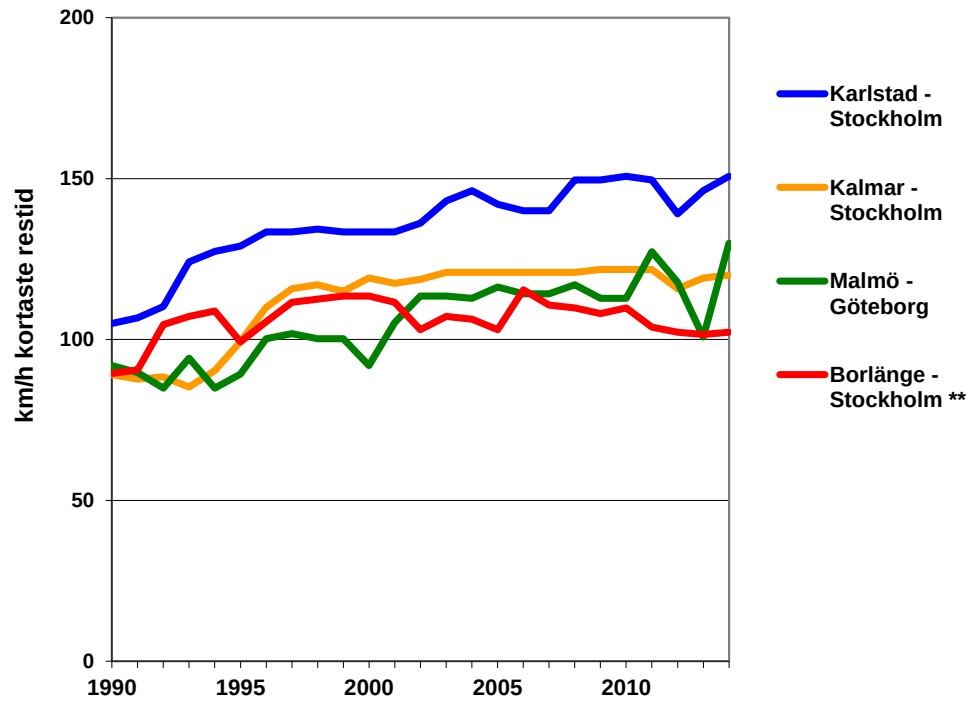
RKM pendeltåg snabbaste tåg - alla tåg



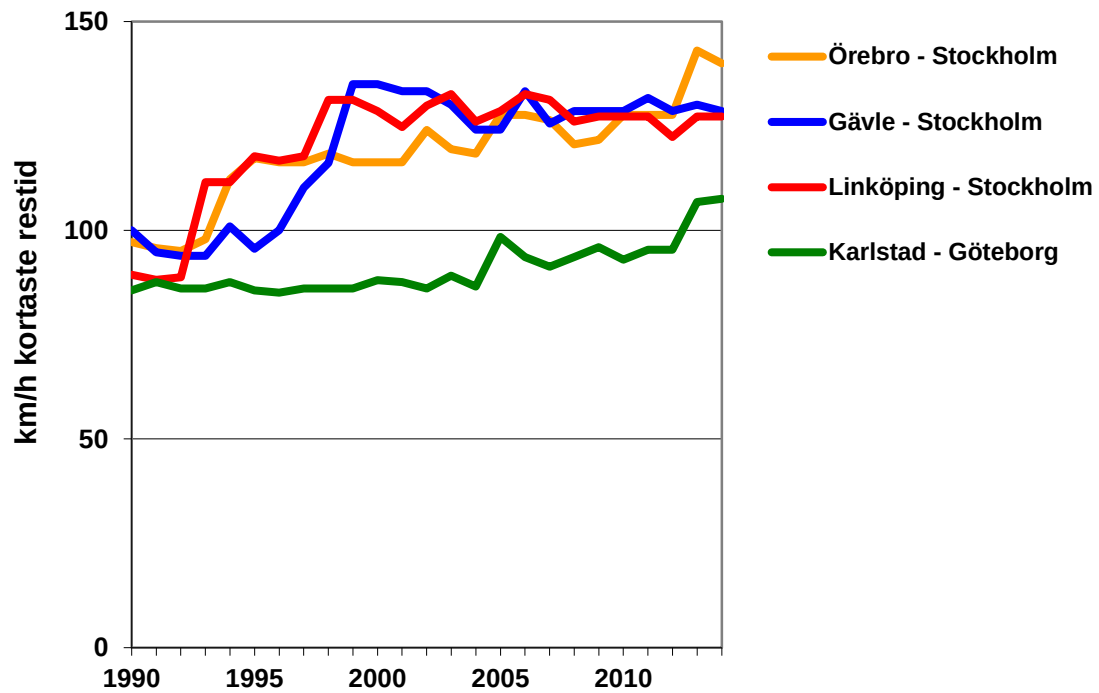
Genomsnittshastighet snabbaste tåg



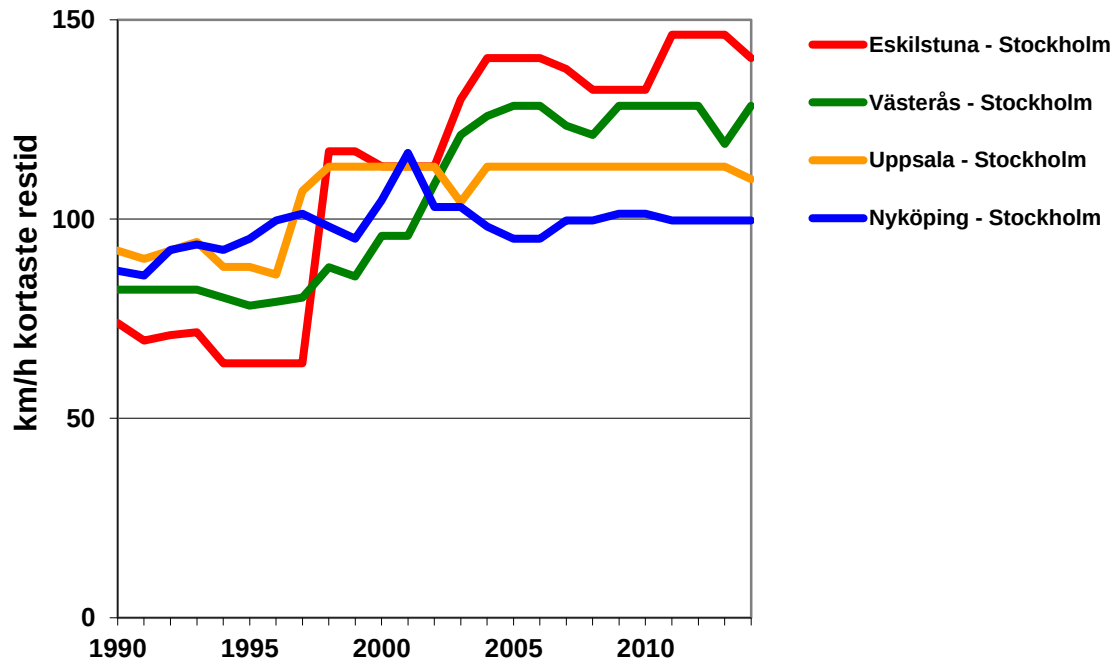
Genomsnittshastighet snabbaste tåg



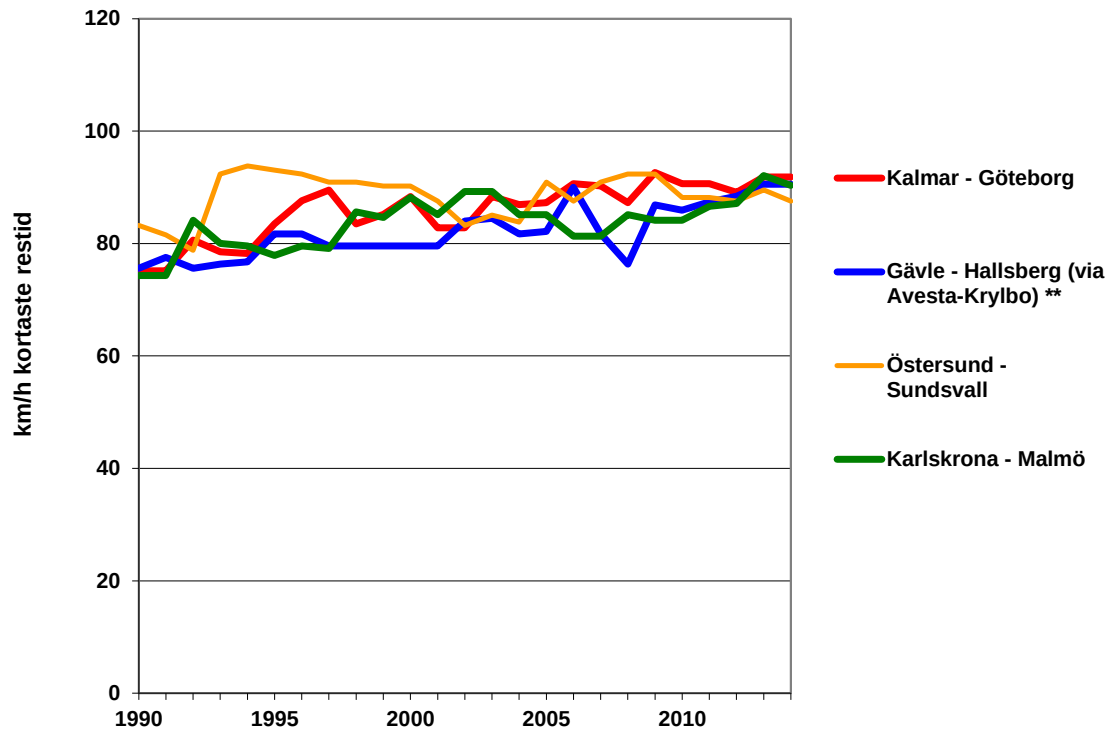
Genomsnittshastighet snabbaste tåg



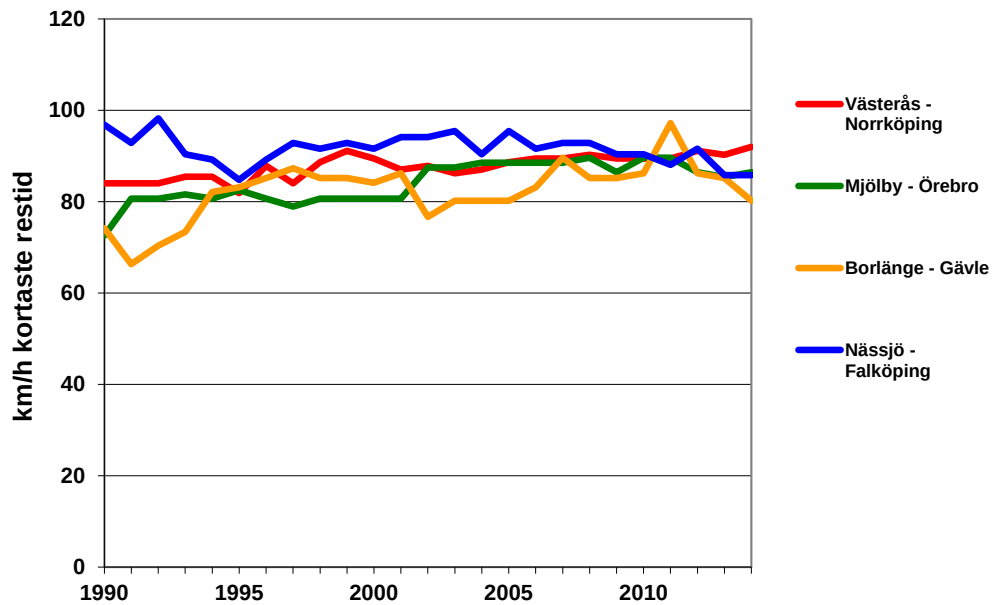
Genomsnittshastighet snabbaste tåg



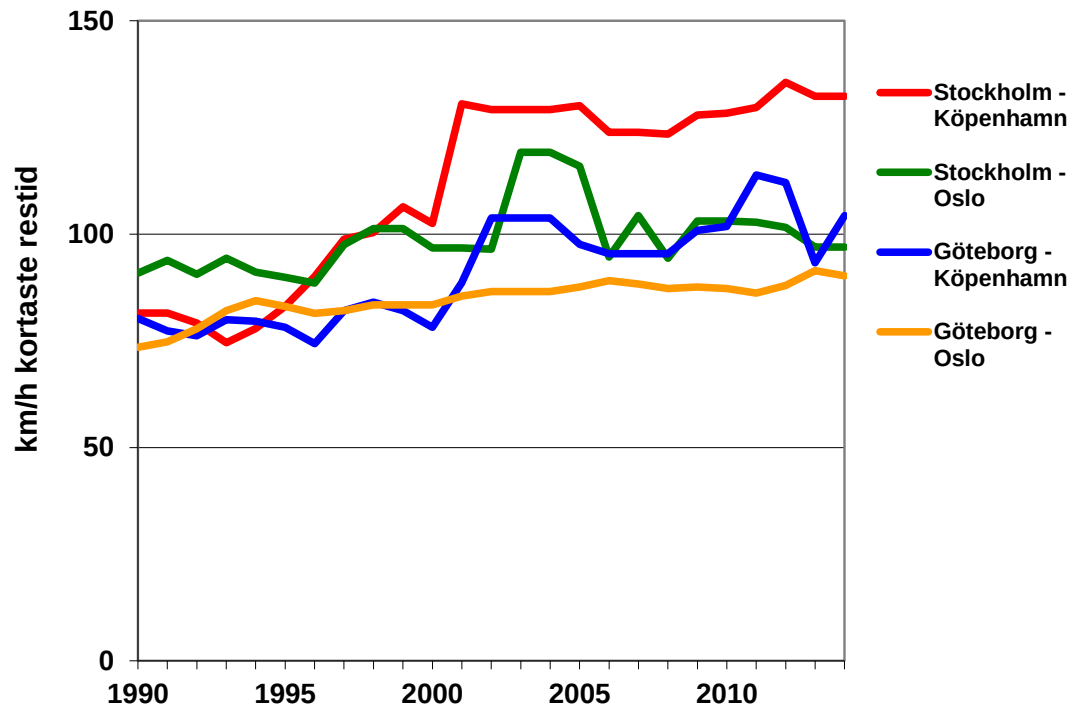
Genomsnittshastighet snabbaste tåg



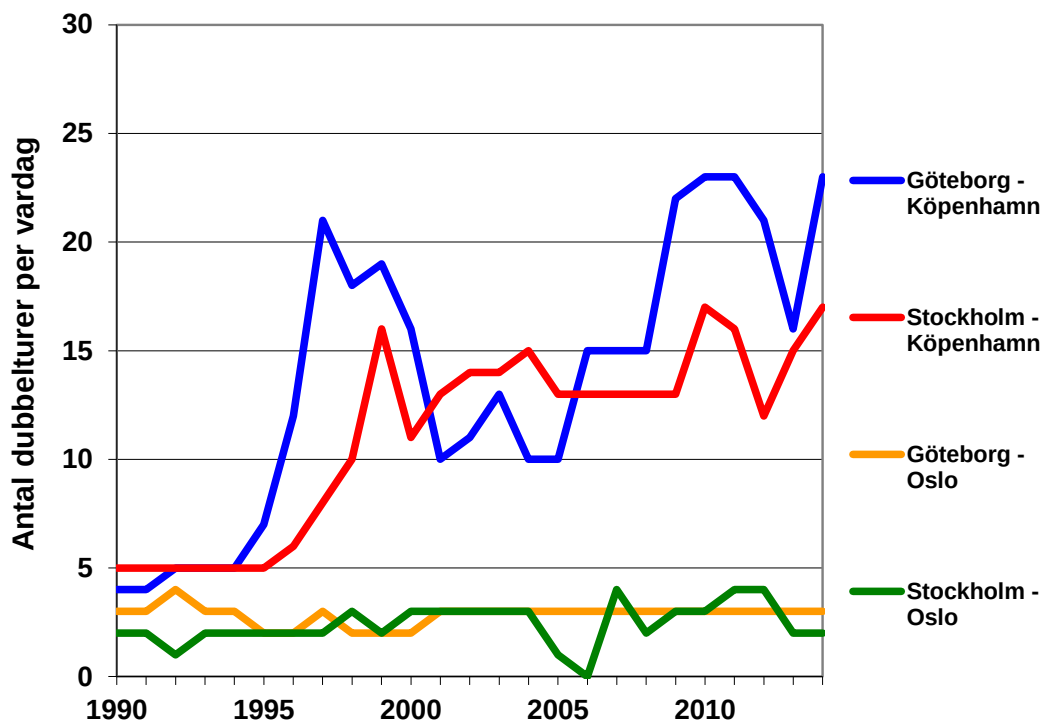
Genomsnittshastighet snabbaste tåg



Genomsnittshastighet snabbaste tåg



Turtäthet utrikestrafik



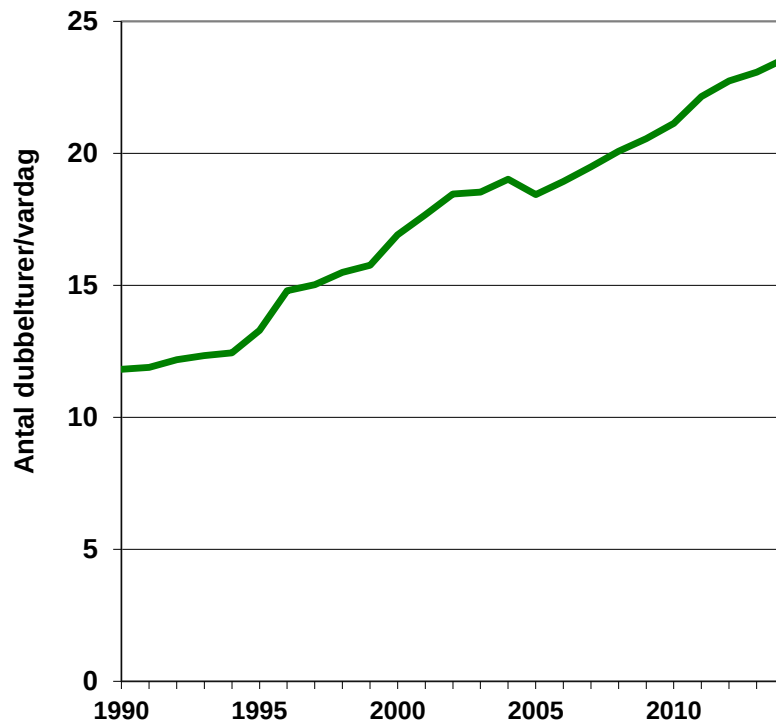
6.3 Utveckling av turtäthet

Turtätheten har ökat med 99% för alla tåg. Den började öka 1994 och har därefter ökat i ganska jämn takt. Det innebär att det nu går mer än dubbelt så många tåg i de relationer som ingår i analysen och som är någorlunda representativa för utvecklingen av olika trafiksystem i hela Sverige.

