



Järnvägsgruppen

Utveckling av utbud och priser
på järnvägslinjer i Sverige
1990-2005
samt
utvecklingen av flyg- och busskonkurrens 2005

Development of supply and prices for railway lines in Sweden
1990-2005
and development of air and bus competition 2005

Bo-Lennart Nelldal
Gerhard Troche

TRITA-TEC-RR 06-001
ISSN 1653-4484
ISBN 978-91-855 39-02-4
ISBN 91-855 39-02-3

KTH Arkitektur och samhällsbyggnad
Avdelningen för trafik och logistik
KTH, 100 44 Stockholm
www.kth.se

Innehållsförteckning

Förord	4
1 Inledning	13
2 Metod	13
3 Utvecklingen 1990-2005	15
4 Utveckling av flygkonkurrensen	31
5 Utveckling av busskonkurrensen	36
6 Kommersiella och subventionerade taxor	40
7 SJ Fjärrtrafik	42
8 SJ Regionaltåg	48
9 Utrikesförbindelser	51
10 Natttåg med SJ, Tågkompaniet och Connex	53
11 Rikstrafiklinjer	54
12 Länsbanor	57
13 Lokala och regionala trafiksystem	58
14 Tunnelbana och spårväg	60
15 Taxestruktur	61
16 Slutsatser om undersökningsmetodik	63
Bilaga 1: Metodik och definitioner	64
Bilaga 2: Lista över undersökta relationer	67
Bilaga 3: Tabeller över utbud 1990-2005	69

Förord

Banverket har, bland annat mot bakgrund av sitt sektoransvar, givit Järnvägsgruppen KTH i uppdrag att beskriva utvecklingen av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige mellan 1990 och 2005. För detta ändamål har en databas byggts upp som innehåller ett stort antal uppgifter om utbud och priser på järnvägslinjer över hela Sverige. En översiktlig analys av utvecklingen under den aktuella perioden redovisas i denna rapport. En sammanställning av data redovisas i bilaga.

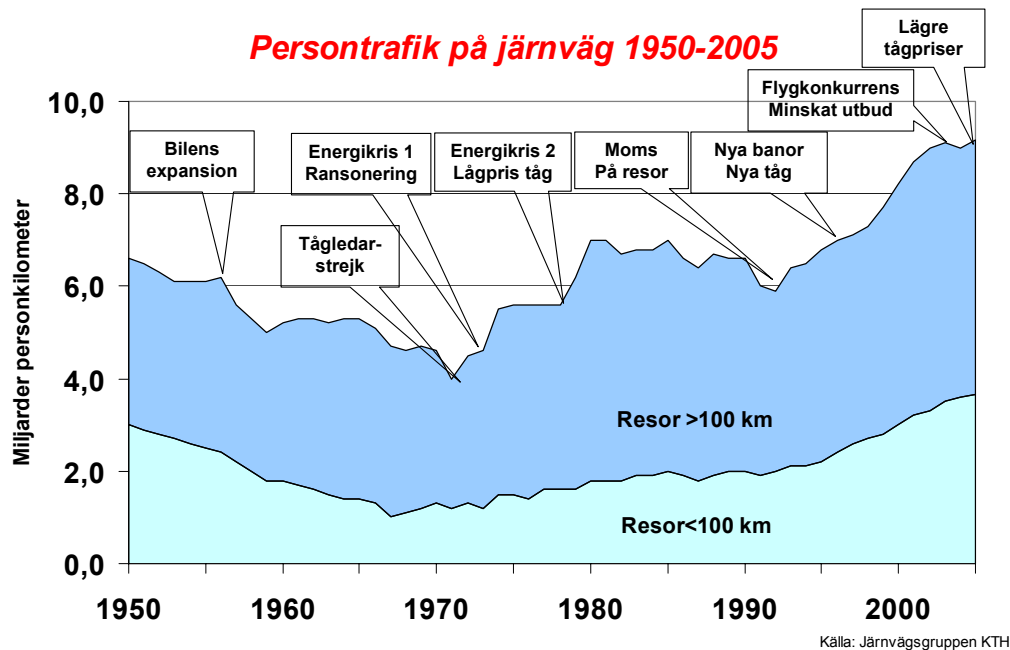
Arbetet har genomförts av adjungerad professor Bo-Lennart Nelldal och forskaren Gerhard Troche vid avdelningen för trafik och logistik, Järnvägsgruppen KTH. Författarna svarar själva för slutsatserna i rapporten. Uppdragsgivare på Banverket har varit sektionschefen för transportpolitik Anders Svensson.

Stockholm i mars 2006

Bo-Lennart Nelldal
Adj. Professor

Sammanfattning

Utvecklingen i ett långsiktigt perspektiv framgår av figuren nedan. Under perioden 1950-1970 expanderade privatbilismen snabbt och tågutbudet minskade successivt. En tillfällig lågpunkt 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.



1990-talet inleddes med en kraftig minskning 1991-92 som följde av moms på resor och därefter en kontinuerlig ökning som följde av utbyggnaden av banorna och nya tåg. Nya banor blev successivt klara och utbudet förbättrades kraftigt och det totala resandet blev år 1999 större än någonsin tidigare. Trafiken fortsatte att öka till år 2004 då det totala resandet minskade något som följde av minskat utbud och ökad flygkonkurrens. Under 2005 har resandet åter börjat öka främst som följde av lägre tågpriser.

Järnvägsgruppen KTH har på uppdrag av Banverket undersökt utbud och priser på ett stort urval av järnvägslinjer varje år under perioden 1990-2005. Restider, turtäthet och priser har undersökts för resor med tåg mellan olika orter som representerar olika typer av banor och trafik. De olika trafiksystem är:

- SJ fjärrtrafik: Kommersiella linjer huvudsakligen med X2000-tåg
- SJ regionaltrafik: Kommersiella linjer huvudsakligen med IC/Regionaltåg
- Rikstrafik: Trafik upphandlad av Rikstrafiken med olika operatörer
- THM lokaltrafik: Lokal- och regionaltåg upphandlad av olika operatörer
- THM länsbanor: Regionaltåg upphandlad av olika operatörer

Den totala reshastigheten för alla tåg har ökat med 19% under perioden, vilket främst beror på nya banor och nya tåg. Reshastigheten för snabbaste tåg har ökat något mer med 23%, vilket tyder på en ökad produktdifferentiering.

Reshastigheten för olika trafiksystem framgår av figur. Genomsnittshastigheten för SJ fjärrtrafik och regionaltrafik har ökat med ca 25% och med 35% för snabbaste tåg. För Rikstrafik har den ökat med 10%. För THM lokal- och regionaltåg har den ökat med omkring 15%. För Rikstrafik och THM lokal- och regionaltåg skiljer sig inte snabbaste tåg så mycket från ett genomsnittligt tåg.

Turtätheten har ökat med drygt 50% för alla tåg, men de olika trafiksystemen ligger på helt olika nivåer. Fjärrtrafik och Rikstrafik ligger på 7-14 turer per dag vilket motsvarar från ett tåg varannan timme till ett tåg varje timme. SJ regionaltåg ligger på 15-27 dubbelturer vilket motsvarar ett tåg per timme till ett tåg per halvtimme större delen av dagen. THM lokaltrafik ligger högst med 28-34 dubbelturer i genomsnitt vilket motsvarar ett tåg per halvtimme eller mer. THM-tåg på länsbanor ligger lägst med 4-7 turer per dag.

Sammanfattningsvis visar dessa data tydligt att medelhastigheten höjts kraftigt framförallt på längre avstånd och att turtätheten samtidigt ökat både i fjärrtrafiken, regionaltrafiken och de lokala trafiksystemen. Investeringarna i infrastruktur och nya tåg har resulterat i 50% fler tåg som går minst 20% snabbare.

Av figurer på framgår utvecklingen av priserna i kr/mil för olika trafiksystem. Något förenklat kan man säga att det finns tre olika prisnivåer: THM-priser, priser för InterCity/Regionaltåg som drivs av SJ eller Rikstrafiken och X2000-priser. THM-priserna, här mätt som kostnaden för månadskort med 40 resor/månad, ligger lägst på ca 5 kr/mil år 2005 men har också ökat i pris snabbast. Priset har i princip fördubblats sedan 1990.

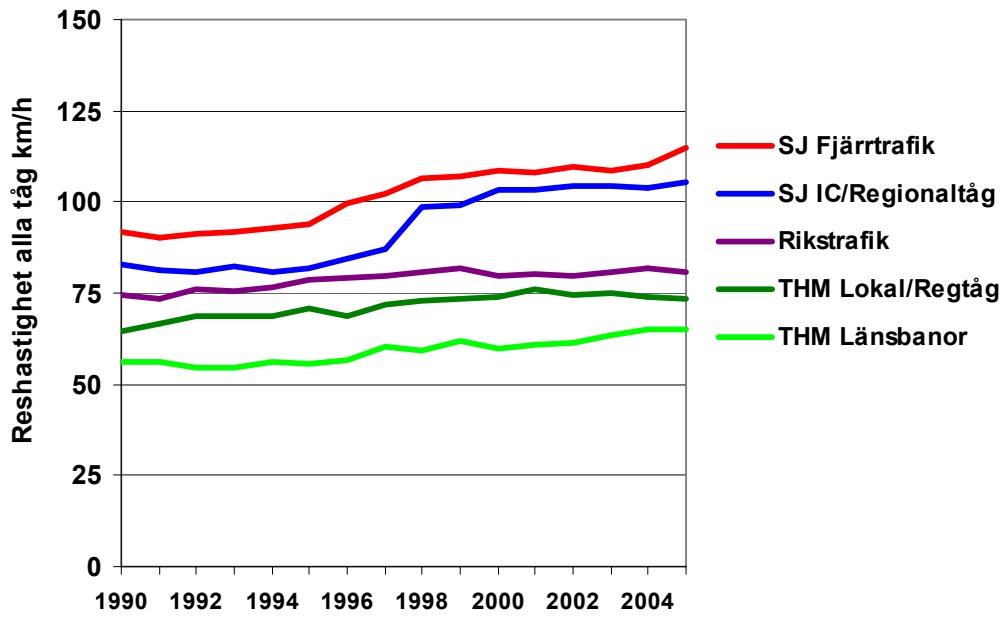
Priserna för SJ fjärrtrafik med IC-tåg, SJ regionaltrafik med regionaltåg, rikstrafikens regionaltåg och THM länsbanor ligger relativt samlade omkring 10 kr/mil mätt som normalpriset för en 2klass-resa för en vuxen. De har också varit stabilast över tiden, bortsett från en ökning som följd av momsens 1991. SJ fjärrtrafik har ökat något medan priserna i SJ regionaltrafik, rikstrafiken och THM länsbanor har minskat något.

Priserna för X2000 ligger högst omkring 12 kr/mil mätt som en rabatterad 2klass-biljett. När X2000 introducerades 1991 var det ett exklusivt tåg för affärsresenärer med en prisnivå omkring 20 kr/mil men sedan 1996 utgör det basprodukten på många linjer och priserna har anpassats härefter. Priserna för X2000 har minskat mest och ligger nu strax över priserna för SJ fjärrtrafik med InterCity-tåg.

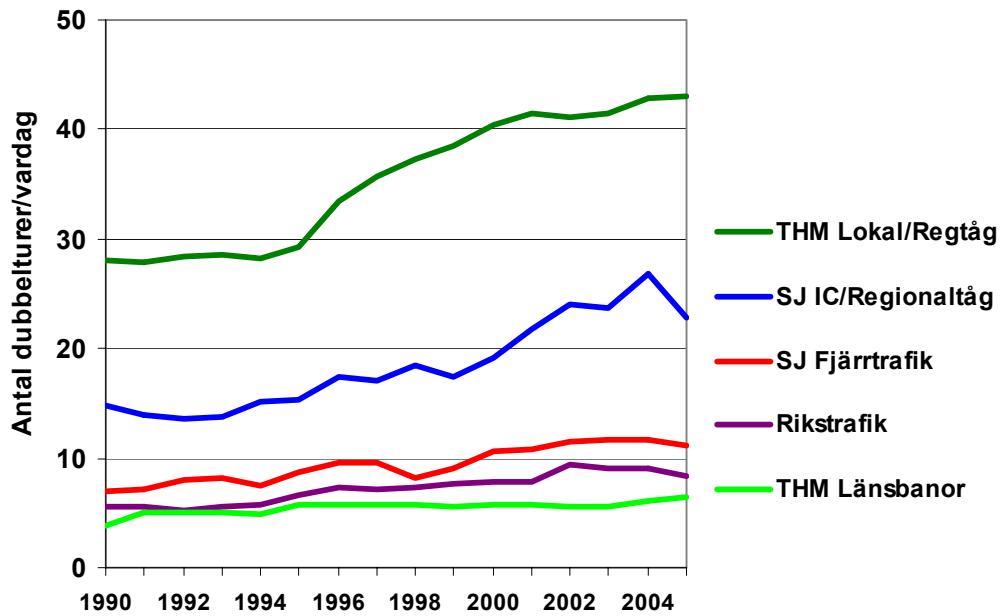
Av nästa figur framgår priserna i SJ:s kommersiella trafik. Priserna på IC-tågen har legat relativt konstant på ca 10 kr/mil normalpris och omkring 4 kr mil lägsta pris för ungdom. Normalt rabattpris på X2000 har närmast sig IC-tågen samtidigt som det högsta priset ökat. Det lägsta priset på X2000 som började introduceras 1996 ligger klart under IC-tågens normalpris och har med Just nu-prisernas införande minskat till 6-7 kr/mil under 2004-2005 och IC-tågens lågpriser är ännu lägre.

Slutsatsen är att priserna har varit relativt stabila bortsett från påverkan av momsens och THM-priserna som har ökat mest. Prisdifferentieringen har ökat i SJ:s trafik: de dyraste biljetterna har blivit dyrare och de billigaste har blivit billigare med särskilt låga priser de senaste åren 2004-2005.