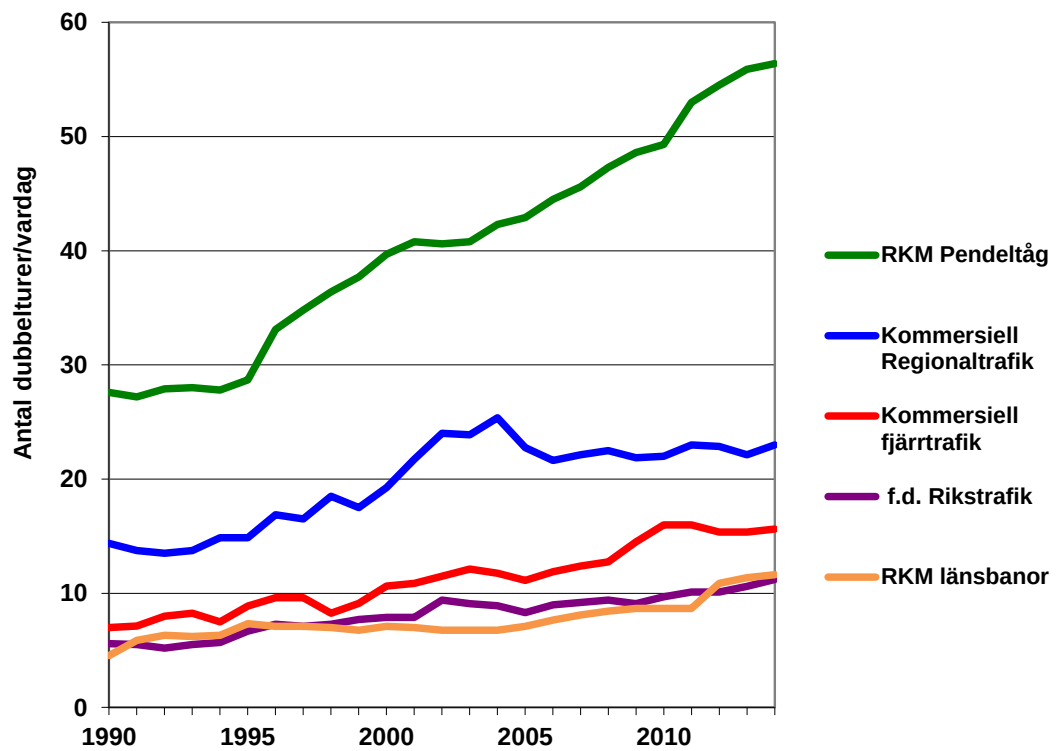
De olika trafiksystemen ligger emellertid på helt olika nivåer. Kommersiell fjärrtrafik och f.d. Rikstrafik ligger normalt på 7-16 turer per dag vilket motsvarar från ett tåg varannan timme till ett tåg varje timme. Kommersiella regionaltåg ligger normalt på 15-28 dubbelturer vilket motsvarar ett tåg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

De trafiksystem som relativt sett ökat turtätheten mest är RKM länsbanor med 155% och kommersiell fjärrtrafik med 123%. RKM pendeltåg har ökat med 104%, f.d. Rikstrafik med 100% och Kommersiell regionaltrafik med 60%. De flesta system har således fördubblat turtätheten. Härtill kommer att nya linjer också har öppnats som inte ingår i denna undersökning, t.ex. Botniabanan och regionaltåg på södra stambanan vilket innebär att utbudet av persontrafik har ökat ännu mer.