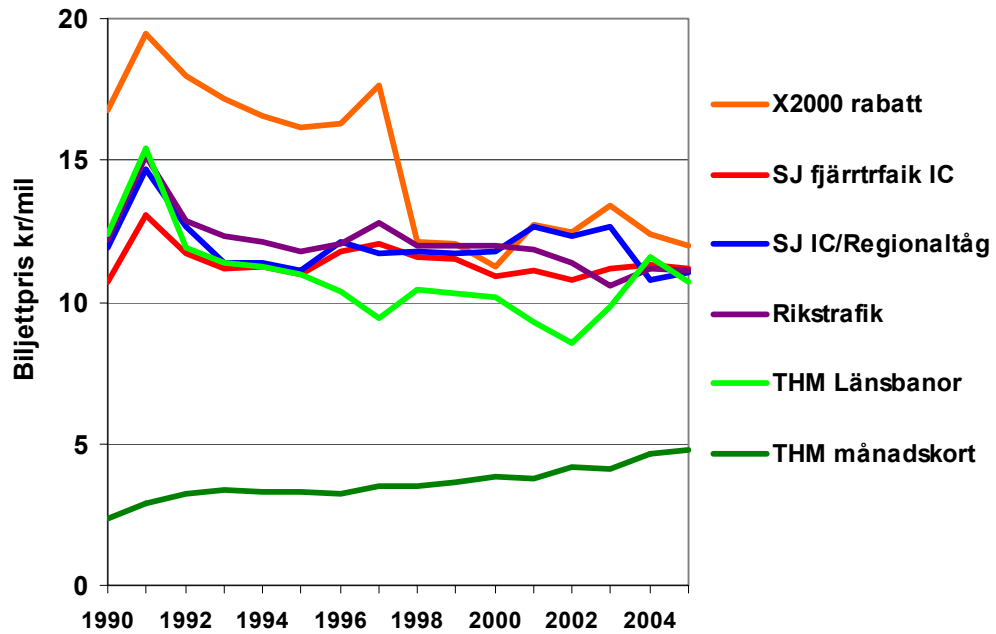
Reshastighet olika trafiksystem



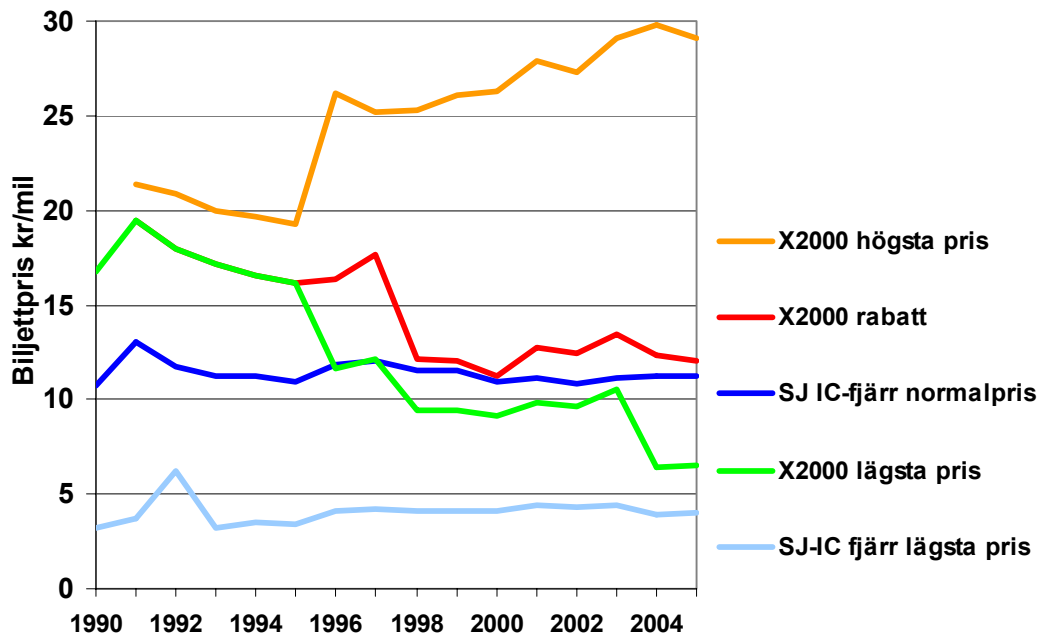
Turtäthet olika trafiksystem



Genomsnittspris olika trafiksystem



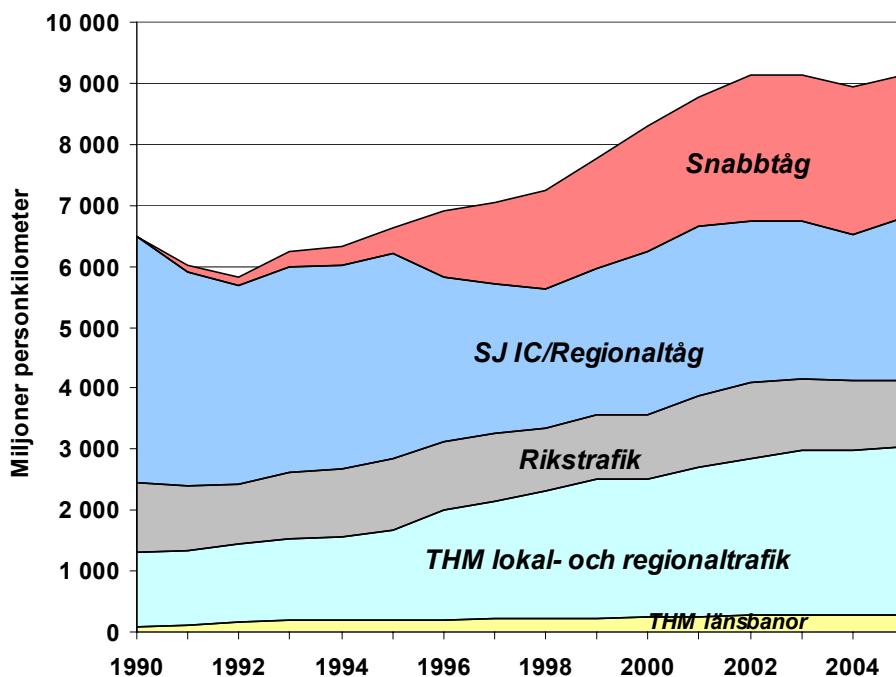
Prisdifferentiering X2000-IC fjärrtrafik



Den viktigaste orsaken till förbättringarna i tågtrafiken är således utbyggnaden av infrastrukturen och den därmed följande förbättringen av utbudet med nya tåg.

Utvecklingen av efterfrågan fördelad på trafiksystem framgår av figur. Den trafik som ökat mest är THM lokal- och regionaltrafik och SJ:s snabbtåg. Rikstrafiken har varit relativt konstant medan trafiken på länsbanorna ökade i början av 1990-talet för att därefter vara konstant. SJ IC/Regionaltåg som också innefattar en liten andel nattåg har omstrukturerats så att konventionella IC-tåg ersatts med snabbtåg eller gjorts om till snabba regionaltåg samtidigt som nya regionaltåg etablerats och en del nattåg lagts ned.

Utveckling av olika trafiksystem



Stambanorna har anpassats för snabbtågstrafik med X2000 främst på linjerna Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö och Stockholm-Sundsvall. På de tre linjerna har restiden minskat kraftigt samtidigt som antalet turer ökat. Andelen X2000-tåg har ökat och dominerar nu utbudet.

Flera helt eller delvis nya banor har byggts och öppnats för trafik. Ett exempel är Svealandsbanan Stockholm-Eskilstuna som öppnades 1997 med ett tåg per timme och halverad restid från 2 timmar till 1 timme. Västkustbanan har byggts ut successivt och är ännu inte klar. Restiden blev först 2001 kortare än den var 1990.

Arlandabanan, med privat operatör och delvis privatfinansierad infrastruktur, invigdes under hösten 1999. Flygpendeln tar hälften så lång tid som flygbussen medan priset är det dubbla. Priset har sedan 2000 ökat med 50% både på flygpendeln och på flygbussen.

Länshuvudmännen har byggt ut trafiken kraftigt både när det gäller de lokala trafiksystemen och de framväxande storregionala systemen. Pendeltågen i

Stockholm, Göteborg och Skåne har byggts ut. Öresundstågen som etablerades i samband med Öresundsbron har sedan byggts ut både inom Skåne och till Göteborg och Kalmar.

Även i andra delar av landet har den regionala tågtrafiken byggts ut med nya system t.ex. X-trafik Gävle-Bollnäs, Östgötapendeln Linköping-Norrköping, Upptåget Uppsala-Tierp och Tåg i Bergslagen i Dalarna.

De faktorer som påverkat tågtrafiken mest förutom utbyggnaden av nya banor och nya tåg är konkurrensen från buss, flyg och bil samt konkurrens mellan operatörer om upphandlad trafik. Därtill kommer skatter och avgifter.

Som framgått av ovan hade moms på resor en mycket negativ påverkan på resandet och tågtrafikens ekonomin 1991-1992. Sänkta banavgifter hade en positiv inverkan, men hade inte tillnärmelsevis lika stor betydelse. Banavgifterna sänktes 1999 för att skapa rättvisare konkurrens mellan bl.a. buss och tåg och avgifterna på den långväga busstrafiken höjdes år 2000. År 2000 höjdes dock banavgiften generellt över hela Sverige för att finansiera trafiken över Öresundsbron, vilket delvis förtog effekten av de tidigare sänkta banavgifterna.

Den långväga busstrafiken avreglerades formellt 1999 men redan 1996 utsattes linjen Karlstad-Göteborg för hård busskonkurrens och normalpriset på tåg halverades. Priset har därefter höjts successivt men ligger fortfarande 15 % under 1997 års nivå. Linjen Stockholm-Dalarna utsattes något senare för busskonkurrens. SJ svarade med särskilda kampanjpriser och grundpriset sänktes med 20 % år 2000. Resandet har ökat och antalet turer har också utökats.

Flygtrafiken avreglerades formellt 1992 och konkurrensen mot tåget började i och med att Bromma flygplats öppnades för linjetrafik till Göteborg och Malmö. Det var då inte frågan om lågpriskonkurrens utan kort total restid och hög service. Konkurrensen innebar att ökningen för X2000 Stockholm-Göteborg bromsades upp något men påverkan var större mellan olika flygbolag och flygplatser.

Flygets avreglering kom in i en andra fas år 2003 då flera lågprisbolag började etablera sig både i utrikestrafiken och inrikes i Sverige. Tågtrafiken fick hård konkurrens bl.a. på sträckan Stockholm-Oslo vilket bidrog till att den år 2003 startade snabbtågstrafiken drogs in helt 2005. Konkurrensen bidrog till att SJ införde ett nytt prissystem med mycket låga priser vid förköp. Efter en svag minskning av tågtrafiken har nu utvecklingen vänt.

De lägre tågpriserna som följd av den ökade konkurrensen har under den studerade perioden ibland medfört betydande ökning av tågresandet inte i första hand att man tagit resenärer från bussen eller flyget, utan att man lockat över resenärer från bilen och till ett merresande. När konkurrenssituationen stabiliserat sig kan det ökade resandet tillsammans med rationaliseringar även ha medfört en bättre lönsamhet.

I januari 2000 kom för första gången nya privata operatörer in i interregional upphandlad trafik där operatören själv kan påverka utbudet och bestämma priserna och därmed ta en intäktsrisk. Det var Tågkompaniet med nattågstrafiken till övre Norrland och Sydvästen på Väst kustbanan Göteborg-Malmö samt BSM Nässjö-Jönköping-Falköping. Sydvästen gick tidigt i konkurs och BSM såldes till BK-tåg. Därefter har SJ återtagit trafiken.

Stora internationella företag har också börjat konkurrera i Sverige. Franska statliga bolag låg bakom Citypendeln som fick avtalet för pendeltågstrafiken i Stockholm 2000-2006. Franska staten ligger även bakom Connex som tog över Norrlandstrafiken från Tågkompaniet 2003. Connex opererar också t.ex. tunnelbanan i Stockholm och Kinnekullebanan.

Det har under en lång följd av år varit svårt att nå tillräcklig lönsamhet för persontrafik på järnväg. Flera av de nya operatörerna har gått i konkurs eller blivit uppköpta. Sannolikt har kostnaderna och inte prissättningen varit det största problemet för operatörerna. Endast Tågkompaniet har överlevt och med god lönsamhet.

SJ bolagiserades 2001 och servicefunktionerna underhåll, terminalproduktion, catering, stationer och datasystem splittrades upp i olika bolag som skulle privatiseras. Syftet var att göra dessa tillgängliga för alla operatörer och att minska kostnaderna genom ökad konkurrens. Detta lyckades inte utan i stället ökade kostnaderna och SJ fick tillföras nytt kapital 2004. SJ har därefter rationaliserat och minskat kostnaderna kraftigt, delvis återtagit vissa funktioner i egen regi och nådde trots ökad flygkonkurrens ett rekordresultat 2005.

En ny tendens är att operatörerna inte bara konkurrerar utan också samarbetar. Tågkompaniet samarbetade med DSB i trafiken på Roslagsbanan och med NSB i trafiken mellan Göteborg och Oslo och NSB har också gått in som delägare i Tågkompaniet. SJ samarbetar med Tågkompaniet i Stockholmståg som vann upphandlingen av pendeltågstrafiken i Stockholm från juni 2006. SJ har också använt Tågkompaniet som underentreprenör för Tåg i Bergslagen och Merresor med flygbussarna och SJ som delägare i länstrafiken i Värmland och Småland.

Utvecklingen 2005

Persontrafiken 2005 präglades av små utbudsförändringar, fortsatt lågprissättning, ökad flygkonkurrens och stormen Gudrun. Under några veckor i januari 2005 drabbades tågtrafiken av stormen Gudrun då södra stambanan och Västkustbanan delvis var avstängda för persontrafik, vilket innebar ett visst trafikbortfall. Resandet minskade med ca 5% i januari vilket på årsbasis innebär mindre än 1%.

Flygkonkurrensen var fortsatt hård med flera nya bolag och linjer och ökad priskonkurrens. SJ tappade en del resenärer och intäkter under 2004 som följd av detta men började under 2005 återta resenärer och öka resandet igen. SJ införde lägre priser 2004 genom Just-nu priser vid förbokning i 2klass. 2005 infördes Just nu-priser även i 1klass och på nattåg och det blev också möjligt att boka nattågsresor på nätet. Mot slutet av året ökade resandet kraftigt och belägningsgraden var högre än tidigare.

Två nya X2000-förbindelser inrättades, dels Uddevalla-Vänersborg-Herrljunga-Stockholm dels Stockholm-Östersund via Sundsvall som en förlängning av ett snabbtåg till Sundsvall. Nattåg inrättades Stockholm-Oslo och Oslo-Köpenhamn genom att nattågen till Malmö gick via Göteborg och bytte vagnar där. IC-tågen på Dalabanan snabbades upp och X2000-förbindelsen Falun-Stockholm återinfördes efter ett års uppehåll.

THM-trafiken utökades genom att nya tåg sattes in. Fler Öresundståg sattes in i Skånetrafiken och fler Regina-tåg i Västtrafik. SJ började köra sina dubbeldäckare i ordinarie trafik från september 2005 men fick problem med driftsäkerheten.

Tågen gick först på Svealandsbanan men fick sedan flyttas till Mäljarbanan eftersom den är dubbelspårig och mindre störningskänslig. SL började sätta in sina nya pendeltåg X60 även här med vissa barnsjukdomar.

1 Inledning

Banverket har gav år 2000 Järnvägsgruppen KTH 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 i april 2001. Därefter fick Järnvägsgruppen i uppdrag att göra en mer fullständig kartläggning ända från 1990 t.o.m. 2001, som senare har uppdaterats t.o.m. 2005. Föreliggande rapport innehåller en uppföljning av prisutvecklingen t.o.m. mars 2005 och en analys av flyg- och busskonkurrensen 2005.

En översiktlig beskrivning av utvecklingen för ett antal exempel på relationer där större förändringar skett redovisas i denna skrift. I bilaga redovisas metod och definitioner i detalj samt ett större antal tabeller med de viktigaste variablerna. Det fullständiga materialet finns i form av Excel-tabeller i en databas.