Turtäthet alla tåg i Sverige



Turtäthet olika trafiksystem



6.4 Utveckling av priser

Medelvärden har beräknats för priser i kr/mil för olika trafiksystem, produkter och med olika standard/rabatter. Dessa har beräknats som oviktade medelvärden för de linjer som ingår i undersökningen, och ger därför ingen exakt bild av priserna men beskriver utvecklingstendenser. Alla priser har räknats om till 2013 års prisnivå och ett index har beräknats där 1990=100.

Av figurerna på nästa sida framgår utvecklingen för olika trafiksystem. Något förenklat kan man säga att det finns tre olika prisnivåer: THM-priser, priser för InterCity/Regionaltåg som drivs av SJ och X2000-priser (numera SJ 2000 och SJ 3000). THM-priserna, här mätt som kostnaden för månadskort med 40 resor/månad, ligger på ca 6,60 kr/mil år 2014 men har ökat i pris snabbast. Priset var 2,5 gånger så högt 2014 som 1990 men då var de också mycket billiga. Observera att SL väger ganska tungt i dessa data, men att de också har en stor del av de regionala tågresorna.

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

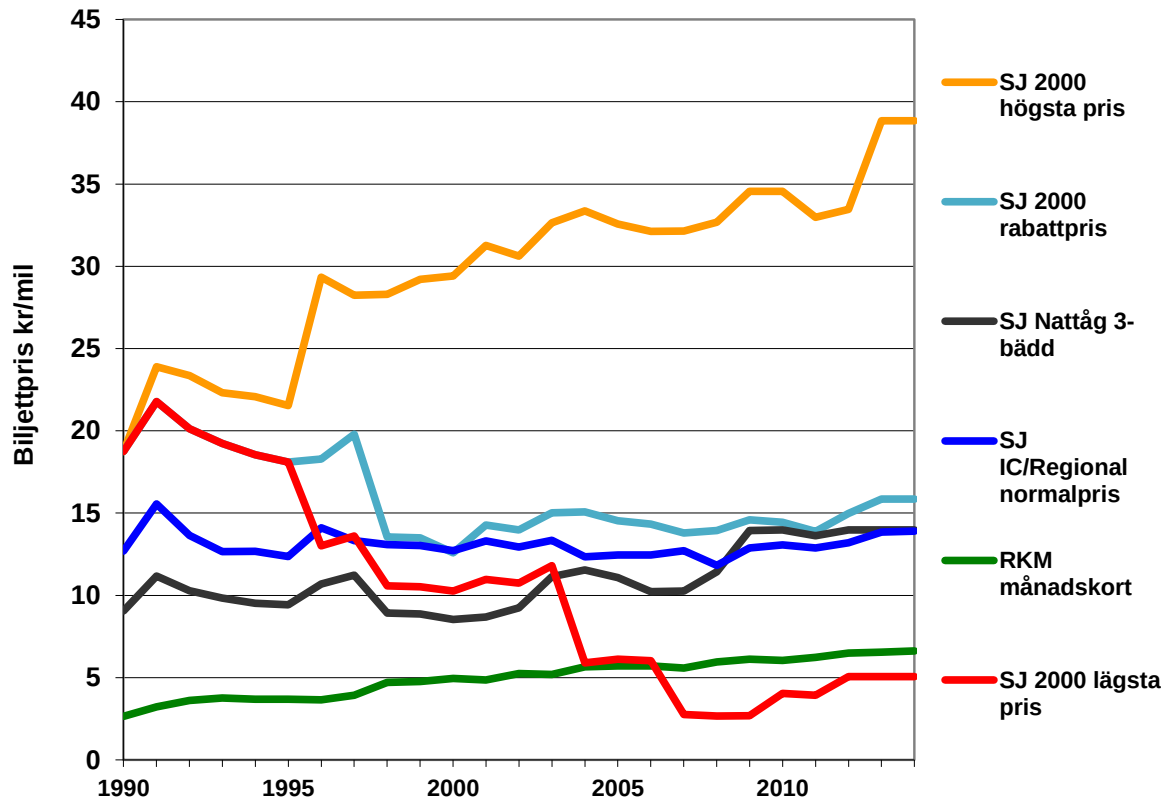
Priserna för SJ 2000 ligger högst omkring 16 kr/mil mätt som en rabatterad 2klass-biljett. Eftersom normalpris i 2klass huvudsakligen utnyttjas av affärsresenärer har vi valt att redovisa ett rabatterat pris som normalpris (2klass ombokningsbar utan återköp) för SJ 2000, dock inte det lägsta priset.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

En mer detaljerad bild av prisdifferentieringen i SJ:s kommersiella trafik framgår av figurer. Där framgår även de lägsta priserna på SJ 2000 och med IC-tåg i fjärrtrafik. Av denna framgår att priserna på IC-tågen legat relativt konstant på ca 13 kr/mil normalpris och lägsta pris varierande mellan 3-7 kr/mil. Normalt rabattpris på SJ 2000 har närmast sig IC-tågen samtidigt som det högsta priset ökat. Det lägsta priset på X2000 som började introduceras 1996 ligger klart under IC-tågens normalpris och minskade till 2-3 kr/mil under år 2007 när 95kr-biljetten introducerades. Denna höjdes till 145 kr 2010 och till 195 kr 2013 vilket motsvarar 5 kr/mil i genomsnitt. Minimipriset på 95 kr/resa gäller dock fortfarande på IC-tågen som nu ligger lägst med 3 kr/mil. De flesta priserna, utom de lägsta, har ökat 2012 och 2013 i realpris, då inflationen varit låg. SJ har dock inte ändrat sina priser under 2014.

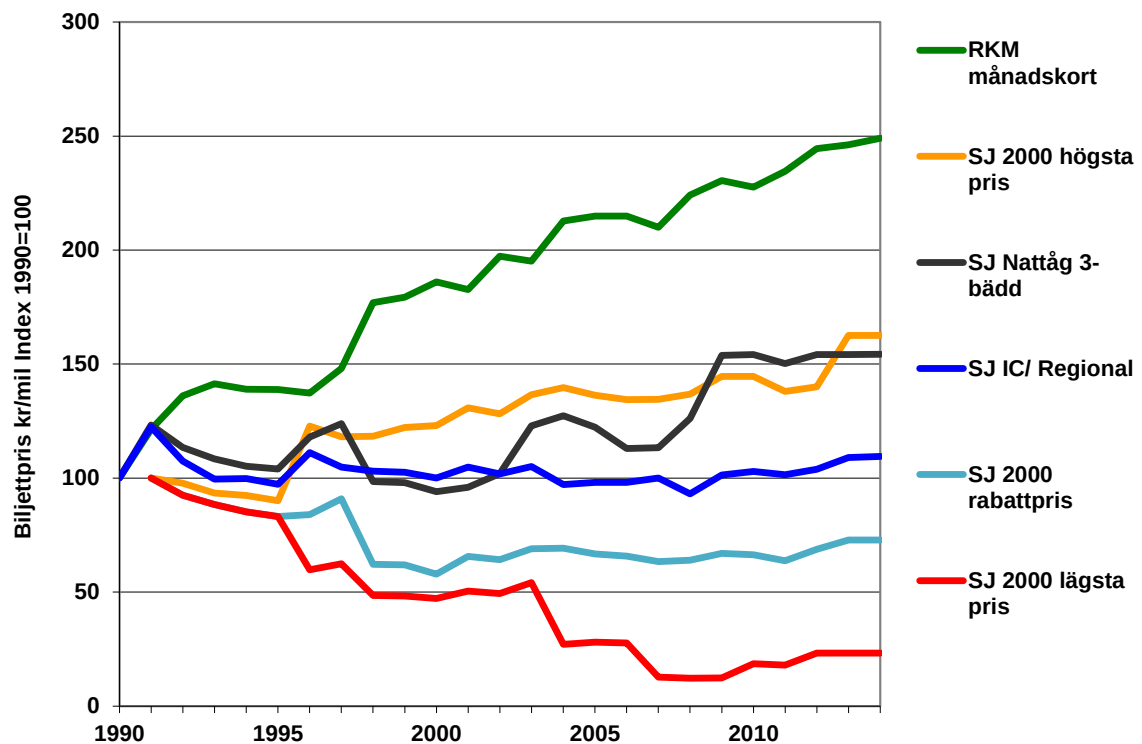
Prisdifferentieringen för SJs produkter har således ökat dels med införandet av X2000 i början under 1990-talet, dels med införandet av de rörliga priserna i kombination med extra låga priser vid tidig bokning under 2000-talet. Av figuren framgår de initialt höga X2000-priserna och den ökande prisdifferentieringen med allt högre 1-klass-priser i X2000 och lägre 2-klass-priser. Kvoten mellan högsta pris och lägsta pris var ca 8 år 2014 men var som högst ca 12 år 2008 då den billigaste biljetten kostade 8% av den dyraste.