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 situationen i vinter/vårtidtabellen varje år och gäller för en helgfri onsdag i slutet av mars. En detaljerad databas med varje tåg har tagits fram ur vilken följande data har sammanställts:

- Antal dubbelturer per dag
- Medelrestid och kortaste restid
- Ett antal olika prisnivåer:
 - 2klass normalpris (för X2000 just nu, helgbiljett eller motsvarande)
 - 1klass normalpris
 - 2klass rabatterat pris (just nu, förköp, reslust eller motsvarande)
 - 2klass lägsta pris för ungdom
 - 1klass högsta pris för vuxen

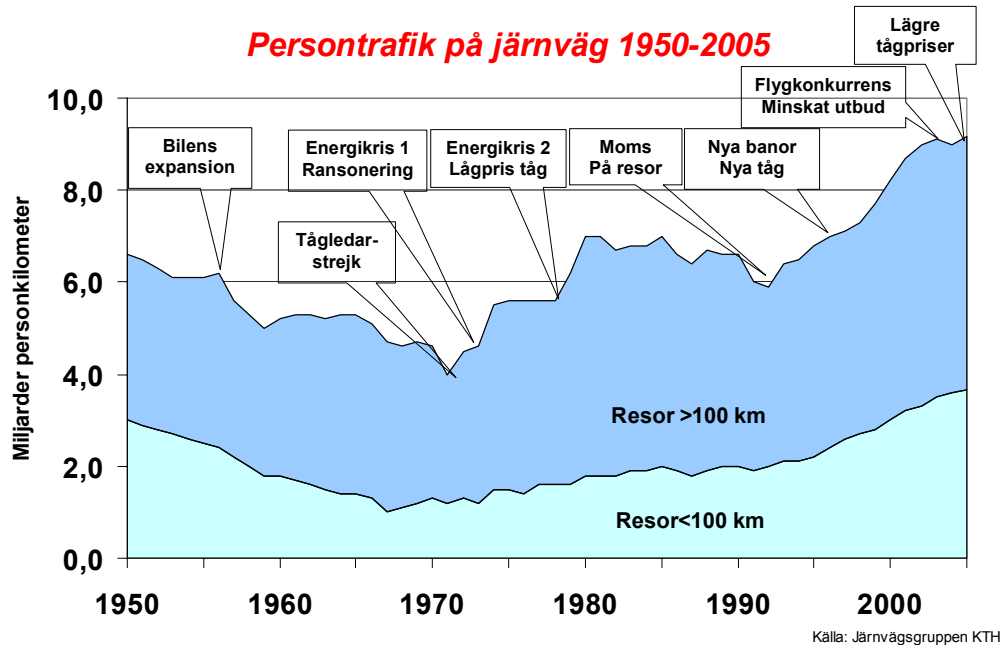
Järnvägsnätet har delats in i ett antal olika grupper beroende på vem som har trafikeringsrätten och det ekonomiska ansvaret, d.v.s. vem som kan påverka utbud och priser enligt nedan:

- Kommersiella interregionala linjer där operatören själv bestämmer utbud och priser och som inte får några subventioner d.v.s. SJ:s fjärr- och regionaltrafik
- Kommersiella interregionala linjer som stöds av Rikstrafiken där operatören bestämmer taxa och utbud inom vissa ramar, ibland också i samarbete med THM
- Lokala och regionala linjer där THM har trafikeringsrätten som numera ibland också stöds av Rikstrafiken
- Lokala och regionala tågssystem där huvudsakligen THM och privata operatörer ansvarar

I analys och redovisning av materialet kan emellertid valfri indelning väljas. I denna rapport används delvis en annan indelning som speglar förändringarna mellan 1990-2005. Alla priser har omräknats till 2005 års prisnivå med utgångspunkt från konsumentprisindex (KPI). KPI och omräkningsfaktorn 1990-2005 framgår av tabellen nedan.

År	KPI	Index 2005=1,00
1990	207,8	1,349
1991	227,2	1,234
1992	232,4	1,207
1993	243,2	1,153
1994	248,5	1,128
1995	254,8	1,100
1996	256,0	1,095
1997	257,3	1,090
1998	257,0	1,091
1999	258,2	1,086
2000	260,7	1,076
2001	267,1	1,050
2002	272,8	1,028
2003	278,1	1,008
2004	279,2	1,004
2005	280,4	1,000

3 Utvecklingen 1990-2005



Utvecklingen i ett långsiktigt perspektiv framgår av figuren ovan. Under perioden 1950-1970 expanderade privatbilismen snabbt och tågutbudet minskade successivt. En tillfällig lågpunkt 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.

1990-talet inleddes med en kraftig minskning 1991-92 som följde av moms på resor och därefter en kontinuerlig ökning som följde av utbyggnaden av banorna och nya tåg. Nya banor blev successivt klara och utbudet förbättrades kraftigt och det totala resandet blev år 1999 större än någonsin tidigare. Trafiken fortsatte att öka till år 2004 då det totala resandet minskade något som följde av minskat utbud och ökad flygkonkurrens. Under 2005 har resandet åter börjat öka främst som följd av lägre tågpriser.

Järnvägsgruppen KTH har på uppdrag av Banverket undersökt utbud och priser på ett stort urval av järnvägslinjer varje år under perioden 1990-2005. Restider, turtäthet och priser har undersökts för resor med tåg mellan olika orter som representerar olika typer av banor och trafik.

De faktorer som påverkat tågtrafiken mest förutom utbyggnaden av nya banor och nya tåg är konkurrensen från buss, flyg och bil samt konkurrens mellan operatörer om upphandlad trafik. Därtill kommer skatter och avgifter. Nedan beskrivs utvecklingen under denna period.

De viktigaste förändringarna under perioden 1990-2005 är:

- Införande av moms på resor 1991 med 25%, fr.o.m.1993 12%
- Utbyggnad av snabbtågstrafiken med X2000
- Etablering av nya regionala tågsystem som Kustpilen
- En successiv förbättring av infrastrukturen och nya banor
- Avreglering av flyg 1992 och etablering av lågprisbolag 2003-2005
- Avreglering av och ökad konkurrens med den långväga busstrafiken 1996-1999
- Sänkta banavgifter 1999 och Öresundsbroavgift från år 2000
- Ökad konkurrens inom järnvägen och nya operatörer från år 2000
- Momssänkning på resor till 6% år 2001
- Minskat utbud på vissa SJ-linjer 2004-2005
- Ökad flygkonkurrens 2004-2005 och lägre priser på SJ

Moms på resor infördes 1 januari 1991 och drabbade alla transportmedel mer eller mindre. Momsen var initialt 25%. För att kompensera för detta och ett beräknat intäktsbortfall som följd av minskat resande höjde SJ sina priser i egentrafiken med 37% i löpande pris under 1991 men inflationen var hög vilket gjorde att det motsvarade 24% i fast penningvärde.

Resandet minskade med 15% under 1991 men fortsatte att minska under 1992 trots att momsens sänktes till 18%. För den långväga tågtrafiken innebar detta en minskad efterfrågan på 20% 1991-1992 som var svår att ta igen. Den kortväga trafiken påverkades inte lika mycket, eftersom taxorna där i regel var subventionerade och länshuvudmännen också hade vissa skattetekniska fördelar.

1993 höjdes momsens den 1 januari till 21% för att därefter sänkas till 12% den 1 juni 1993. Denna nivå bibehölls till 1 januari år 2001 då momsens sänktes till 6%.

<i>Tidpunkt</i>	<i>Momssats</i>
Före 1991	0%
1 januari 1991	25%
1 januari 1992	18%
1 januari 1993	21%
1 juli 1993	12%
1 januari 2001	6%

Banavgifterna, som infördes 1989 som en följd av 1988 års trafikpolitiska reform, sänktes 1999 som en följd av kommunikationskommitténs betänkande och den nya trafikpolitiken. Principen bakom detta var att de negativa externa effekterna skulle internaliseras för alla transportmedel. Då inte främst vägtrafikens effekter kunde internaliseras fullt ut valde man att sänka banavgifterna för järnvägstrafiken för att skapa konkurrensneutralitet. Busstrafikens avgifter höjdes först år 2000, dock inte fullt ut enligt det ursprungliga förslaget. Busstrafiken hade också i

praktiken börjat avregleras redan före 1999, d v s innan tågtrafikens banavgifter sänktes.

Som en följd av svårigheterna att finna en lokal finansieringsmodell för trafiken på Öresundsbron beslutades att denna skulle finansieras med en särskild banavgift fr.o.m. juli år 2000. Under år 2000 togs dubbla avgiften ut under halva året men fr.o.m. 2001 togs denna ut på helårsbasis och med utgångspunkt från antalet bruttotonkilometer.

Uttaget av Öresundbroavgiften på persontrafiken väckte en diskussion, exempelvis protesterade Tågkompaniet mot att Norrlandstrafiken fick betala för Öresundsbron. Rikstrafiken kompenserade senare Tågkompaniet och även de andra operatörerna i den upphandlade trafiken för Öresundbroavgiften.

Perioden 1997-2003 skiljer sig markant från den första halvan av 1990-talet då tillväxten av den privata konsumtionen minskade och arbetslösheten ökade samtidigt som moms på resor infördes. De omfattande banombyggnaderna i mitten av 1990-talet orsakade också störningar i tågtrafiken och också ibland en planerad neddragning av trafiken och förlängda gångtider. I början av 1990-talet avreglerades också den inrikes flygtrafiken vilket främst innebar en ökad konkurrens för snabbtågen mellan Stockholm och Göteborg.

SJ, som fram till år 2000, svarade för all kommersiell interregional trafik där priserna helt sätts på marknadsmässiga grunder, gjorde en generell taxeförändring dels 1996, dels i juli 1997, vilket framgår av 1998 års priser i denna rapport eftersom mätningarna görs i mars varje år. Med samma grundläggande struktur gjordes en prishöjning 2000. Då tillkom också de nya operatörerna i den kommersiella trafiken.

SJ införde i januari 2001 en ny struktur med prisförändringar men inte någon generell prissänkning som följd av momsen. Taxan bibehölls med mindre justeringar till våren 2004 då ett nytt lågprissystem infördes s.k. Just nu-priser vid förköp, delvis som svar på lågprisflygets framväxt.

Samtidigt kan konstateras att lönsamheten i branschen i allmänhet inte var tillräckligt hög. SJ:s ekonomi blev mycket dålig efter bolagiseringen år 2001 och några privata operatörer gick i konkurs eller blev uppköpta. SJ rationaliserade sin verksamhet kraftigt år 2004-2005 då bl.a. SJ:s och NSB:s gemensamma bolag Linx lades ned och trafiken reducerades på vissa linjer. Samtidigt blev flygkonkurrensen hårdare. Därav det något minskande resandet år 2004, som dock åter började öka 2005. SJ redovisade en betydande vinst år 2005 som följd av lägre kostnader och ökade intäkter.

Länshuvudmannatrafiken har dock successivt byggts ut hela tiden och har visat en stadig ökning ända sedan 1991. Under 2005 började även den långväga trafiken att öka igen delvis som följd av lågprissatsningen och man kan notera en svag ökning i det totala tågresandet.

Snabbtågstrafiken med X2000 har byggts ut främst på linjerna Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö och Stockholm-Sundsvall. På de tre linjerna har restiden minskat kraftigt samtidigt som antalet turer ökat. Andelen X2000-tåg har ökat och dominerar nu utbudet. X2000-tågens prisnivå ligger generellt sett högre än InterCity-tågens, särskilt i 1klass. Prisdifferentieringen har ökat och det finns fler rabattmöjligheter. Under vissa förutsättningar och för ett begränsat antal platser går det att åka nästan lika billigt på X2000 som på IC-tåg.

Normalpriset på IC-tåg har, förutom påverkan av momsens 1991-1992 legat relativt konstant under perioden. På vissa linjer har priset ökat något och på andra har det minskat något.

Svealandsbanan Stockholm-Eskilstuna öppnades i juni 1997 med ett tåg varje timme och halverad restid från 2 timmar till 1 timme. Priset är ungefär detsamma som 1990. Arlandabanan, med privat operatör och delvis privatfinansierad infrastruktur, invigdes under hösten 1999. Flygpendeln tar hälften så lång tid som flygbussen medan priset är det dubbla. Priset har ökat med 50% sedan år 2000 både på flygpendeln och flygbussen.

Linjen Karlstad-Göteborg utsattes redan 1996 för en hård busskonkurrens. Normalpriset halverades 1997 och antalet turer minskades 1999. Priset har höjts successivt men ligger fortfarande 15 % under 1997 års nivå och linjen ingår numera i SJ:s trafikeringsåtagande. Stockholm-Dalarna utsattes något senare för busskonkurrens. SJ svarade med särskilda kampanjpriser och grundpriset sänktes med 20 % år 2000. Resandet har ökat och antalet turer har också utökats.

I januari 2000 kom för första gången nya privata operatörer in i interregional upphandlad trafik där operatören också själv bestämmer utbudet och sätter taxorna och därmed tar en intäktsrisk. Det var Tågkompaniet med nattågstrafiken till övre Norrland och Sydvästen på Västkustbanan Göteborg-Malmö samt BSM Nässjö-Jönköping-Falköping. I samtliga fall har man haft ett lägre normalpris i 2 klass än SJ:s taxa men samtidigt också färre rabattmöjligheter. Sydvästen gick tidigt i konkurs och BSM har numera sålts till BK-tåg som fått ett nytt avtal.

Tågkompaniet höjde sina priser men låg fortfarande både under och över SJ beroende på biljettyp. Connex tog över Norrlandstrafiken från Tågkompaniet 2003 och bibehöll till en början prissystemet. Därefter har priserna ändrats flera gånger bl.a. på grund av den ökade flygkonkurrensen. Först gjordes prissystemet mer komplicerat med ökad prisdifferentiering och därefter har det åter förenklats.

1999 sänktes banavgifterna som följd av den nya trafikpolitiken för att skapa rättvisa konkurrensförutsättningar mellan transportmedlen bl.a. buss och tåg. Redan tidigare hade i praktiken den långväga busstrafiken avreglerats. Avgifterna på den långväga busstrafiken höjdes år 2000 dock inte fullt ut enligt det ursprungliga förslaget. År 2000 höjdes banavgiften generellt över hela Sverige för att finansiera trafiken över Öresundsbron.

Det har under en lång följd av år varit svårt att nå tillräcklig lönsamhet för persontrafik på järnväg. Två av de tre nya operatörerna i kommersiell trafik har uppenbarligen också haft stora lönsamhetsproblem eftersom de inte har kunnat fortsätta trafiken med de ursprungliga förutsättningarna. Sannolikt är kostnaderna och inte intäkterna det största problemet för operatörerna.

Det är svårt att finna någon direkt koppling mellan förändringarna av banavgifterna och prissättningen på olika linjer eftersom så många förändringar skett samtidigt. Normalpriset i 2 klass har i regel minskat något reallt sett under perioden vilket kan ses som ett positivt tecken. I den kommersiella trafiken har emellertid nya produkter som X2000 och ökad prisdifferentiering fått allt större betydelse. På InterCity-tåg och linjer med mer regional trafik har taxorna och prisnivåerna varit stabila eller sjunkit.

SJ gjorde en större taxeomläggning i juli 1997 och både strukturen och prisnivåerna behölls t o m 1999. År 2000 genomförde SJ en mindre prisjustering med i allmänhet något högre priser på X2000 och något lägre på IC-tåg. 2004 genomförde SJ en lågprisreform, delvis som svar på lågprisflyget, med mycket låga priser vid förbokning s.k. Just nu-biljetter. Priset varierar beroende på hur långt innan man bokar från 3 månader till 1 dag och börjar på ca 270 kr för X2000 och 150 kr på IC-tåg oavsett avstånd.

Buss- och flygkonkurrensen har under den studerade perioden haft stor betydelse för att åstadkomma inte bara kampanjpriser utan även generellt sett lägre priser på tågresor. I vissa fall kan konstateras att detta också medfört en sådan ökning av resandet att det, när konkurrenssituationen stabiliserat sig, tillsammans med rationaliseringar även medfört en bättre lönsamhet för tågoperatörerna. Orsaken är i dessa fall inte bara att man tagit resenärer från buss- och flyg utan att man lockat över resenärer från bilen och till ett merresande.