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

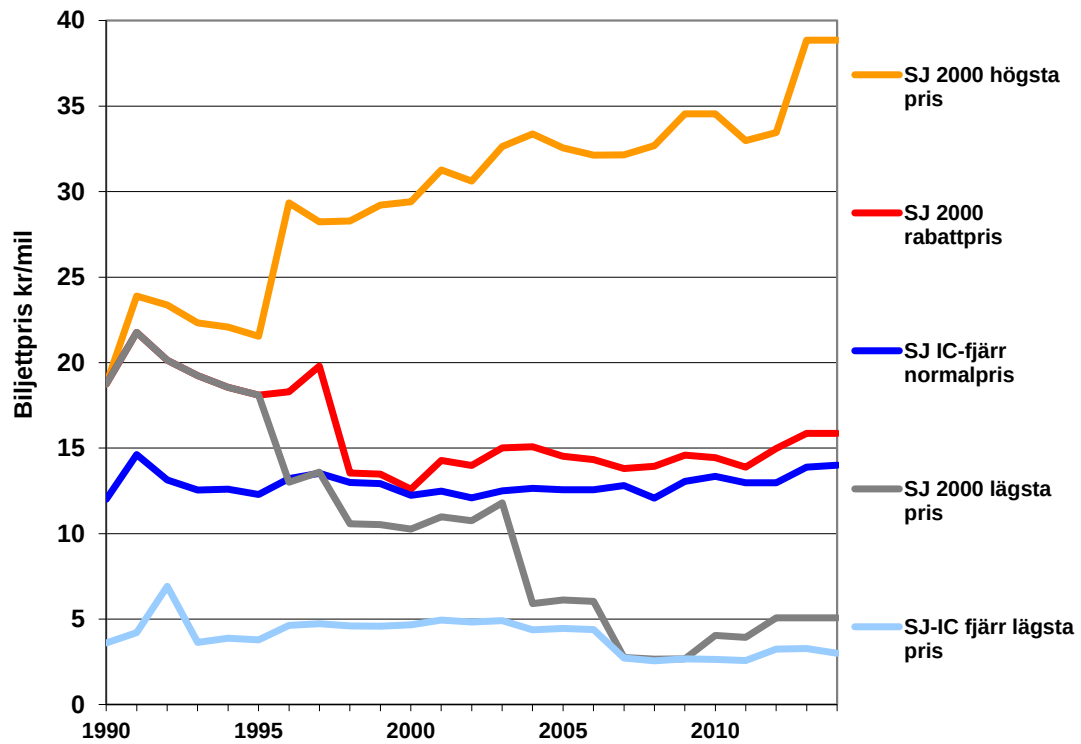
Genomsnittspris olika produkter



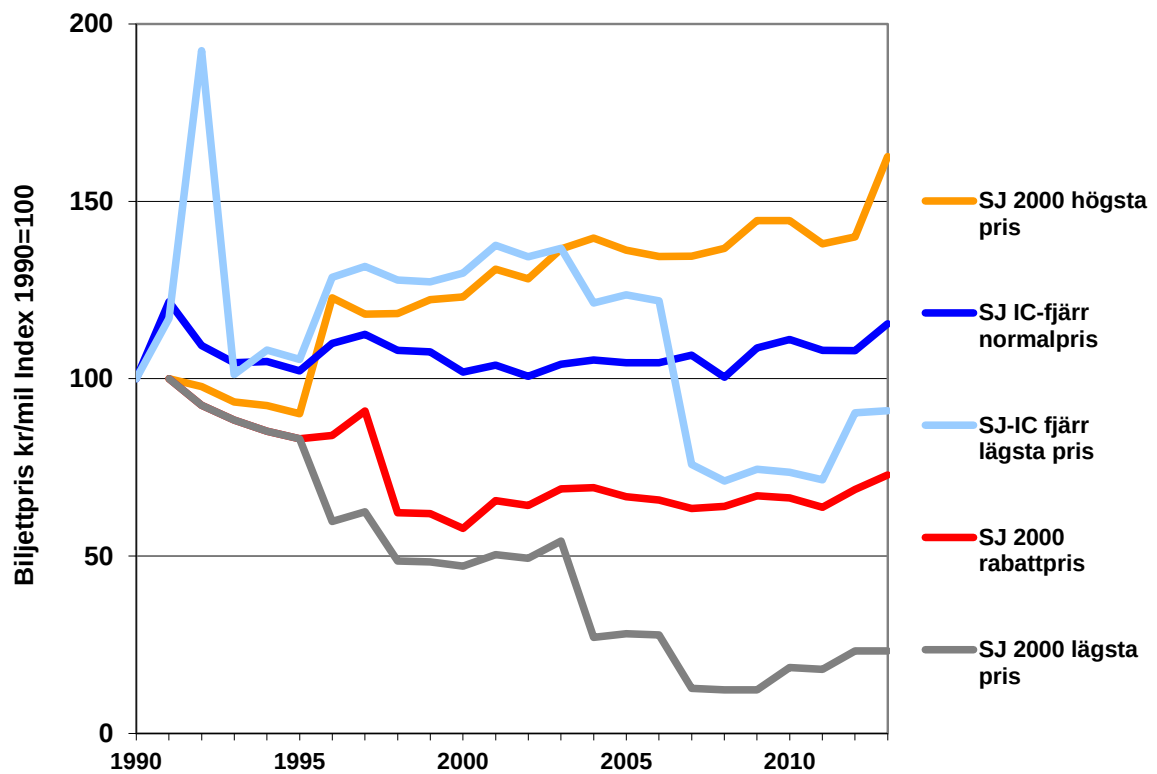
Prisutveckling index olika produkter



Prisdifferentiering SJ 2000-IC fjärtrafik



Prisutveckling Index SJ 2000-IC fjärtrafik



7 Långväga busstrafik i konkurrens med tåg

Långväga busstrafik bedrivs i konkurrens med de flesta långväga tågrelationer, och även i konkurrens med kommersiell regional trafik i Mälardalen. Det största företaget är Swebus Express (f.d. SJ buss). I Norrland kör Y-buss och Svenska Buss. I södra Sverige finns även Bus4you och Nettbus Express (tidigare GoByBus). Kartor över linjenät framgår av figur 7.2-7.4. I denna rapport behandlas långväga busstrafik som har dagliga turer, d v s de har minst en tur varje vardag. Härutöver finns en ganska omfattande veckoslutstrafik och chartertrafik som är mer oregelbunden.

En översikt över långväga busslinjer med daglig trafik framgår av tabell 7.1. Det bör framhållas att även bussbolagen alltmer går över till flexibla prissystem varför priserna ibland varierar mellan enskilda avgångar och kan ändras snabbt. Den mest säkra informationen gäller lägsta och högsta pris. Lägsta pris kan finnas på enstaka avgångar medan högsta pris alltid är en ombokningsbar och återbetalningsbar biljett som gäller på alla avgångar. Normalpriset är det som är svårast att ange men det är det som gäller på flest antal avgångar och vid bokning via nätet.

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

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

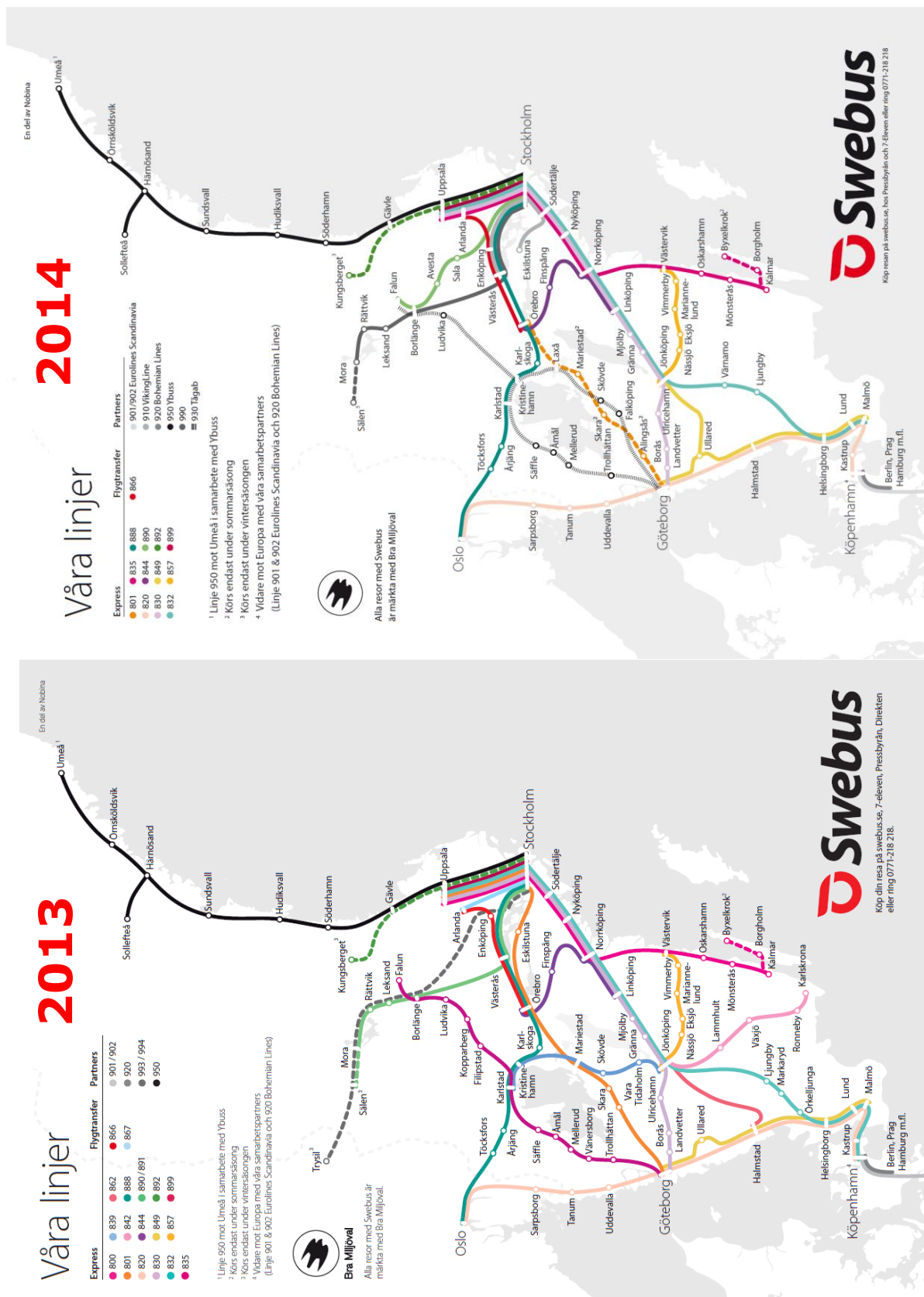
I många relationer konkurrerar den långväga busstrafiken med tåg och bil men i vissa relationer kompletterar den tågtrafiken framförallt genom att erbjuda direkta resor i relationer där tågresor kräver byte. Det gäller t.ex. till orter längs Smålandskusten som Västervik, Oskarshamn och Kalmar där också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