Förändringar i tågtrafiken 2004-2005

Förändringar i tågtrafiken i Sverige genomförs i regel vid tidtabellskiftena i juni. Tidtabellen från juni 2004-maj 2005 kallas T04 och från juni 2005 till maj 2006 T06. Under 2005 gäller således både tidtabellen T04 och T05. De mätningar som görs av utbud och priser görs i mars månad och avser således T05.

T04 13 juni 2004-11 juni 2005

De största förändringarna var en minskning av SJ:s utbud i Mälardalen som följd av dålig lönsamhet. Trafiken med ett tåg varje halvtimme mellan Stockholm-Västerås som etablerades 2002 när Mälärbanan blev klar drogs ned redan från 1 april 2004. I tidtabellskiftet i juni förkortades Svealandsbanan som tidigare gått från Hallsberg-Örebro via Arboga-Eskilstuna till Stockholm och vidare till Arlanda Uppsala till att gå sträckan Arboga-Stockholm. Syftet var bl.a. att öka punktligheten. Uppsalapendeln blev därmed ett helt separat system som gick enbart gick via Märsta.

En ny X2000-linje etablerades Stockholm-Västerås-Örebro-Göteborg med en dubbeltur per dag. X2000-linjen Jönköping-Stockholm lades via Nässjö i stället för Falköping. IC-tågen Stockholm-Malmö drogs in på vardagarna på sträckan Linköping-Malmö och blev i stället veckoslutståg torsdag, fredag, söndag. IC-tågen Stockholm-Östersund-Duved/Storlien minskades från tre till två dubbelturer/dag.

SJ:s och NSB:s bolag Linx körde snabbtågstrafiken Stockholm-Karlstad-Oslo och Oslo-Göteborg-Köpenhamn från 2002 men fick svårigheter bl.a. på grund av ökad flygkonkurrens mellan Stockholm-Oslo. Från att ha kört tre dubbelturer Stockholm-Oslo minskades trafiken till att gå några enstaka turer i veckosluten. I stället blev det enbart snabbtåg Stockholm-Karlstad med 7 turer/dag.

Större reduktioner än tidigare gjordes också i sommartidtabellen och i veckosluten i syfte att spara personal. Kraven i personalavtalen på ledighet varannan helg och under semesterperioden innebär att denna trafik är dimensionerande för personalbehovet och därmed personalkostnaderna.

T05 12 juni 2005- 17 juni 2006

Två nya X2000-förbindelser inrättades, dels Uddevalla-Vänerns-Herrljunga-Stockholm som en pendang till Borås-Herrljunga-Stockholm, dels Stockholm-Östersund via Sundsvall som en förlängning av ett snabbtåg till Sundsvall. Snabbtåget till Östersund den längre vägen via Sundsvall i stället för via Bollnäs var delvis en följd av avstängningen av norra stambanan som följd av banarbeten.

IC-tågen till Dalarna snabbades upp något och körs huvudsakligen med upprustade loktåg IC11. Dessutom insattes åter en X2000-förbindelse på Dalarna efter ett års uppehåll.

Ett nytt nattågsupplägg ”Y-linjen” introducerades Stockholm-Malmö via Göteborg som även innebar nattåg mellan Stockholm-Oslo via Göteborg och Oslo-Malmö genom omkoppling i Göteborg. Samtidigt ersattes X2000-förbindelsen i veckoslut Stockholm-Oslo med vanliga loktåg och längre restid.

På linjen Karlskrona-Malmö ersattes tågen på sträckan Karlskrona-Kristianstad med buss på grund av elektrifieringen som skall pågå tom maj 2007.

Utveckling av utbud i olika typer av trafik

En sammanställning och bearbetning av utbudsdata för olika typer av trafik har gjorts för 1990-2005. De olika trafiksystem är:

- SJ fjärrtrafik: Kommersiella linjer huvudsakligen med X2000-tåg
- SJ regionaltrafik: Kommersiella linjer huvudsakligen med IC/Regionaltåg
- Rikstrafik: Trafik upphandlad av Rikstrafiken med olika operatörer
- THM lokaltrafik: THM lokal- och regionaltåg upphandlad av olika operatörer
- THM länsbanor: THM regionaltåg upphandlad av olika operatörer

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 och vissa justeringar har gjorts för att få siffrorna jämförbara.

Av figur framgår reshastigheten för olika trafiksystem. Denna har beräknats att genom att restiden i ändpunktsrelationen i de linjer som ingår i undersökningen ställts mot avståndet. 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.

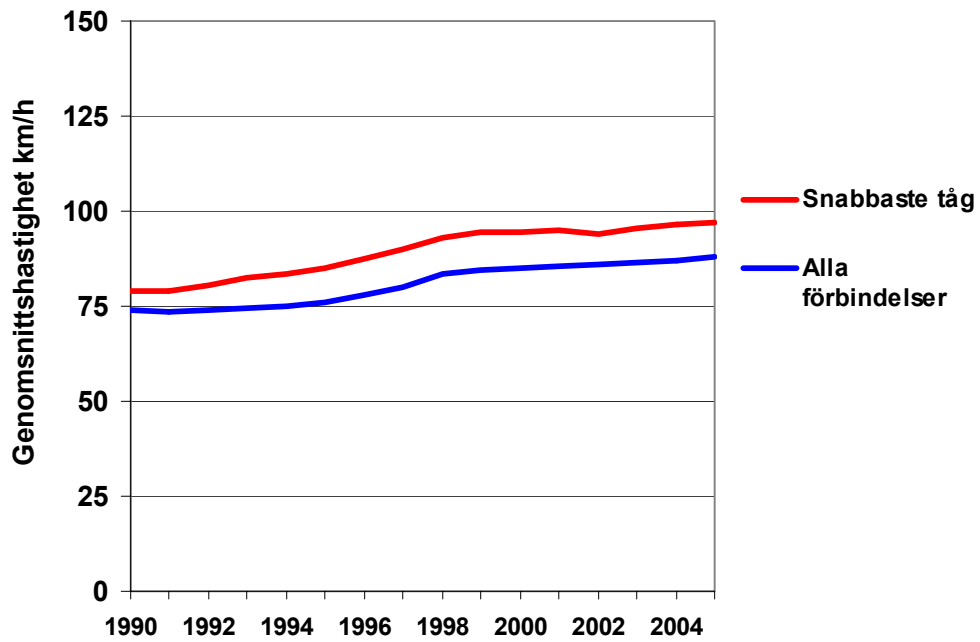
Den totala reshastigheten för alla tåg har ökat med 19% under perioden, vilket främst beror på nya banor och nya tåg. Reshastigheten för snabbaste tåg har ökat något mer med 23%, vilket tyder på en ökad produktdifferentiering. Utvecklingen är mycket olika för olika trafiksystem. Det är framförallt tåg på längre avstånd och på stambanorna som ökat hastigheten, medan lokala och regionala tåg mer har ökat turtätheten.

Reshastigheten för olika trafiksystem framgår av figur. Genomsnittshastigheten för fjärrtrafik och regionaltrafik har ökat med ca 25% och med 35% för snabbaste tåg. För Rikstrafik har den ökat med 10%. För THM lokal- och regionaltåg har den ökat med omkring 15%. För Rikstrafik och THM lokal- och regionaltåg skiljer sig inte snabbaste tåg så mycket från ett genomsnittligt tåg.

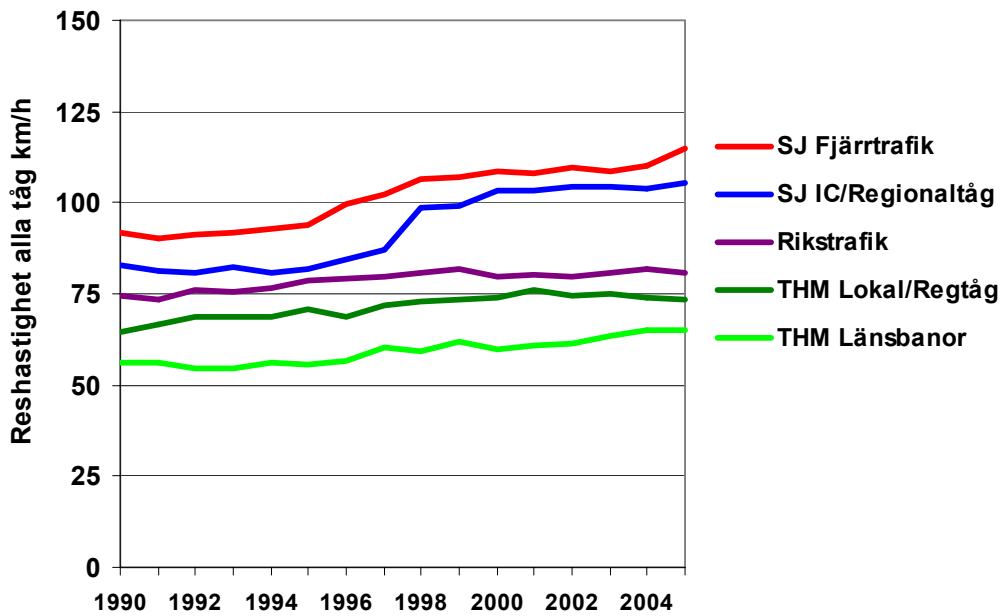
Turtätheten har ökat med drygt 50% för alla tåg, och utvecklingen är ganska jämn procentuellt sett. Däremot ligger de olika trafiksystemen på helt olika nivåer. Fjärrtrafik och Rikstrafik ligger på 7-14 turer per dag vilket motsvarar från ett tåg varannan timme till ett tåg varje timme. SJ regionaltåg ligger på 15-27 dubbelturer vilket motsvarar ett tåg per halvtimme till ett tåg per timme större delen av dagen. THM lokaltrafik ligger högst med 28-34 dubbelturer i genomsnitt vilket motsvarar ett tåg per halvtimme eller mer. THM-tåg på länsbanor ligger lägst med 4-7 turer per dag.

Dessa data visar tydligt att medelhastigheten höjts kraftigt framförallt på längre avstånd och att turtätheten samtidigt ökat både i fjärrtrafiken, regionaltrafiken och lokala trafiksystemen. Investeringarna i infrastruktur och nya tåg har resulterat i 50% fler tåg som går minst 20% snabbare.

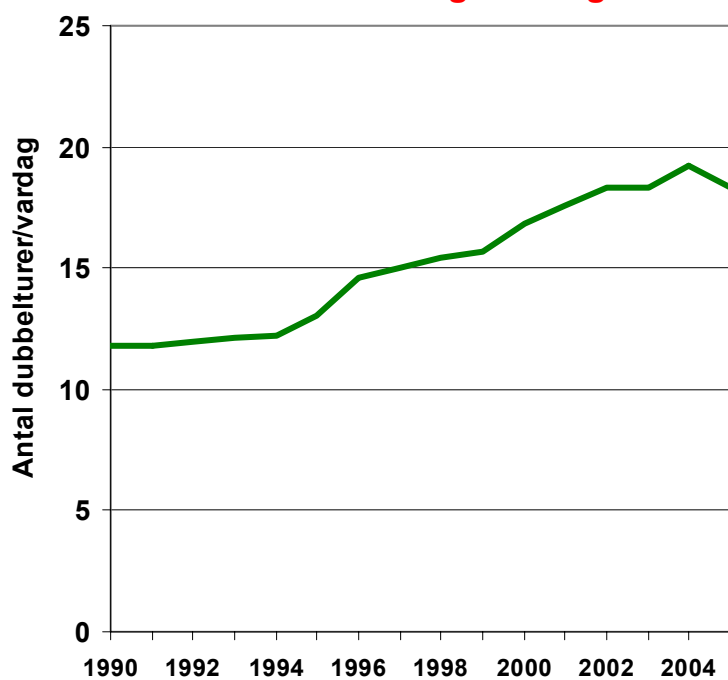
Reshastighet all tågtrafik i Sverige



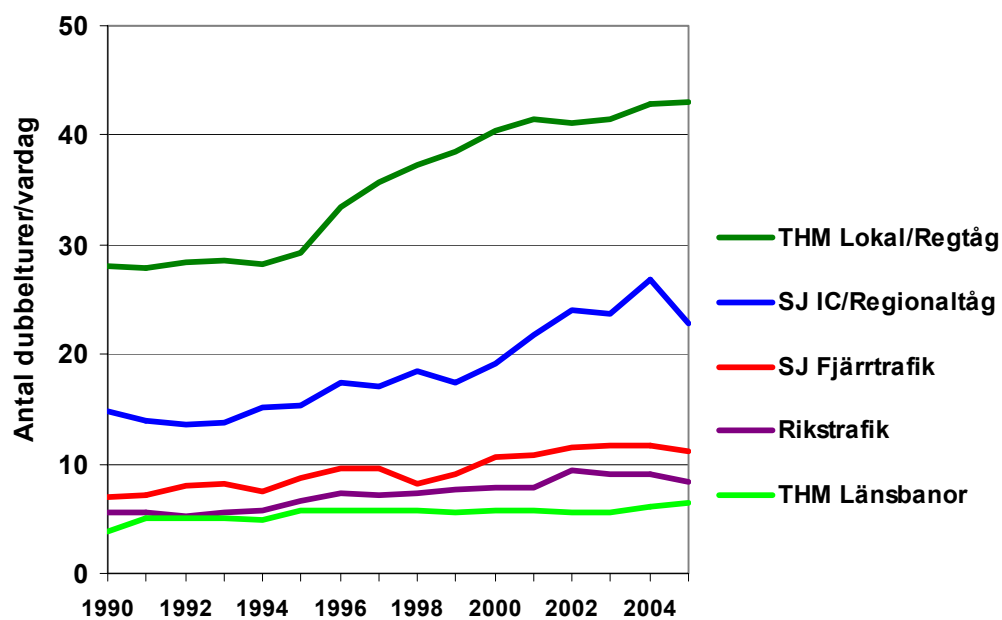
Reshastighet olika trafiksystem - alla tåg



Turtäthet alla tåg i Sverige



Turtäthet olika trafiksystem alla tåg i Sverige



Utveckling av reshastigheter i genomsnitt och för snabbaste tåg

En bearbetning har gjorts av restider och medelhastigheter i utbudsdatan för att spegla de generella förändringarna i reshastigheter för olika typer av trafik där också baninvesteringarna har betydelse. Beräkningarna har gjorts som oviktade medelvärden för linjerna i de olika utbudsgrupperna.

SJ fjärrtrafik

Medelhastigheten för snabbaste tåg i SJ fjärrtrafik har ökat från 96 till 124 km/h eller med 30%. 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 115 km/h. Skillnaden mellan snabbaste tåg och alla tåg har först ökat för att sedan minska. De senaste åren kan man notera en svag minskning av genomsnittshastigheten för snabbaste tåg delvis som följd av kapacitetsproblem på vissa banor.

SJ regionaltrafik

Medelhastigheten för snabbaste tåg i SJ regionaltrafik har ökat ännu kraftigare från 88 till 119 km/h eller med 35%. 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 104 km/h. Skillnaden mellan snabbaste tåg och alla tåg har ökat vilket beror på att en del särskilt snabba tåg satts in i högtrafik.