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

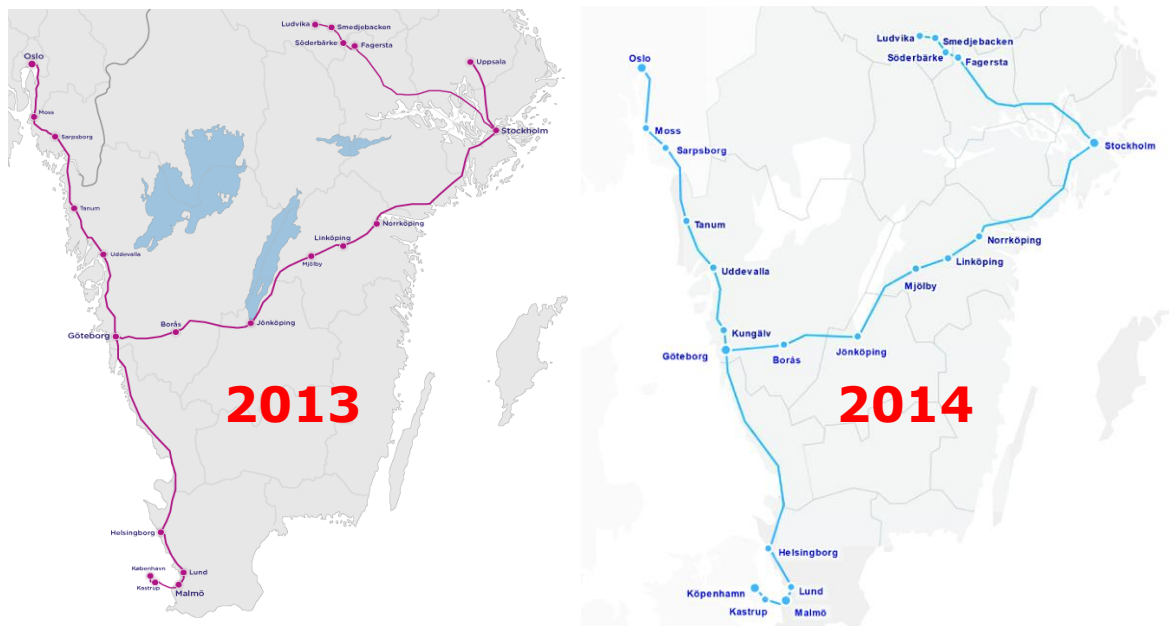
Bussbolagen börjar också alltmer att införa differentierade och varierande priser. De är ännu inte lika rörliga som på tåg och flyg men olika priser sätts på olika avgångar och beroende på om biljetterna är ombokningsbara eller återbetalningsbara eller ej och ett begränsat antal biljetter säljs till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

Tabell 7.1 Utbud och priser för långväga busstrafik i konkurrens med tåg i mars 2014.

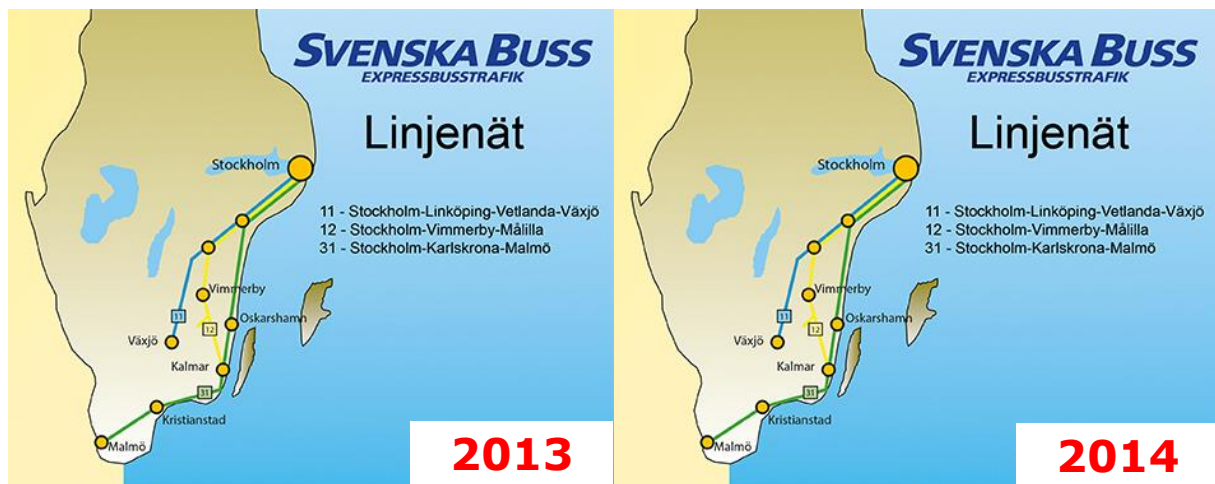
År	Från	Till	Operatör	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2014 års priser)		
				Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medelrestid	Normalt pris	Lägsta pris	Högsta pris
Göteborg - Stockholm										
2014	Nils E terminal	Cityterminalen	Swebus	4	4	6:30	7:35	419 kr	389 kr	439 kr
2014	Nils E terminal	Cityterminalen	Bus4you	3	3	6:30	6:30	379 kr		
	Nils E terminal	Cityterminalen	Nettbuss express	Nedlagd 2013						
Sundsvall - Stockholm										
	Busstation	Cityterminalen	Svenska Buss	Nedlagd 2013						
2014	Busstation	Cityterminalen	Y-buss	4	4	4:30	5:31	300 kr	232 kr	
Malmö - Stockholm										
	Malmö C	Cityterminalen	Swebus	3	0	11:35	12:31	576 kr	529 kr	609 kr
Kalmar - Stockholm										
	Centralstation	Cityterminalen	Swebus	2	2	6:25	6:25	379 kr	349 kr	399 kr
	Fiskaregatan	Cityterminalen	Silverlinjen	2	2	5:40	5:42	300 kr		
Östersund - Stockholm										
	Busstation	Cityterminalen	Länstr/Y-buss	Nedlagd 2012						
Karlstad - Stockholm										
	Busstation	Cityterminalen	Swebus	4	4	4:25	4:30	204 kr	179 kr	239 kr
Malmö - Göteborg										
	Malmö C	Nils E terminal	Swebus	5	5	3:45	4:03	169 kr	99 kr	219 kr
	Malmö C/Glashallen	Nils E terminal	Bus4you	2	2	3:50	3:50	189 kr	179 kr	199 kr
	Malmö C/Glashallen	Nils E terminal	Nettbuss express	4	4	3:25	3:32	144 kr	79 kr	189 kr
Borlänge - Stockholm										
	Borlänge Resecentrum	Cityterminalen	Swebus	1	1	2:40	2:40	129 kr	119 kr	149 kr
Linköping - Stockholm										
	Fjärrbussterminal	Cityterminalen	Swebus	7	7	2:30	2:52	182 kr	149 kr	219 kr
	Fjärrbussterminal	Cityterminalen	Bus4you	4	4	2:45	2:45	154 kr	139 kr	159 kr
Gävle - Stockholm										
	Gävle Bro	Cityterminalen	Y-buss	4	4	2:00	2:18	235 kr	180 kr	
	Hamntorget	Cityterminalen	Svenska Buss	Nedlagd 2013						
Karlstad - Göteborg										
	Busstation	Nils E terminal	Swebus	3	3	2:30	2:47	219 kr	199 kr	239 kr
Örebro - Stockholm										
	Resecentrum	Cityterminalen	Swebus	5	5	2:40	2:56	179 kr	159 kr	189 kr
Eskilstuna - Stockholm										
	Centralstation	Cityterminalen	Swebus	2	2	2:15	2:15	89 kr	79 kr	109 kr
Västerås - Stockholm										
	Resecentrum	Cityterminalen	Swebus	5	5	1:25	1:34	93 kr	79 kr	119 kr
Nyköping - Stockholm										
	Busstation	Cityterminalen	Swebus	8	8	1:25	1:26	102 kr	89 kr	139 kr
Uppsala - Stockholm										
	Centralstation	Cityterminalen	Swebus	11	11	0:55	1:09	69 kr	59 kr	89 kr
Umeå - Stockholm										
	Busstation	Cityterminalen	Y-buss	2	2	9:20	9:42	445 kr	109 kr	
Stockholm - Köpenhamn										
	Cityterminalen	Ingerslevsgade	Swebus	2	0	12:25	13:30	674 kr	639 kr	699 kr
Stockholm- Oslo										
	Cityterminalen	Bstn Galleriet	Swebus	3	3	7:35	7:51	289 kr	249 kr	329 kr
Göteborg - Köpenhavn										
	Nils E terminal	Ingerslevsgade	Swebus	3	3	4:40	4:55	252 kr	199 kr	289 kr
	Nils E terminal	Ingerslevsgade	Nettbuss express	3	3	4:20	4:21	219 kr	199 kr	229 kr
Göteborg - Oslo										
	Nils E terminal	Oslo Gallerian	Swebus	3	3	3:30	3:33	182 kr	129 kr	229 kr
	Nils E terminal	Oslo bussterminal	Nettbuss express	3	3	3:40	3:41	169 kr	139 kr	189 kr
	Nils E terminal	Oslo bussterminal	Bus4you	3	3	3:25	3:25	362 kr	319 kr	419 kr
Malmö - Köpenhamn										
	Centralstation	Ingerslevsgade	Swebus	3	3	0:55	0:58	59 kr	49 kr	79 kr
	Malmö C/Glashallen	Ingerslevsgade	Nettbuss express	3	3	0:55	0:55	49 kr	49 kr	



Figur 7.2 Swebus linjenät för långväga kommersiell trafik. Källa: Swebus 2012 och 2013.



Figur 7.3: Bus4you och Nettbuss Express linjenät för långväga kommersiell trafik 2013 och 2014.
Källa: Nettbuss 2014.



Figur 7.4: Svenska buss linjenät för långväga kommersiell trafik 2013 och 2014 (ingen skillnad). Källa: Svenska buss.

8 Inrikesflyg i konkurrens med tåg

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

Av tabell 8.1 framgår utbud och priser för undersökta flyglinjer i olika relationer med operatörer, och av figur 8.2-8.4 linjenät för olika flygbolag. Av tabellen framgår att det fanns konkurrens mellan flygbolag i de flesta relationerna. Den mest bestående konkurrensen mellan flygbolag har funnits på linjerna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö där SAS kör från Arlanda och Malmö Aviation kör från Bromma. Konkurrens finns också mellan SAS och Norwegian från Arlanda till Oslo, Göteborg, Malmö, Köpenhamn, Umeå och Östersund.

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

På linjerna Stockholm-Göteborg, Stockholm-Sundsvall, Stockholm-Malmö och Stockholm-Umeå konkurrerar tre flygbolag varav Malmö Aviation kör från Bromma. SAS och Malmö Aviation hade 13-14 turer per vardag från Göteborg, medan Malmö Aviation hade högst turtäthet från Malmö med 16 turer per vardag. Dessa linjer hade den högsta turtätheten både totalt sett och för de enskilda bolagen. SAS har också hög turtäthet till Köpenhamn och Oslo med 15 och 16 turer per vardag. På övriga linjer varierar turtätheten mellan 3-6 turer per vardag. Norwegian hade lägre turtäthet än SAS och Malmö Aviation men deras trafik är under en uppbyggnadsfas och kan både komma att utökas eller minskas.

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

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

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

Tabell 8.1 Utbud och priser för flygtrafik i konkurrens med tåg i mars 2014.

	Från	Till	Operatör	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2014 års priser)		
År				Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel-restid	Normalt pris	Lägsta pris	Högsta pris
Göteborg - Stockholm										
2014	Landvetter	Arlanda	SAS	13	13	1:00	1:01	1 207 kr	669 kr	2 419 kr
2014	Landvetter	Arlanda	Norwegian	5	5	0:55	0:59	999 kr	349 kr	999 kr
2014	Landvetter	Bromma	Malmö Aviation	14	14	0:55	0:57	1 652 kr	516 kr	2 467 kr
Sundsvall - Stockholm										
2014	Sundsvall	Arlanda	SAS	5	5	0:55	0:58	1 275 kr	919 kr	2 419 kr
2013	Sundsvall	Arlanda	Skyways	Nedlagd 2012-05-21						
2014	Sundsvall	Bromma	Malmö Aviation	8	8	0:55	0:55	1 659 kr	919 kr	2 348 kr
Malmö - Stockholm										
2014	Sturup	Arlanda	SAS	9	9	1:05	1:07	1 458 kr	919 kr	2 469 kr
2014	Sturup	Arlanda	Norwegian	4	4	1:05	1:07	999 kr	499 kr	999 kr
2014	Sturup	Bromma	Malmö Aviation	16	16	1:05	1:06	1 784 kr	666 kr	2 466 kr
Kalmar - Stockholm										
2014	Kalmar	Arlanda	SAS	4	4	0:50	0:57	1 519 kr	669 kr	2 459 kr
2014	Kalmar	Bromma	Kalmarflyg	4	4	0:45	0:47	1 347 kr	755 kr	2 367 kr
Östersund - Stockholm										
2014	Östersund	Arlanda	SAS	7	7	1:05	1:05	1 575 kr	669 kr	2 509 kr
2014	Östersund	Bromma	Malmö Aviation	4	4	1:05	1:05	1 420 kr	930 kr	2 519 kr
2013	Östersund	Bromma	Nextjet	Nedlagd 2013						
Karlstad - Stockholm										
2011	Karlstad	Arlanda	Skyways	Nedlagd 2012-05-21						
2014	Karlstad	Arlanda	Nextjet	4	4	0:50	0:52	1 221 kr	1 495 kr	1 995 kr
Borlänge - Stockholm										
2014	Borlänge*	Arlanda*	Direktflyg*	2	2	0:35	0:37	1 495 kr		
Umeå - Stockholm										
2014	Umeå	Arlanda	SAS	7	7	1:00	1:03	1 169 kr	519 kr	2 479 kr
2014	Umeå	Arlanda	Norwegian	5	5	1:00	1:01	1 299 kr	399 kr	1 299 kr
2014	Umeå	Bromma	Malmö Aviation	5	5	1:05	1:06	1 826 kr	718 kr	2 367 kr
Luleå - Göteborg										
2014	Luleå	Landvetter	SAS	8	0**	2:50	3:06	3 359 kr	1 271 kr	5 068 kr
2013	Luleå	Landvetter	City Airline	Nedlagd 2012-05-21						
Göteborg - Östersund										
2014	Landvetter	Östersund	SAS	8	0**	2:25	2:47	2 274 kr	1 268 kr	4 858 kr
2014	Landvetter	Östersund	Malmö Aviation	8	0***	2:20	2:59	3 164 kr	1 583 kr	4 753 kr
Stockholm - Köbenhavn										
2014	Arlanda	Kastrup	SAS	15	15	1:10	1:11	2 002 kr	569 kr	3 069 kr
2014	Arlanda	Kastrup	Norwegian	10	6	1:10	1:52	1 199 kr	399 kr	2 524 kr
Stockholm - Oslo										
2014	Arlanda	Gardemoen	SAS	16	16	1:00	1:00	1 600 kr	519 kr	3 019 kr
2014	Arlanda	Gardemoen	Norwegian	10	8	1:00	1:28	1 149 kr	449 kr	2 662 kr
Göteborg - Köbenhavn										
2014	Landvetter	Kastrup	SAS	6	6	0:50	0:50	2 369 kr	1 069 kr	3 069 kr
Göteborg - Oslo										
2014	Landvetter	Gardemoen	SAS/Widerøe	5	5	0:55	1:00	2 841 kr	601 kr	3 201 kr

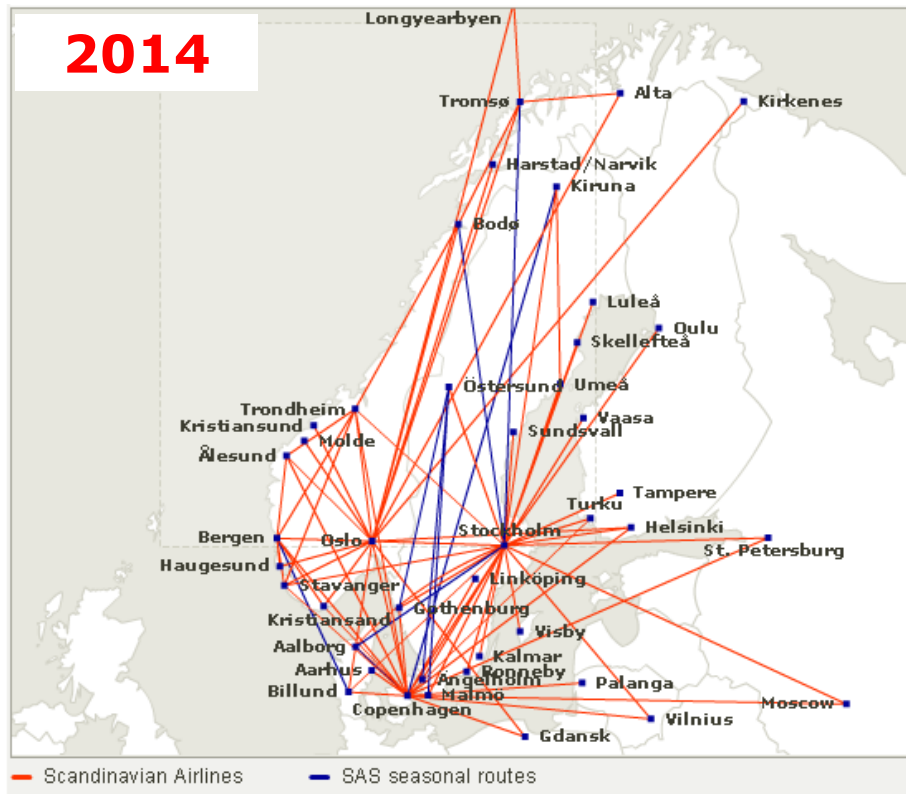
*) Skyways trafik nedlagd vintern 2013 startad igen hösten 2013 av Direktflyg

**) Via Arlanda

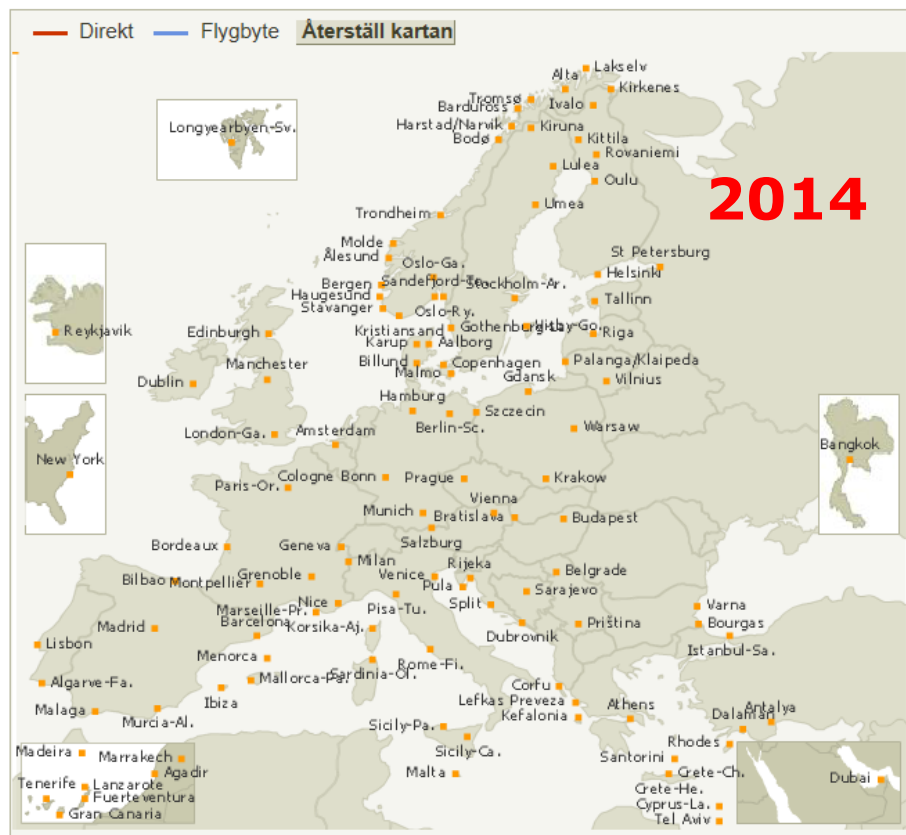
***) Via Bromma



Figur 8.2: Malmö Aviation och Sverigeflygs linjenät 2014.



Figur 8.3: SAS linjenät i norra Europa 2014.



Figur 8.4: Norwegian linjenät 2014.

9 Konkurrens mellan transportmedlen

9.1 Intermodal konkurrens 2014

Den intermodala konkurrensen – mellan olika transportmedel – i de viktigaste fjärrtrafikrelationerna – beskrivs i detta kapitel. Där beskrivs det sammanlagda utbudet med tåg, buss och flyg. Mer detaljerade uppgifter om respektive transportmedel finns i tabell 3.5 och 3.6 (tåg), tabell 7.1 (buss) och tabell 8.1 (flyg), där den intramodala konkurrensen mellan olika operatörer och produkter med samma transportmedel framgår.

Av tabell 9.1 framgår utbudet med tåg, flyg och buss i 18 relationer med fjärrtrafik. I tabellen har antalet turer med respektive transportmedel summerats för varje relation. Den kortaste restiden avser den snabbaste turen, medan medelrestiden är ett genomsnitt mellan alla turer. För flyg anges endast flygtiden utan matartransporter och terminaltid, för att få den totala restiden från city till city kan man lägga på ca 2 timmar.

Priserna är hämtade från fiktiva bokningar en vecka före en resa under på en helgfri onsdag under våren 2014. Alla turer med varje färdmedel och operatör har kodats in. I tabellen anges det lägsta priset och det högsta priset som kunde hittas under mät dagen. Genomsnittspriset är däremot räknat på alla turer. Observera att det lägsta priset kan gälla på en tur medan det högsta priset oftast gäller på alla turer, och att genomsnittspriset kan variera beroende på bokningstillfället. För tåg anges även 1klass-priser.