Rikstrafik

Medelhastigheten för snabbaste tåg i dagtrafik som stöds av Rikstrafiken har ökat från 78 till 86 km/h eller med 9%. Det beror framförallt på nya tåg och på en viss upprustning av banorna, vanligtvis dock inte för högre hastigheter än 160 km/h. Genomsnittshastigheten för alla tåg skiljer sig inte särskilt mycket från snabbaste tåg, den har ökat från 75 till 81 km/h. Skillnaden mellan snabbaste tåg och alla tåg beror i regel på olika tidtabellslägen och inte på olika uppehållsmönster.

Länsbanor

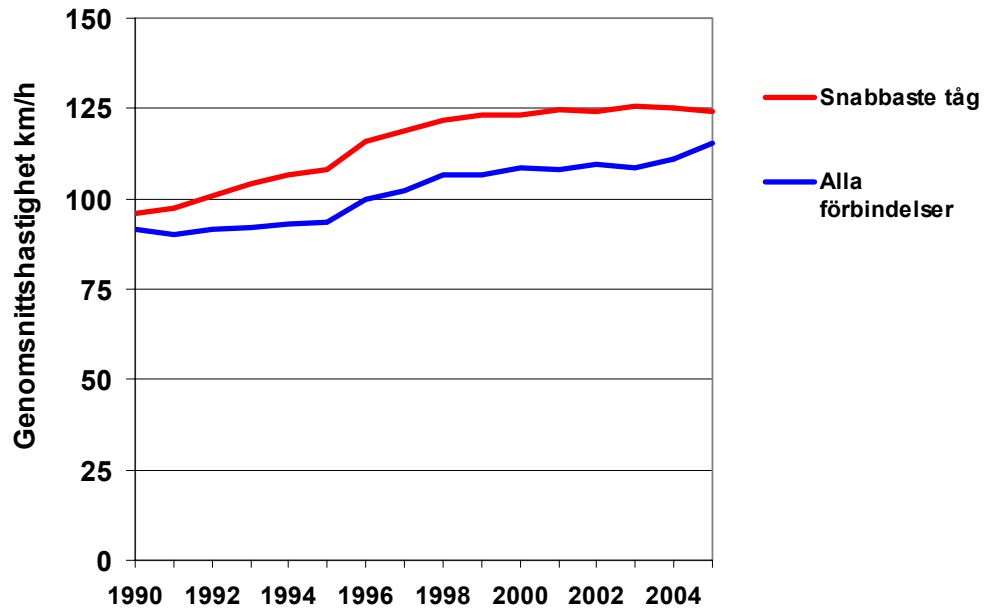
Medelhastigheten för snabbaste tåg på länsbanorna där Läns huvudmännen har huvudansvaret har ökat ännu kraftigare från 59 till 69 km/h eller med 17%. Det beror framförallt på nya tåg och på en viss upprustning av banorna, vanligtvis dock inte för högre hastigheter än 130 km/h. Genomsnittshastigheten för alla tåg skiljer sig obetydligt från snabbaste tåg och har ökat från 56 till 65 km/h. 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.

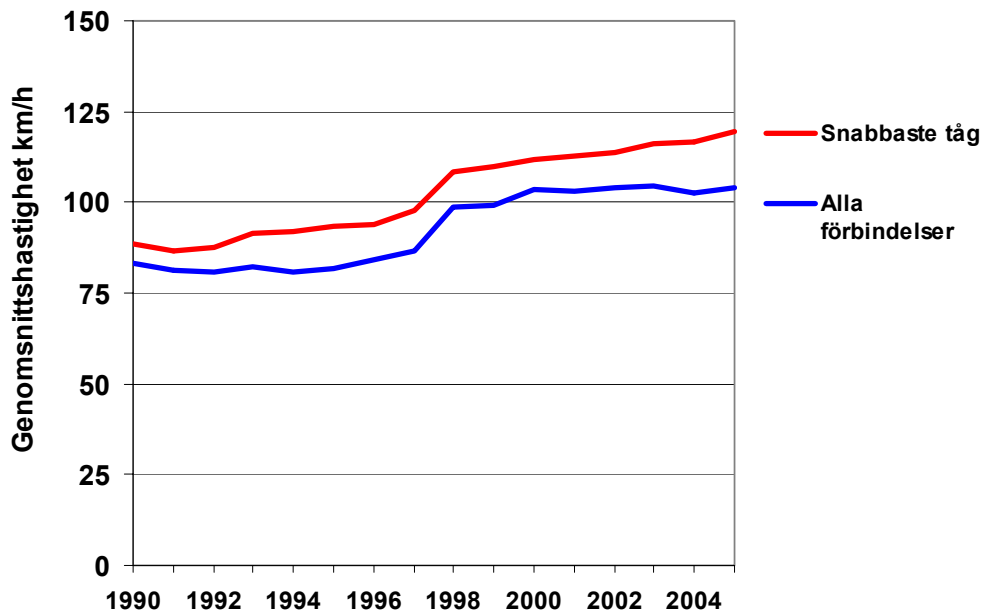
Lokaltrafik

Utvecklingen för lokaltrafiken redovisas i kapitel 12. Liksom för länsbanorna gäller att turtätheten ofta har stor betydelse.

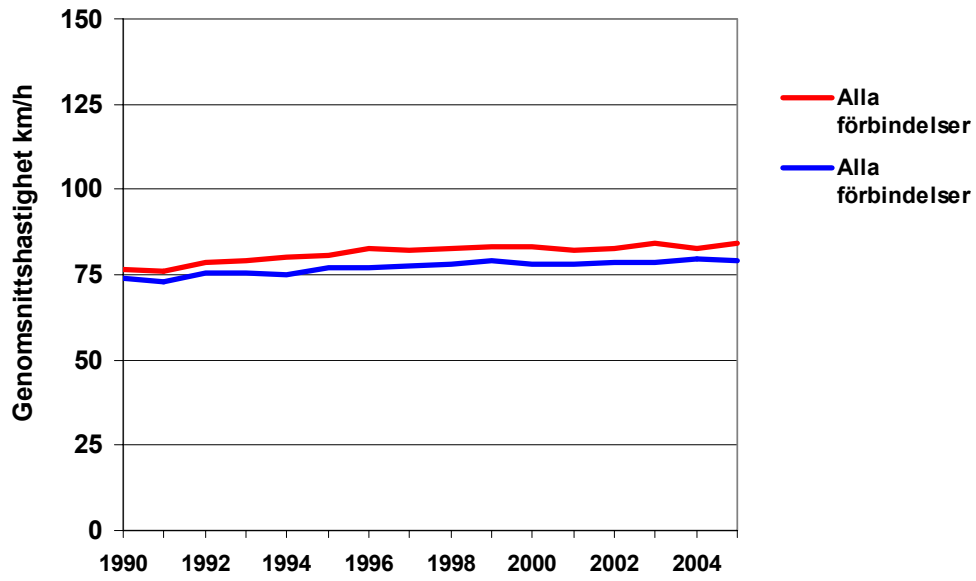
SJ fjärtrafik snabbaste tåg - alla tåg



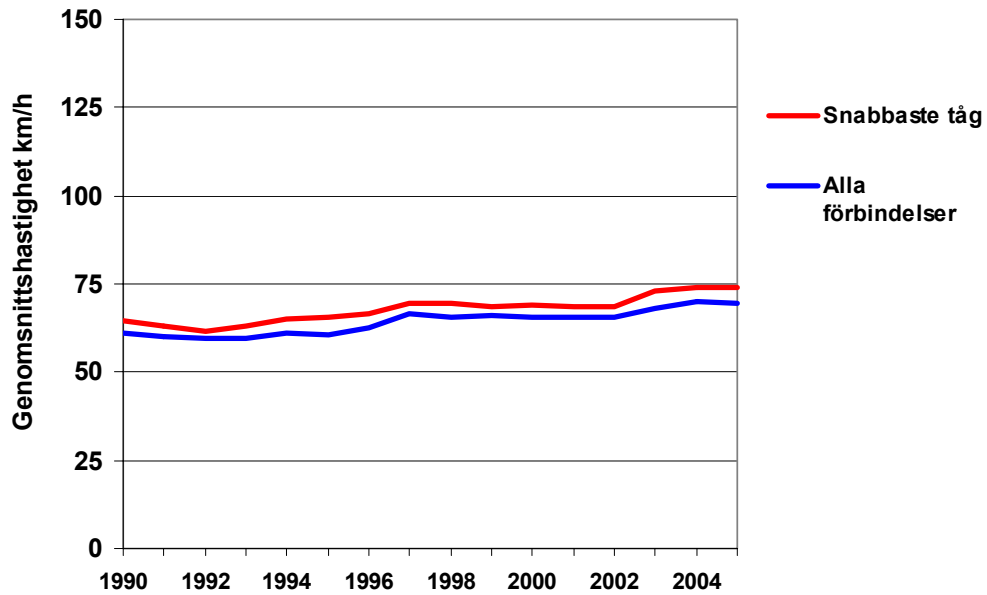
SJ regionaltrafik snabbaste tåg - alla tåg



Rikstrafik snabbaste tåg - alla tåg



Länsbanor snabbaste tåg - alla tåg



Utveckling av priser i olika typer av trafik

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 olika prisnivåers utvecklingstendenser relativt väl. Alla priser har räknats om till 2005 års prisnivå och ett index har beräknats där 1990=100.

Av figurer på 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 eller Rikstrafiken och X2000-priser. THM-priserna, här mätt som kostnaden för månadskort med 40 resor/månad, ligger lägst på ca 5 kr/mil år 2005 men har ökat i pris snabbast. Priset har i princip fördubblats sedan 1990, observera att SL väger ganska tungt i dessa data, men att de också har en stor del av de regionala tågresorna.

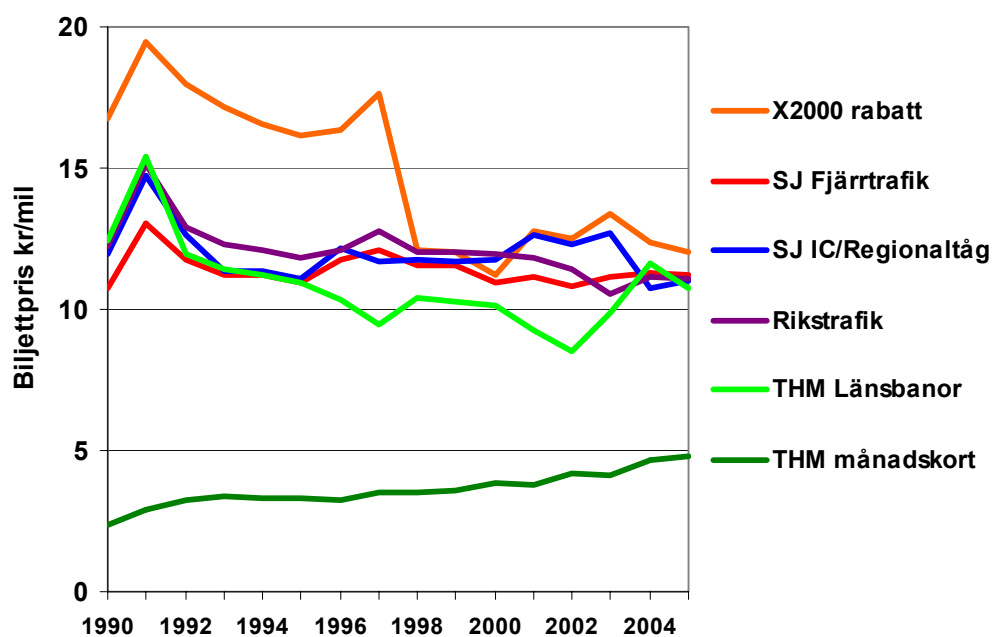
Priserna för SJ fjärrtrafik med IC-tåg, SJ regionaltrafik med regionaltåg, rikstrafikens regionaltåg och THM länsbanor ligger relativt samlade omkring 10 kr/mil mätt som normalpriset för en 2klass-resa för en vuxen. Det har också varit stabilast över tiden, bortsett från en ökning som följd av momsens 1991. En noggrannare analys ger vid handen att SJ fjärrtrafik har ökat något medan priserna i SJ regionaltrafik, rikstrafiken och THM länsbanor har minskat något.

Priserna för X2000 ligger högst omkring 12 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 för X2000, dock inte det lägsta priset. När X2000 introducerades 1991 var det ett exklusivt tåg för affärsresenärer med en prisnivå omkring 20 kr/mil men sedan 1996 utgör det basprodukten på många linjer och priserna har anpassats härefter. Priserna för X2000 har minskat mest och ligger nu strax över priserna för SJ fjärrtrafik med InterCity-tåg.

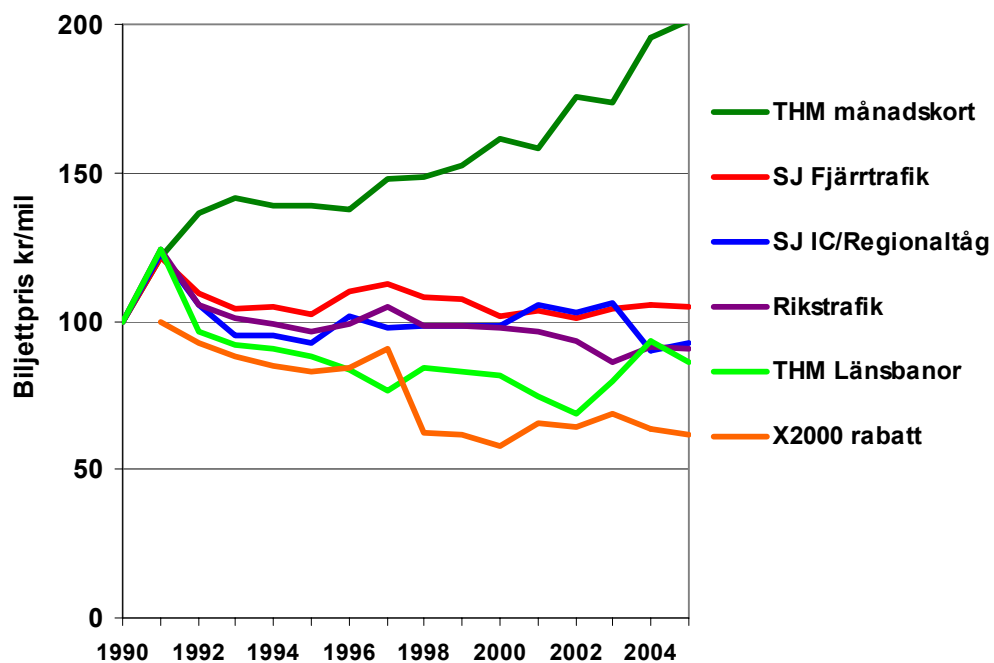
I figurerna på nästa sida framgår utvecklingen för olika produkter något tydligare. Alla IC/Regionaltåg har slagits ihop till en grupp och dessutom ingår nattågen mätt som priset för en sovplats i en 3-bäddskupé. Nattågen ligger omkring 8 kr/mil och priserna har varierat ganska mycket under perioden, de ligger nu högre än 1990. Man ser också de initialt höga X2000-priserna och den ökande prisdifferentieringen med allt högre 1-klass-priser i X2000 och lägre 2-klass-priser. Jämfört med index har THM månadskort ökat mest, därefter X2000 1klass-pris och nattåg medan X2000 rabattpris har minskat mest.