Av tabellen framgår att det totala flygutbudet Göteborg-Stockholm är 32 turer och större än tågutbudet som är 27 turer. Dock är flygutbudet uppdelat på Arlanda och Bromma. Bussutbudet är 7 turer. Flygutbudet Malmö-Stockholm är också omfattande med 29 turer jämfört med tågets 17 turer. Även här är flygutbudet uppdelat på Arlanda och Bromma men å andra sidan finns det också en omfattande flygtrafik mellan Arlanda och Kastrup som också kan utnyttjas. Bussutbudet Malmö-Stockholm är endast 3 turer och då med byte i Göteborg och därmed en lång restid på 11-12 timmar.

Umeå-Stockholm har också ett stort flygutbud med 17 turer medan tåg har 6 turer med dagtåg och dessutom lång restid. I denna relation går det endast 2 busturer med mycket längre restid än tåget. Luleå-Göteborg och Göteborg-Åre går inga direkta flygförbindelser och inte heller tågförbindelser utom nattågen som inte är med i denna tabell.

Sundsvall-Stockholm är tåg- och flygutbudet lika stort med 13 turer medan de går 4 bussturer. Kalmar-Stockholm har ungefär lika många tåg- som flygturer men de flesta tågturerna är med byte och därmed lång restid. Östersund-Stockholm har fler flygturer än tågturer. Karlstad-Stockholm och Borlänge-Stockholm har större tågutbud än flygutbud och restiden från City till City skiljer inte så mycket om man tar hänsyn till terminaltiden. Malmö-Göteborg har både stort tågutbud med 23 turer och bussutbud med 11 turer.

Både Stockholm-Köpenhamn och Stockholm-Oslo har stort flygutbud med 25 resp. 26 turer medan det går 17 tåg till Köpenhamn och endast två till Oslo.

Gävle-Stockholm och Örebro-Stockholm har båda över 20 tågturer men bara 4-5 bussturer. Karlstad-Göteborg har 11 tågturer och tre bussturer.

Tabell 9.1. Utbud med tåg, flyg och buss i de största fjärrtrafikrelationerna i mars 2014.

År	Från	Till	Operatör produkt	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2014 års priser)					
								2 klass			1 klass		
				Totalt	därav utan byte	Kortaste restid	Medel- restid	Lägsta pris	Normalt pris	Högsta pris	Lägsta pris	Normalt pris	Högsta pris
Göteborg - Stockholm													
2014	Göteborg C	Stockholm C	Tåg	27	27	2:50	3:37	195 kr	557 kr	1 394 kr	607 kr	774 kr	1 770 kr
2014	Landvetter	Arlanda/Bromma	Flyg	32	32	0:55	0:59	349 kr	1 369 kr	2 467 kr			
2014	Nils E terminal	Cityterminalen	Buss	7	7	6:30	7:07	389 kr	399 kr	439 kr			
Sundsvall - Stockholm													
2014	Sundsvall	Stockholm C	Tåg	13	9	3:25	3:43	195 kr	476 kr	1 189 kr	445 kr	724 kr	1 552 kr
2014	Sundsvall	Arlanda/Bromma	Flyg	13	13	0:55	0:56	919 kr	1 511 kr	2 419 kr			
2014	Busstation	Cityterminalen	Buss	4	4	4:30	5:31	232 kr	300 kr				
Malmö - Stockholm													
2014	Malmö C	Stockholm C	Tåg	17	17	4:12	4:29	253 kr	492 kr	1 339 kr	514 kr	981 kr	1 767 kr
2014	Sturup	Arlanda/Bromma	Flyg	29	29	1:05	1:06	499 kr	1 574 kr	2 469 kr			
2014	Malmö C	Cityterminalen	Buss	3	0	11:35	12:31	529 kr	576 kr	609 kr			
Kalmar - Stockholm													
2014	Kalmar	Stockholm C	Tåg	10	0	4:34	4:38	441 kr	712 kr	1 451 kr	776 kr	1 138 kr	1 773 kr
2014	Kalmar	Arlanda/Bromma	Flyg	8	8	0:45	0:52	669 kr	1 433 kr	2 459 kr			
2014	Centralstation/Fisk	Cityterminalen	Buss	4	4	5:40	6:03	349 kr	340 kr	399 kr			
Östersund - Stockholm													
2014	Östersund	Stockholm C	Tåg	6	2	4:51	5:51	372 kr	548 kr	1 465 kr	552 kr	866 kr	1 828 kr
2014	Östersund	Arlanda/Bromma	Flyg	11	11	1:05	1:05	669 kr	1 498 kr	2 459 kr			
Karlstad - Stockholm													
2014	Karlstad	Stockholm C	Tåg	8	8	2:11	2:37	195 kr	353 kr	932 kr	396 kr	532 kr	1 194 kr
2014	Karlstad	Arlanda	Flyg	4	4	0:50	0:52	1 495 kr	1 221 kr	1 995 kr			
2014	Busstation	Cityterminalen	Buss	4	4	4:25	4:30	179 kr	204 kr	239 kr			
Malmö-Göteborg													
2014	Malmö C	Göteborg C	Tåg	23	23	2:25	2:59	195 kr	327 kr	738 kr			
2014	Malmö C/Glashallen	Nils E terminal	Buss	11	11	3:25	3:49	79 kr	167 kr	219 kr			
Borlänge - Stockholm													
2014	Borlänge	Stockholm C	Tåg	17	17	2:12	2:53	163 kr	413 kr	950 kr	353 kr	614 kr	1 202 kr
2014	Borlänge	Arlanda*	Flyg	2	2	0:35	0:37		1 495 kr				
2014	Borlänge Resecentrum	Cityterminalen	Buss	1	1	2:40	2:40	119 kr	129 kr	149 kr			
Umeå - Stockholm													
2014	Umeå	Stockholm C	Tåg	6	3	6:23	6:36	517 kr	842 kr	1 562 kr	759 kr	1 060 kr	2 164 kr
2014	Umeå	Arlanda/Bromma	Flyg	17	17	1:00	1:03	399 kr	1 401 kr	2 479 kr			
2014	Busstation	Cityterminalen	Buss	2	2	9:20	9:42	109 kr	445 kr				
Luleå - Göteborg													
2014	Luleå	Göteborg C	Tåg	2	0	16:45	17:05	807 kr	902 kr	1 202 kr	907 kr		
2014	Luleå	Landvetter	Flyg	8	0**	2:50	3:06	1 271 kr	3 359 kr	5 068 kr			
Göteborg - Åre													
2014	Göteborg C	Åre	Tåg	2	0	13:33	13:33	772 kr	867 kr	1 571 kr	1 002 kr	1 097 kr	1 977 kr
2014	Landvetter	Östersund	Flyg	16	0	2:20	2:53	1 268 kr	2 719 kr	4 858 kr			
Stockholm - Köbenhavn													
2014	Stockholm C	Köpenhamn H	Tåg	14	6	4:52	5:18	278 kr	637 kr	1 513 kr	640 kr	1 156 kr	1 926 kr
2014	Arlanda	Kastrup	Flyg	25	21	1:10	1:27	399 kr	1 681 kr	3 069 kr			
2014	Cityterminalen	Ingerslevsgade	Buss	2	0	12:25	13:30	639 kr	674 kr	699 kr			
Stockholm - Oslo													
2014	Stockholm C	Oslo S	Tåg	2	2	5:55	5:57	279 kr	370 kr	619 kr	482 kr	597 kr	964 kr
2014	Arlanda	Gardemoen	Flyg	26	24	1:00	1:11	449 kr	1 446 kr	3 019 kr			
2014	Cityterminalen	Bstn Galleriet	Buss	3	3	7:35	7:51	249 kr	289 kr	329 kr			
Göteborg - Köbenhavn													
2014	Göteborg C	Köpenhamn H	Tåg	16	16	3:48	3:48	450 kr		482 kr	571 kr		603 kr
2014	Landvetter	Kastrup	Flyg	6	6	0:50	0:50	1 069 kr	2 369 kr	3 069 kr			
2014	Nils E terminal	Ingerslevsgade	Buss	6	6	4:20	4:38	199 kr	236 kr	289 kr			
Göteborg - Oslo													
2014	Göteborg C	Oslo S	Tåg	3	3	3:52	3:54			603 kr			
2014	Landvetter	Gardemoen	Flyg	5	5	0:55	1:00	601 kr	2 841 kr	3 201 kr			
2014	Nils E terminal	Brian/Oslo bussterminal	Buss	9	9	3:25	3:33	129 kr	238 kr	419 kr			
Gävle - Stockholm													
2014	Gävle C	Stockholm C	Tåg	23	19	1:24	1:38	174 kr	298 kr	666 kr	230 kr	451 kr	915 kr
2014	Gävle Bro	Cityterminalen	Buss	4	4	2:00	2:18	180 kr	235 kr				
Karlstad - Göteborg													
2014	Karlstad C	Göteborg C	Tåg	11	11	2:20	2:32	115 kr	242 kr	381 kr	355 kr	488 kr	715 kr
2014	Busstation	Nils E terminal	Buss	3	3	2:30	2:47	199 kr	219 kr	239 kr			
Örebro - Stockholm													
2014	Örebro C	Stockholm C	Tåg	22	17	1:33	1:59	151 kr	208 kr	274 kr	243 kr	404 kr	615 kr
2014	Resecentrum	Cityterminalen	Buss	5	5	2:40	2:56	159 kr	179 kr	189 kr			

10 Prisstruktur och metodproblem

10.1 Taxestruktur på järnväg

Före 1996 var SJ:s taxa avståndsberoende och degressiv d.v.s. samma taxa gällde på olika linjer. På många fjärrtåg, IC-tåg och X 2000 var platsbokning obligatorisk. Priset på platsbiljetten var detsamma på alla IC-tåg men varierade på X 2000-tågen.

1996 införde SJ en helt ny taxestruktur med relationsprissättning där platsbiljetterna var inbakade i priset. Det innebar att priset kunde vara olika på samma avstånd på olika linjer s.k. marknadsprissättning. Rabattmöjligheterna var Reslustkort som också gällde på reslustplatser i X 2000 samt röda avgångar i IC-tåg. Taxan var additiv, dvs. priset för en resa med flera olika produkter var summan av priserna för respektive delsträcka. Samtidigt fanns en distansrabatt på långa avstånd. Denna taxa gällde tom juni 1997.

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

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

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

I januari 2001 genomförde SJ en delvis ny taxestruktur och justerade också priserna. Den viktigaste skillnaden är att antalet rabattnivåer minskats, samtidigt som kravet på reslustkort för att köpa billiga biljetter slopats. Dessutom gällde inte längre exakt samma prisnivåer på IC-tåg och X 2000. I regel har X 2000-priserna höjts medan IC-priserna ligger stilla eller sänkts. På så sätt har pris-differentieringen ökat.

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

Under 2002 införde SJ sista-minuten-pris för ungdomar och pensionärer som numera endast går att köpa via nätet och hämtas i automat eller köpas direkt i automat. Detta redovisas som lägsta pris i tabellerna. Prisdifferentiering i regionaltrafik har också börjat införas. Det började med Uppsalapendeln 1999 då busskonkurrensen blev stark där och har även införts på Mälarbanan mellan Stockholm och Västerås 2003 och senare generellt inom TIM-systemet. Det är en prisdifferentiering mellan hög- och lågtrafik. Lågtrafikpriset är drygt 20% lägre än i högtrafik. Högtrafikpris gäller måndag-torsdag 10:00-14:00, fredagar och söndagar efter 12:00, övrig tid gäller lågtrafikpris.

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

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

10.2 Slutsatser om undersökningsmetodik

I denna studie har utbudsdata sammanställts för åren 1990-2014, en period på 25 år. Sammanställningen ger en rätt detaljerad bild av persontransportutbudet på stora delar av det svenska järnvägsnätet under denna period.

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

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

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

Ett förhållande som numera komplicerar sammanställningen av data i denna typ av studier är det faktum att många operatörer och huvudmän inte längre publicerar sina taxor på papper i tryckta skrifter utan endast på nätet. Där får man i regel söka information för varje relation men det är inte alltid som all information finns tillgänglig. Det gör också att det är svårt att gå tillbaka i efterhand och se vilka priser som gällde ett visst år.

Det kan också bli mätproblem om insamlingen av data sprids över en längre tid så att priserna kan hinna ändras. Genom tillmötesgående från SJ har vi i år fått direkt tillgång till data för de aktuella relationerna från dem. Detta kan komma att bli ett allt större problem om man vill gå tillbaka i tiden och skapa tidsserier för andra relationer eller priser.

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

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

Bilaga 1: Metodik och definitioner

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

Studerade relationer

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

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

Utbudsdata

Följande data redovisas för varje tågförbindelse:

- tågnummer
- produkt (t ex X2000, IC, IR ...)
- operatör
- produktgrupp (snabbtåg, övriga tåg, nattåg, buss)
- avgångstid från startorten (behöver ej vara identiskt med tågets avgångsstation)
- ankomsttid till målorten (behöver ej vara identiskt med tågets slutstation)
- gångtid (tim:min)
- ev via-väg (om alternativa resvägar finns, t ex mellan Örebro och Stockholm)
- ev bytesstation(er)
- typ av förbindelse (direktförbindelse eller bytesförbindelse)

Utbudsdata på aggregerad nivå

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

- turantal
- kortaste restid
- medelrestid

I förekommande fall redovisas uppgifterna även uppdelade efter:

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

Nattåg

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

Bussar

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

Bytesförbindelser

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

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

Genomgående har antagits att resenären vid ett byte fortsätter med nästa anslutande tåg till målorten, oavsett produkt, såvida inte ankomsttiden till målorten av ett senare anslutande tåg ligger tidigare. I några mycket få fall har det i praktiken funnits möjlighet att invänta ett senare tåg med en senare ankomsttid till målorten för att på så sätt få ett lägre biljettpris (nämligen om det första anslutande tåget varit ett X2000 och nästa anslutande tåg t ex ett InterCity-tåg). Denna andra resmöjlighet har dock inte tagits med.

Produktbeteckningar

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

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

Den enda någorlunda väldefinierade och avgränsbara produkten förutom Nattåg är X2000, varför det inte heller varit något problem att särskilja snabbtågstrafiken i det redovisade materialet. Alla andra tågprodukter har på aggregerad nivå sammanfattats under "Övriga tåg". Detta gäller i det här materialet också nattågen som utgör morgonförbindelse. Bussförbindelse betecknas som "Buss".

Vid bytesförbindelser med olika produkter har, om X2000 ingår på delsträcka, hela förbindelsen klassats som 'förbindelse med snabbtåg', om buss ingår på delsträcka, som 'förbindelse med buss'. På disaggregerad nivå går det dock att för varje förbindelse identifiera exakt vilken produkt som används på vilken delsträcka.

Tågnummer

I de fullständiga tabellerna i bilagan redovisas tågnumren enligt Resplus. Dessa tågnummer används också i bokningssammanhang och ligger även till grund för SJs resandestatistik, men behöver däremot ej alltid över hela ressträckan stämma överens med tågens operativa tågnummer.

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

Biljettpriser

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

Priserna i tabellen inkluderar eventuellt tillkommande avgifter för sittplatsbiljetter som på de flesta tåg och i synnerhet på de långväga relationerna varit obligatoriska (med undantag av Eskilstuna–Stockholm). Avgiften för rabattkort (t.ex. reslustkort/Sverigekort) tillkommer i förekommande fall och finns ej redovisad här. Observera att villkoren för olika biljetter kan skilja sig över tiden och priserna är således inte alltid direkt jämförbara mellan olika år.

Bilaga 2: Bearbetning av utbudsdata från Samtrafikens databas

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

Relationer

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

Filtrera och justera GTFS

Hela Sveriges kollektivtrafiknät är för stort för Visums licens. Därför filtreras ett antal linjer bort. GTFS-tidtabellen för 2013-04-10 innehåller ett antal dubblerade turer. Dessa fel filtreras bort.

- Filtrera bort linjer som är kortare än 20 km
- Ta bort alla turer som inte går 2013-04-10
- Ta bort turer som är en delmängd av andra turer. D.v.s. turer vars avgångstid och ankomsttid för vardera hållplats återfinns i en annan tur.
- Ta bort ytterligare turer definierade i en fil. För att ta hand om 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 skaft. Anslut alla noder som är med i en relation till närmaste zon.
- Läs in transfer från GTFS-filen. Visums rutin för att importera GTFS har än så länge inte stöd för byten.
- Sätt OD-matrisen
- Ställ in Visum så att matrisen används samt vilken dag den gäller.
- Läs in en fördefinierad "Procedure sequence"
- Läs in namnen på turerna från GTFS.

Sök resor i Visum

Exportera till databas

Resultaten från Visum exporteras till en databas där de sammanställs.



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

Bilaga 3: Lista över undersökta relationer

Nr	Typ	Relation	Tåg Avstånd km	Tåg Tidtabell nr	Flyg fr.o.m. 2009	Buss fr.o.m. 2010
1	Kommersiell Fjärtrafik	Göteborg - Stockholm	455	60	X	X
2		Sundsvall - Stockholm	413	41	X	X
3		Malmö - Stockholm	599	80	X	X
4		Kalmar - Stockholm	548	95	X	X
5		Östersund - Stockholm	547	42	X	X
6		Karlstad - Stockholm	329	70	X	X
7		Malmö - Göteborg	314	100	-	X
8		Borlänge - Stockholm	225	50	X	X
9		Linköping - Stockholm	210	81	-	X
10		Gäve - Stockholm	180	41	-	X
11	Kommersiell regionaltrafik	Karlstad - Göteborg	251	71	-	X
12		Örebro - Stockholm	217	53	-	X
13		Eskilstuna - Stockholm	117	58	-	X
14		Västerås-Stockholm	107	57	-	X
15		Nyköping-Stockholm	103	81	-	X
16		Uppsala - Stockholm	66	51	-	X
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	838	40	X	X
23		Luleå-Göteborg	1434	40	X	X
24	f.d.Rikstrafik	Kalmar - Göteborg	352	95		
25		Gäve - Ävesta -Hallsberg	252	54		
26		Karlskrona - Malmö	244	90		
27		Östersund - Sundsvall	197	42		
28		Västerås - Norrköping	161	56		
29		Mjölby - Örebro	121	62		
30		Nässjö - Falköping	113	65		
31		Borlänge - Gäve	115	52		
32		Mora - Borlänge	104	50		
33		Uddevalla - Herrljunga	91	67		
34	RKM länsbanor	Kalmar - Linköping	235	84		
35		Halmstad - Nässjö	196	86		
36		Malung - Borlänge	129	48		
37		Simrishamn - Malmö	111	107		
38		Torsby - Karlstad	102	74		
39		Borås - Varberg	84	67		
40		Värnamo - Jönköping	75	87		
41		Fagersta - Västerås	73	55		
42		Härnösand - Sundsvall	68	41		
43		Ystad - Malmö	65	65		

Nr	Typ	Relation	Tåg Avstånd km	Tåg Tidtabell nr	Flyg fr.o.m. 2009	Buss fr.o.m. 2010
44	Lokal och regionaltrafik	Tumba - Stockholm	23	114		
45		Nynäshamn - Stockholm	64	112		
46		Täby - Stockholm	18	122		
47		Saltsjöbaden - Stockholm	16	128		
48		Alingsås - Göteborg	45	131		
49		Lund - Malmö	16	104		
50		Bollnäs - Gävle	99	44		
51		Hudiksvall - Gävle	145	41		
52		Linköping - Norrköping	47	81		
53		Karlstad-Arrika	68	70		
54	Öresundsbron	Malmö - Köpenhamn	47	101		
55	Arlandabanan	Arlanda - Stockholm	44	46		
					Från år	Anm
56	Övriga	Trollhättan-Göteborg	82	72	1990	ej pris
57		Norrköping-Malmö	435	80	2005	ej pris
58		Umeå-Kiruna	351	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		Udevalla-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	42	2007	ej pris
83		Umeå-Härnösand	220	42	2007	ej pris
84		Umeå-Sundsvall	273	42	2007	ej pris
85		Sollefteå-Sundsvall	117	42	2007	ej pris

Rapportserien utbud och priser från KTH

Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2014 och Utvärdering av avreglering och konkurrens samt analys av kommersiell och planeringsstyrd trafik. Bo-Lennart Nelldal, Josef Andersson och Oskar Fröidh, rapport 2013 TRITA-TSC-RR 14-008.

Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2013 och Utvärdering av avreglering och konkurrens samt Utvecklingen av länshuvudmännens trafik. Bo-Lennart Nelldal, Oskar Fröidh och Gerhard Troche, rapport 2013. TRITA-TSC-RR 13-017.

Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2011 samt Utvärdering av avreglering och konkurrens mellan transportmedlen i långväga trafik. Bo-Lennart Nelldal, Oskar Fröidh och Gerhard Troche. Rapport 2012 TRITA-TEC-RR 12-006.

Development of supply and prices for railway lines in Sweden 1990-2011 and deregulation and competition between modes in long distance traffic – summary in English.

Prisutveckling för tåg- och flyg 1970-2010. PM för Branschföreningen tågoperatörerna, Bo-Lennart Nelldal, KTH 2012-03-30.

Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2009 samt utvecklingen av persontrafiken i ett långsiktigt perspektiv. Bo-Lennart Nelldal och Gerhard Troche. Rapport 2010 TRITA-TEC-RR 10-007

Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2005 samt utvecklingen av flyg- och busskonkurrens 2005. TRITA-TEC-RR 06-001. Bo-Lennart Nelldal och Gerhard Troche, 2006

Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2003 samt utvecklingen av tåg- och bilrestider 1958-2003. Bo-Lennart Nelldal och Gerhard Troche, 2003

KTH Järnvägsgrupp

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

Alla rapporter från Järnvägsgruppen hittar Du på vår hemsida:

[www. railwaygroup.kth.se](http://www.railwaygroup.kth.se)