En mer detaljerad bild av priserna i SJ:s kommersiella trafik framgår på nästa sida. Där framgår även de lägsta priserna på X2000 och i fjärrtrafik med IC-tåg. Av denna framgår att priserna på IC-tågen legat relativt konstant på ca 10 kr/mil normalpris och omkring 4 kr mil lägsta pris för ungdom. Normalt rabattpris på X2000 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 har med Just nu-prisernas införande minskat till 6-7 kr/mil under år 2004-2005. Motsvarande priser på IC-tågen ligger ännu lägre.

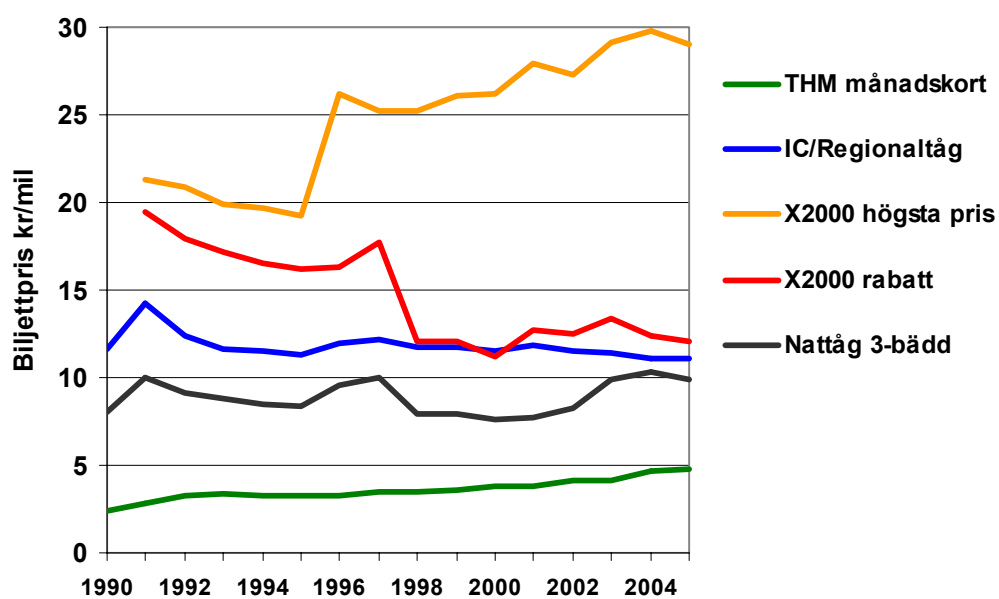
Genomsnittspris olika trafiksystem



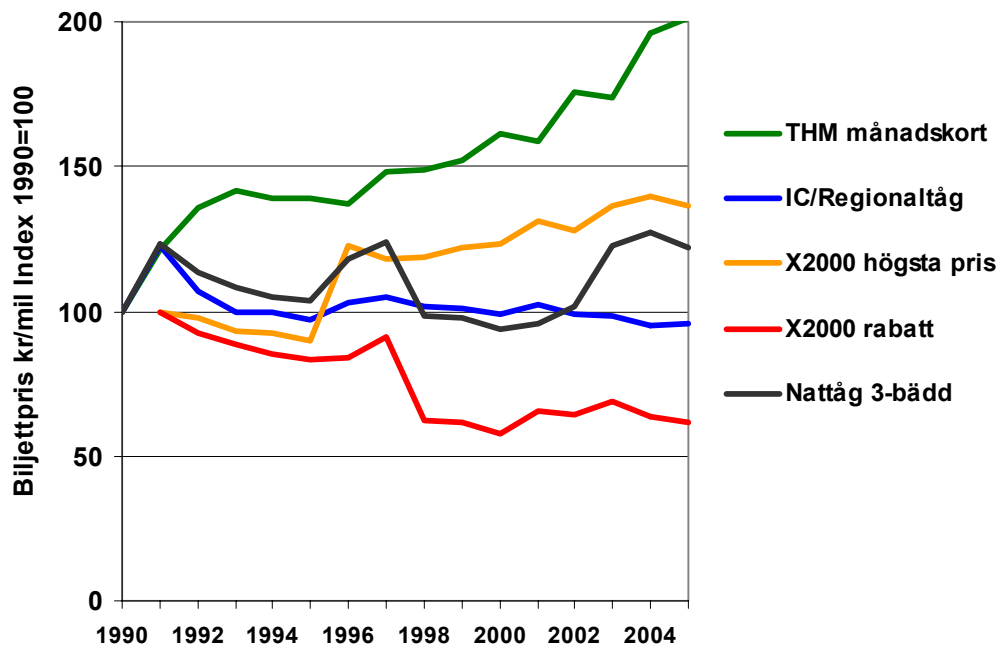
Prisutveckling Index olika trafiksystem



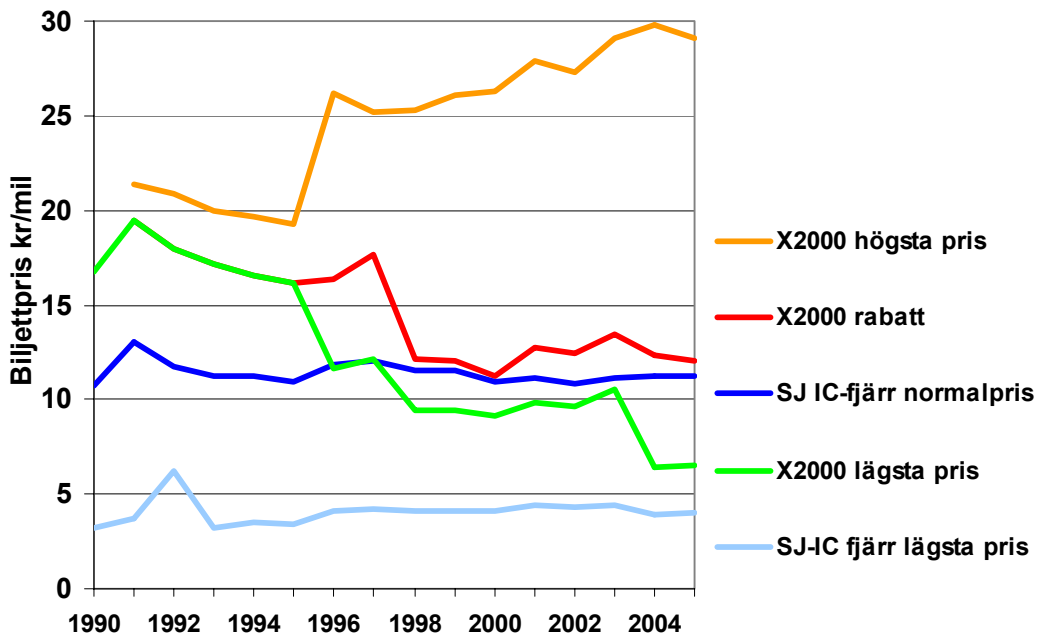
Genomsnittspris olika produkter



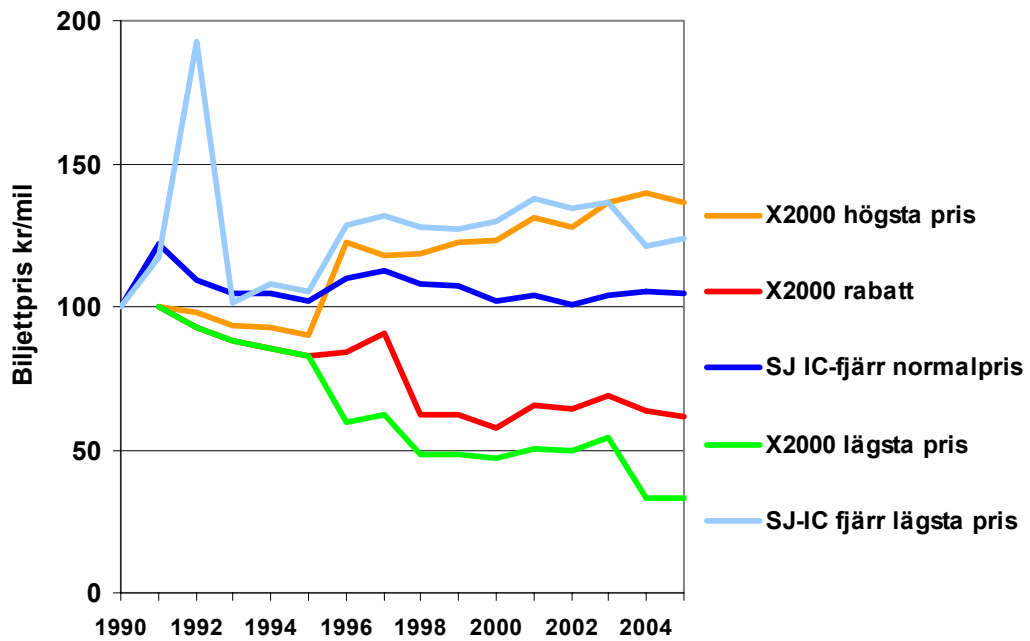
Prisutveckling Index olika produkter



Prisdifferentiering X2000-IC fjärtrafik



Prisutveckling Index X2000-IC fjärtrafik



4 Utveckling av flygkonkurrensen

Konkurrensen tåg–flyg Stockholm–Göteborg

Konkurrensen mellan Stockholm och Göteborg har ökat under 2004-2005 som följd av att flera operatörer har etablerat lågprisflyg. I början av 2005 fanns fyra olika flygoperatörer som i första hand konkurrerade med varandra men även med tåget. Det innebär att både flygbolagen och SJ sänkte sina priser med olika former av erbjudanden. *Observera att denna beskrivning avser läget vintern 2005 och att ytterligare förändringar i konkurrenssituation och priser skett sedan dess.*

Av tabeller framgår utbud, kapacitet och priser för relationen Stockholm–Göteborg med flyg, tåg och buss i februari 2005. Något förenklat kan man säga att X2000 konkurrerar med flyget och InterCity med bussen och sedan finns också bilen som konkurrent till samtliga färdmedel och produkter.

Allmänt kan konstateras att det är svårt att få fram fullt jämförbara priser eftersom de ofta är förknippade med många villkor. På grund av konkurrenssituationen ändras prispbildningen också kontinuerligt. Det som redovisas får ses som en ögonblicksbild, men ger samtidigt också en god bild av marknadens komplexitet.

SJ införde ett nytt prissystem med s.k. Just nu-biljetter i mars 2004. Det innebär att man kan köpa billigare biljetter ända fram till dagen innan man skall åka, jämfört med tidigare då man måste boka minst en vecka i förväg. Just nu-biljetter kan köpas tidigast 3 månader innan och priset trappas upp kontinuerligt fram till dagen innan avgång beroende på efterfrågan. I princip kan SJ sätta vilket pris som helst mellan ett lägsta pris som är 147 kr och normalpriset och kan också variera antalet platser som erbjuds med Just nu-priser på varje avgång.

För att spegla det verkliga pris som resenären kan få betala så har en sökning gjorts av Just nu-priser på SJs officiella hemsida för relationen Göteborg–Stockholm en vardag i februari 2005. Resultatet blev att man kunde köpa biljetter till X2000 för ca 25% av normalpriset om man bokar 3 månader i förväg, till 55% av priset en vecka i förväg och till 65% av normalpriset en dag innan avgång. Detta gäller genomsnittspriset på attraktiva morgonavgångar från Göteborg, det finns ännu lägre priser på andra avgångar som inte är så efterfrågade.

För flyg gäller att de lägsta lågpriserna ligger omkring 400-450 kr och de högsta på 800-1000 kr. I allmänhet gäller förbokning som krav och att biljetten inte kan ombokas. Normalpriserna ligger på 500-2000 kr i ekonomiklass. Liksom för tåget kan flygbolagen välja att sälja ett varierande antal lågprisplatser på varje avgång. När det gäller flygpriserna bör man också beakta att till dessa kommer resor till och från flygplatsen med flygbuss eller tåg vilka oftast är dyrare än matarresor till järnvägsstationen.

För X2000 var det lägsta Just nu-priset 270 kr och vid bokning dagen innan låg det i februari 2005 på ca 700 kr. Restiden är ca 3 timmar från City till City med tåg och något kortare med flyg men å andra sidan är komforten bättre på tåget. Det innebär att tåget prismässigt väl kan konkurrera med flygets lågpriser. Med InterCity-tåg kan man åka som billigast för 147 kr med Just-nu biljett och normalpriset är 489 kr. Restiden är emellertid knappt 5 timmar varför InterCity-tåget snarare konkurrerar med buss och bil. Med bil får man räkna med en restid på knappt 6 timmar inkl rast och med buss är restiden drygt 6 timmar (utan rast).

Just Nu-priserna för InterCity ligger något högre i förhållande till normalpriset vid senare bokning, men ligger lägre i absoluta tal och mycket lågt vid tidig bokning. För InterCity-tågen finns också en hög- och lågtrafik-taxa som gäller även vid köp samma dag.

I maj 2005 införde SJ också Just nu-priser i 1klass. Det innebar att man ofta kunde köpa 1klass-biljetter som ibland kunde vara endast obetydligt dyrare (5-10%) än 2-klassbiljetter, men som inte var fullt ombokningsbara. En anledning är att 1klass-resandet minskat successivt, en trend som SJ nu lyckats vända.

Kapacitet Stockholm-Göteborg

Den totala kapaciteten med olika kollektiva färdmedel Stockholm-Göteborg framgår av tabell. Särskilt anmärkningsvärt är det totala utbudet av flygstolar som uppgår till 80 % av antalet stolar i X2000-tågen. Då skall man även betänka att X2000 inte bara betjänar ändpunktsmarkanden utan även mellanmarknader. Flyget betjänar ändpunktsmarknaden men en del av passagerarna gör transferresor och byter till utrikesflyg i framförallt Arlanda.

Den totala marknaden mellan Stockholms- och Göteborgsregionen beräknas enligt resvaneundersökningar uppgå till ca 4,5 miljoner resor per år. Den fördelar sig på ungefär en tredjedel vardera på tåg-flyg-bil medan bussen endast svarar för ett par procent. Tåget har tagit marknadsandelar från flyget sedan X2000 introducerades 1991. Under 2004 minskade tågets marknadsandel något som följd av flygkonkurrensen.

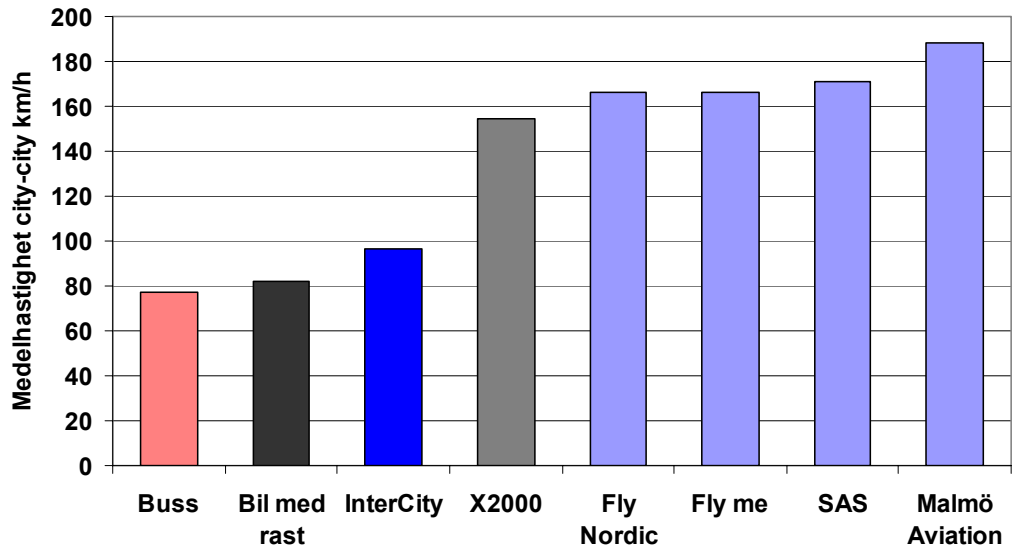
Jämför man utbud med efterfrågan finner man att alla som åker bil mellan Stockholm och Göteborg skulle få plats i det nuvarande tåg- och flygutbudet, beläggningsgraden skulle då uppgå till ca 70%. Utbudet är således mycket stort särskilt på flygsidan och är knappast långsiktigt lönsamt. Tåget har ändå klarat sig rätt så bra i konkurrensen tack vare det flexibla prissystemet och att det inte enbart är beroende av ändpunktsmarknaden.

Utvecklingen av flyget på olika avstånd från Stockholm

Studerar man utvecklingen av flygplatserna efter avstånd från Stockholm finner man att framförallt flygplatserna inom 40 mils avstånd minskar kontinuerligt. Det beror dels på att tågen, och även bilen, successivt blivit snabbare på ändpunktsmarknaderna dels på att tåget även kan användas för transferresor till flyget genom kopplingen till Arlanda. Särskilt flygplatser norr om Arlanda har drabbats av detta: Både i Gävle, Söderhamn och Hudiksvall har trafiken till Arlanda lagts ned sedan X2000-tågen började trafikera Arlanda.

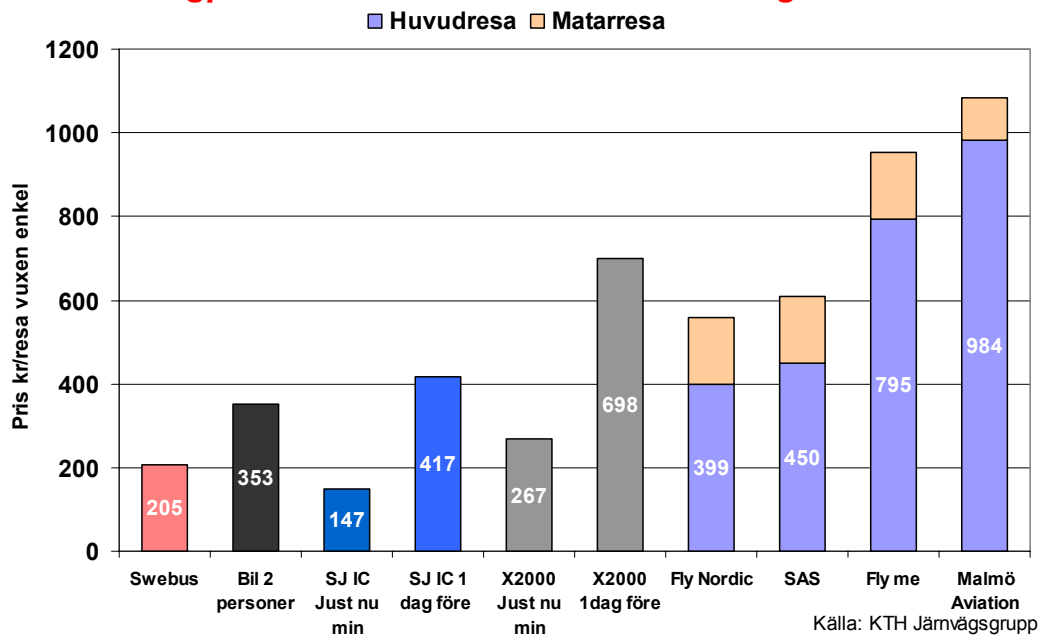
Andra exempel på flygplatser där flyget minskar är Borlänge/Mora och Karlstad. I dessa fall har tåget en så kort restid på 2 – 2,5 timmar till Stockholm vilket innebär att det ofta går fortare att åka tåg till Stockholms City än med flyg. Tågutbudet har också förbättrats särskilt mellan Stockholm och Karlstad där också den nya flygplatsen ligger längre bort från Karlstad. Av figur framgår att flyget på dessa flygplatser minskat kontinuerligt sedan 1990.

Reshastighet city-city med olika färdmedel



Källa: KTH Jämvägsgrupp

Lågriser för resa Stockholm-Göteborg feb 2005



Källa: KTH Jämvägsgrupp

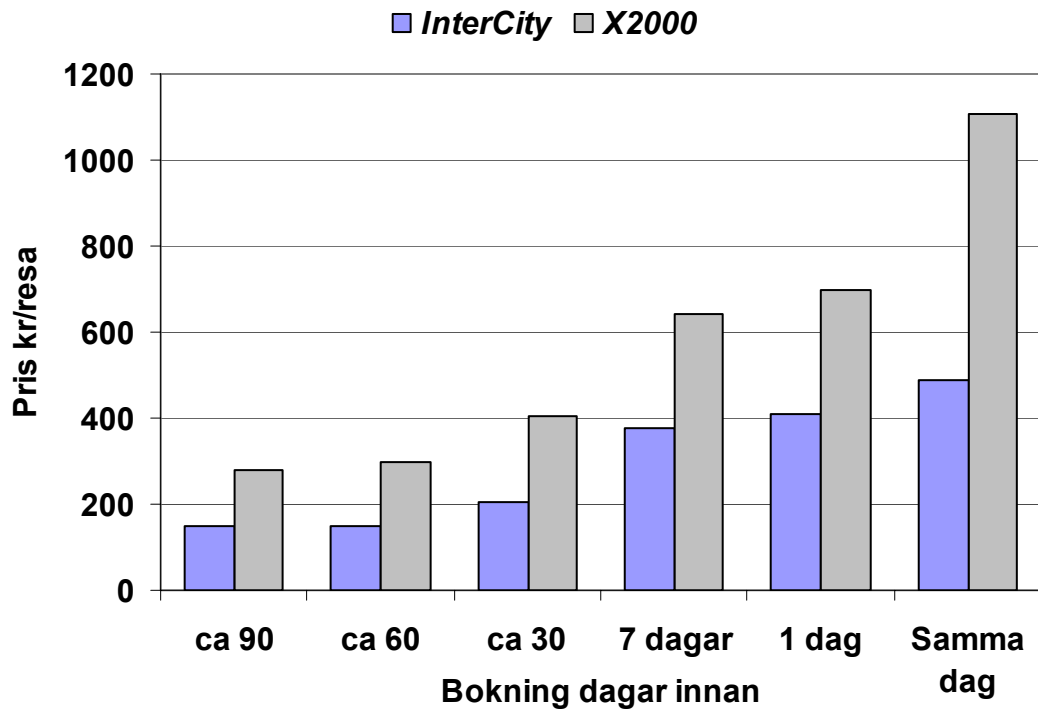
Utbud och priser Stockholm-Göteborg**Februari månad 2005 v 6**

Operatör	Antal avg/ vardag	Restid City- City-	Medel- hast km/h	Kapacitet stolar/ vecka	Vuxen			
					Normalpris		Lågpris	
					pris kr	Anm	pris kr	Förbokn, villkor
Flyg								
SAS	10	02:45	171	9 973	1 718		450 1dag 3 avg ej fre-lör	
Fly Nordic	5	02:50	166	4 050	499		399 ej avbokn, priset kan ändras	
Fly me	2	02:50	166	1 776	995		795 ej avbokn	
Malmö Aviation (Bromma)	9	02:30	188	6 496	2 062		984 ej ombokningsbar	
Summa flyg	26			22 295				
Tåg								
SJ X2000	15	03:03	154	28 938	1 108		267 90 dagar minimipris 698 1 dag medelpris	
SJ InterCity	7	04:53	96	14 400	438 Lågtrafik 489 Högtrafik		147 90 dagar minimipris 417 1 dag medelpris	
Summa tåg	22			43 338				
Buss								
Säfflebussen via Mariestad	4	06:25	73	1 400	320			
Swebus via Jönköping	7	06:05	77	2 450	260		205 Lågprisdagar	
Summa buss	11			3 850				
Bil inkl. rast		05:45	82					

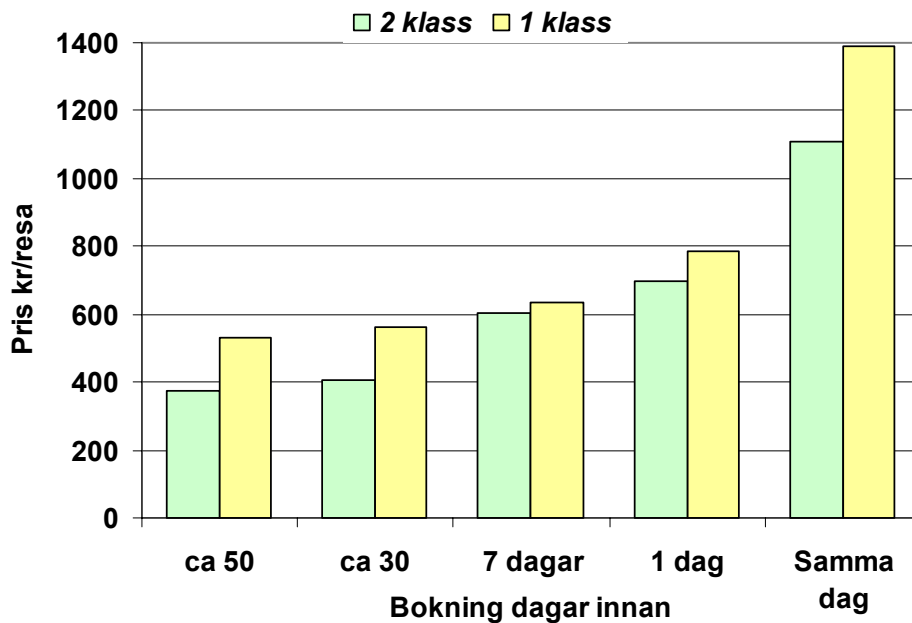
Kapacitet Stockholm-Göteborg

Operatör	Antal avgångar/ vecka/riktn	Kapacitet stolar/ vecka/riktn	Andel %
Februari 2005			
Flyg			
SAS	73	9 973	14%
Nordic Airlink (Flynordic)	25	4 050	6%
Fly me	12	1 776	3%
Malmö Aviation (Bromma)	58	6 496	9%
Summa	168	22 295	32%
Tåg			
SJ X2000	91	28 938	42%
SJ InterCity	48	14 400	21%
Summa tåg	139	43 338	62%
Buss			
Säfflebussen	28	1 400	2%
Swebus	49	2 450	4%
Summa buss	77	3 850	6%
Totalt kollektivtrafik	384	69 483	100%

Göteborg-Stockholm pris med tåg
Just-nu pris vardag avg 5.30-9.00 vuxen



Göteborg-Stockholm Just-nu pris med X2000
2klass - 1 klass pris fredag vuxen



Källa: KTH Jämvägsgrupp

5 Utveckling av busskonkurrensen

Sedan avregleringen av den långväga busstrafiken, som formellt genomfördes 1999 men i praktiken började 1997, har konkurrensen mellan tåg och buss varit stark särskilt på medellånga avstånd. Många nya busslinjer har etablerats och många långväga järnvägslinjer blev berörda på något sätt. Bussbolagen konkurrerade också med varandra. Under år 2000 stabiliserades bussutbudet kanske på en mer långsiktigt hållbar nivå och flera bussbolag har också slutat helt att köra på vissa relationer.

Konkurrensen mellan tåg och buss i några relationer framgår av tabell: Karlstad-Göteborg, Stockholm-Dalarna och Göteborg-Oslo.

Karlstad-Göteborg var en linje som tidigt blev utsatt för busskonkurrens och också en linje som varit olönsam och föremål för statens köp men som numera ingår i SJ:s trafikeringsåtagande. 1996 var grundpriset 288 kr och det sänktes 1997 till 148 kr d v s nästan en halvering. Antalet dubbelturer minskade från 6 till 4 from 1999, vilket 2002 ökades till 5 turer. Priset höjdes igen år 2000 och 2003 då det blev 216 kr men ligger fortfarande ca 20 % lägre än 1996 före busskonkurrensen.

Linjen Stockholm-Borlänge fick busskonkurrens något senare men den var också kraftigare med flera bolag som körde parallellt med ibland extremt låga priser. SJ förlorade först passagerare men svarade så småningom med lägre priser och särskilda kampanjerbjudanden som inte framgår av tabellerna. År 2000 var normalpriset i 2klass 20 % lägre än 1997. Antalet turer var 7 per vardag 1997 men minskades därefter till 6 år 1998 och hade ökat till 8 år 2005.

På båda dessa sträckor är tåget snabbare än bussen. Tågets normalpris har sänkts men ligger i regel något högre än bussen medan lågpriserna ligger lika lågt eller lägre vid förbokning. Av figur framgår Just nu-priser Borlänge-Stockholm en söndag där de ligger på 147 kr ända fram till dagen innan.

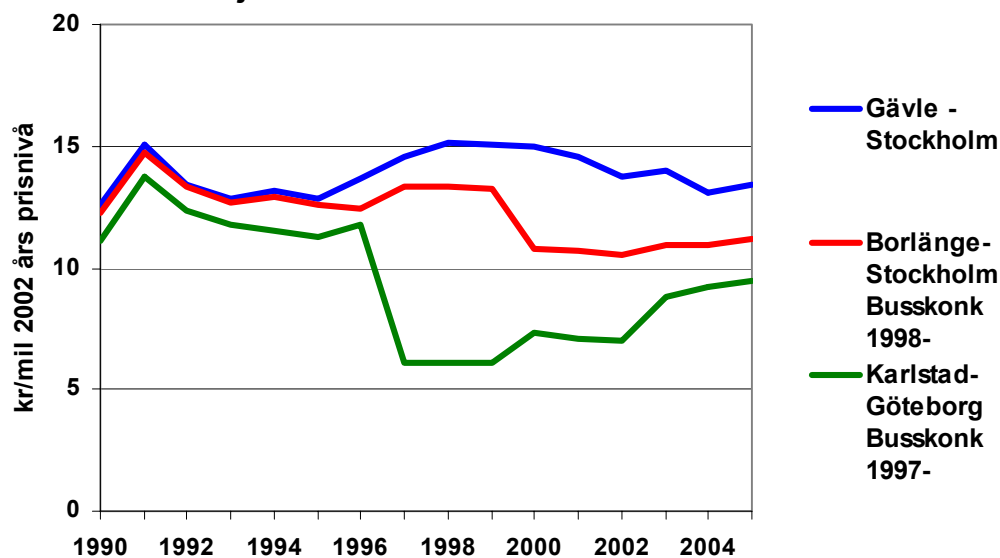
En intressant situation har uppstått mellan Göteborg och Oslo. Det är en av de få sträckor där bussen är snabbare än tåget. Tåget tar ca 4 timmar medan bussen tar 3:45 och kostar 220-250 kr med normalpris. Sjöbussen har emellertid startat en "Lyxbuss" som tar 3:30 och kostar 450 kr. Kanske är det ett svar på det numera nedlagda Linx snabbtåg som tog 3:50 och kostade ca 500 kr i 2klass och 1000 kr i 1klass. Sedan januari 2005 kör emellertid NSB i samarbete med SJ ett regionaltåg som tar 4:10 med normalpris på 392 kr.

Relationer med busskonkurrens
mars månad 2005 v 11

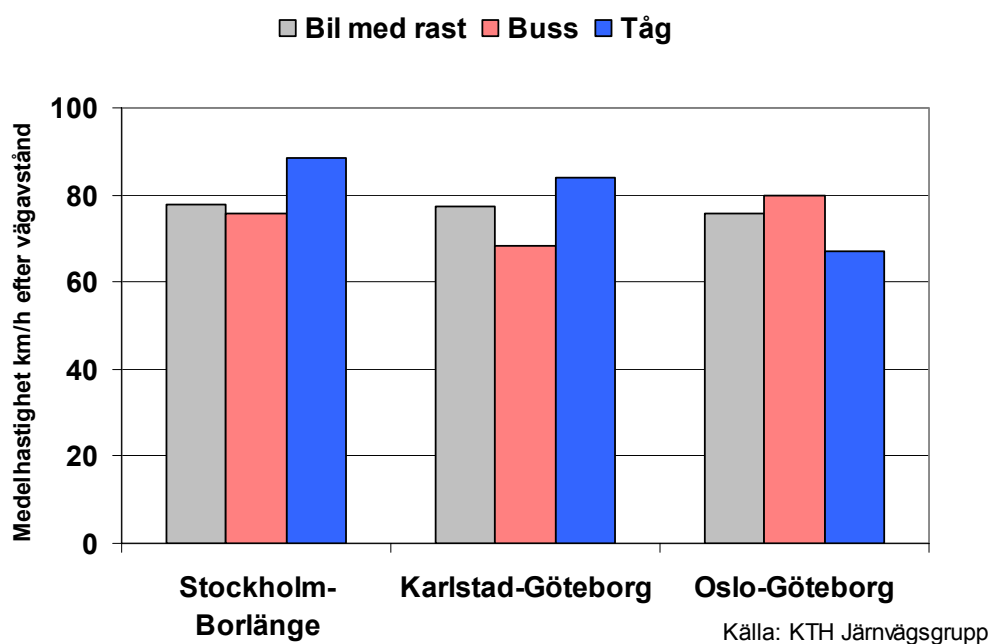
Relation Färmedel	Operatör	Antal avg/ vardag	Restid h:min	Väg- avstån- km	Medel- hast km/h	Vuxen 2klass				
						Normalpris Pris	Anm	Lågpris Pris	Anm	
Stockholm-Borlänge										
Tåg	SJ InterCity	8	02:26	215	88	193	Lågtrafik	147	Just nu förköp 90 -1 dag	
Buss	Swebus	2	02:50	215	76	241	Högtrafik	175	Förköp	
Bil	Inkl. rast		02:45	215	78	204	Inkl avgift	99	Passa på förköp 1 vecka	
						323	1 person	161	2 personer	
Karlstad-Göteborg										
Tåg	SJ InterCity	5	02:55	245	84	193	Lågtrafik	147	Just nu förköp 90 -1 dag	
Buss	Swebus	3	03:50	245	64	226	Högtrafik	184	Förköp	
Bil	Säfflebussen	2	03:35	245	68	215	Inkl avgift	120	Vissa vardagar	
Bil	Inkl. rast		03:09	245	77	368	1 person	184	2 personer	
Oslo-Göteborg										
Tåg	SJ InterCity	3	04:10	279	67	392				
Buss	Swebus	4	03:40	279	76	252	Inkl hante	152	Förköp 1 vecka	
Bil	Säfflebussen	8	03:45	279	74	220		150	Vissa vardagar	
Bil	Säfflebussen	3	03:30	279	80	450				
Bil	Inkl. rast		03:40	279	76	419	1 person	209	2 personer	

Biljettpris kr/mil

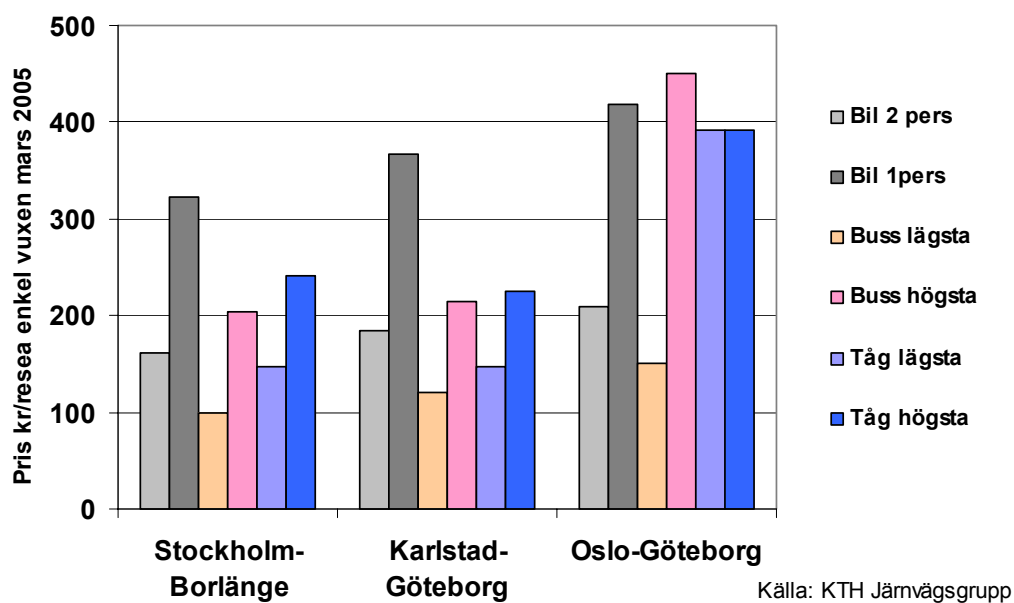
Linjer med busskonkurrens



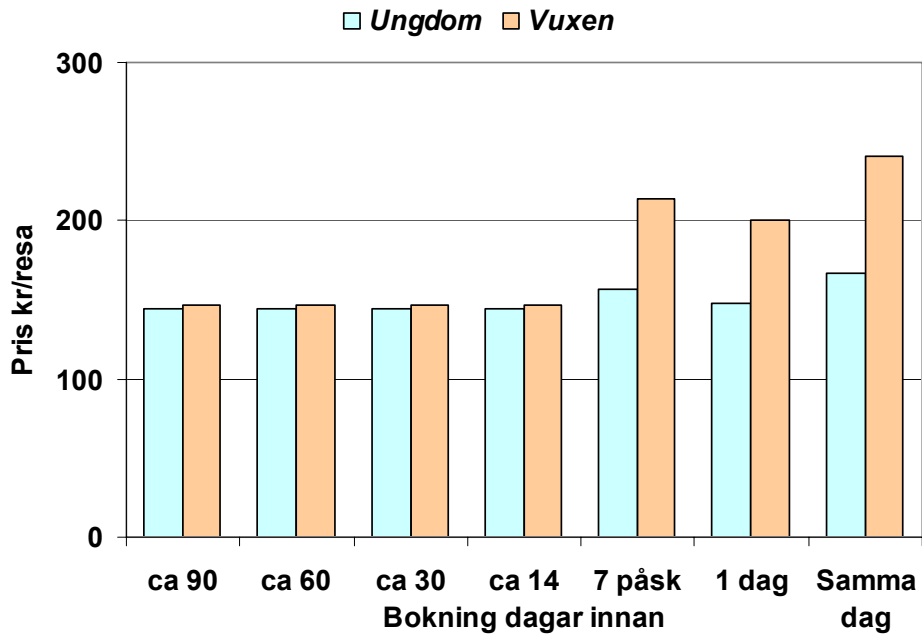
Reshastighet relationer med Busskonkurrens



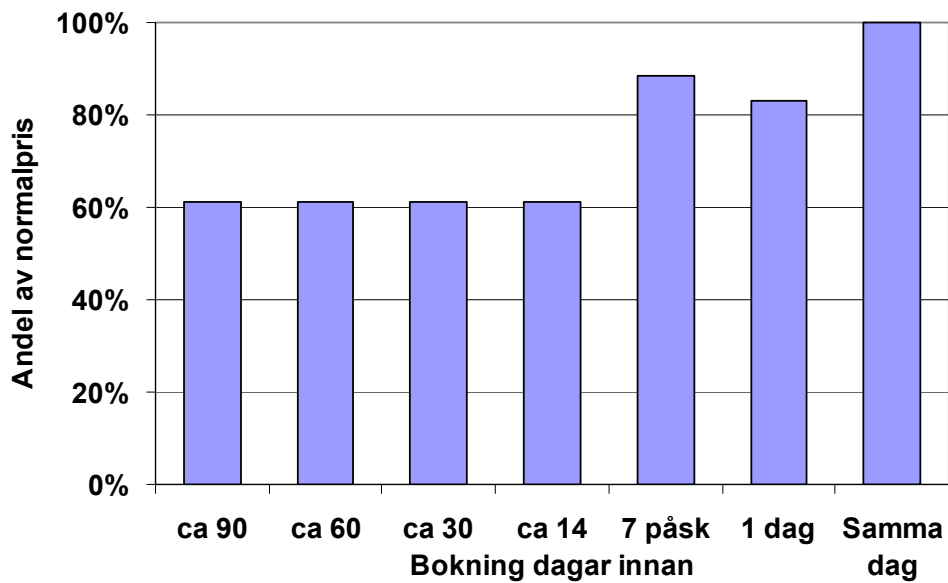
Priser på linjer med busskonkurrens



Borlänge-Stockholm pris med tåg
Just-nu pris sön- och helgdagar



Borlänge-Stockholm pris för SJ InterCity
Just-nu pris söndag vuxen



6 Kommersiella och subventionerade taxor

Det finns stora skillnader i priset för en arbetsresa inte bara mellan olika län utan också mellan SJ och trafikhuvudmännens (THM) trafik beroende på priset på periodkortet. 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.

Även SJ kör en hel del regionaltåg på kommersiella villkor där arbetsresorna utgör en viktig del t.ex. i Mälardalen. Eftersom SJ skall bedriva trafik på företagsekonomiska villkor sätts priserna så att trafiken skall så långt som möjligt 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.

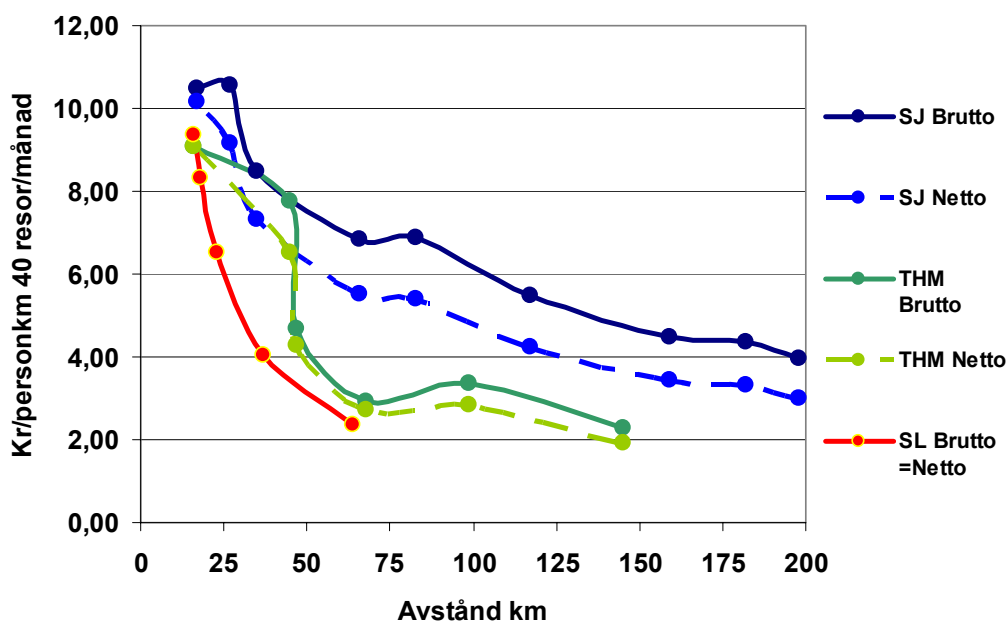
Av figur framgår exempel på kostnaden för arbetsresor i kr/mil för några olika THM-taxor och SJ. I denna framgår också nettopriset med hänsyn till skatteavdraget för arbetsresor som man 2005 hade rätt att göra för kostnader över 7000 kr vilket motsvarar ett månadskort på 635 kr om man köper kortet i 11 månader. I praktiken innebär det att för månadskort som kostar mer än 635 kr så behöver man med 50% marginalsatt bara betala halva kostnaden över 635 kr.

Ett exempel på en mycket låg THM-taxa är SL-taxan som är enhetlig och lika på alla avstånd. Ett månadskort kostade 600 kr 2004 vilket ger mycket låga kostnader på långa avstånd även om man inte får göra skatteavdrag. Detta framgår av den röda kurvan i figuren. De flesta THM har högre taxor, åtminstone på längre avstånd och några har också högre taxa för tåg än för buss. Den gröna kurvan representerar ett genomsnitt av några THM med högre prisnivå och här får också skatteavdraget genomslag vilket framgår av den streckade kurvan.

Den blå kurvan visar SJ:s priser i några relationer på olika avstånd. Bruttopriset ligger ungefär dubbelt så högt som de gröna THM-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 7-9 kr/mil vilket ungefär motsvarar bensinpriset för bil. På långa avstånd kommer nettopriserna ner omkring 2 kr/mil, med SL på avstånd omkring 7 mil men först på avstånd på 20 mil med SJ.

Ett exempel är Stockholm-Uppsala där avståndet är 7 mil och ett månadskort med SJ kostar 1805 kr vilket ger ett nettopris på ca 5 kr/mil vid 40 resor per månad. En ungefär lika lång sträcka är Stockholm-Nynäshamn som kostar 600 kr eller ca 2 kr/mil (avdrag medges ej). 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.

Jämförelse mellan SJ-taxa och THM-taxa för månadskort - Bruttoprís



Priser för månadskort i kollektivtrafik

Exempel på brutto- och nettopris vid pendling vardagar 11 månader/år

	Avstånd km	PrisSEK för månadskort	Nettopris efter skatt	Skatte- rabatt	Kostnad kr/mil
SL Stockholm-Nynäshamn	64	600	600	0%	2,34
X-trafik Bollnäs-Gävle	99	1 040	1 122	16%	2,83
Buss Umeå-Örnsköldsvik	108	1 265	1 076	15%	2,49
Buss Umeå-Sundsvall	273	2 310	1 808	22%	1,66
SJ Stockholm-Uppsala	66	1 805	1 454	19%	5,51
SJ Stockholm-Eskilstuna	117	2 565	1 986	23%	4,24
SJ Stockholm-Gävle*	182	3 182	2 418	24%	3,32

* Årskort, medger resor i hela Sverige

7 SJ Fjärrtrafik

Av tabellen nedan framgår strukturen på SJ:s fjärrtrafiklinjer år 2005. De flesta trafikerades av X2000-tåg. På linjerna Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö och Stockholm-Sundsvall svarar numera X2000-tågen för den dominerande trafiken. På linjerna Stockholm-Karlstad, Malmö-Göteborg och Borlänge-Stockholm går några X2000-tåg men InterCity-tågen dominerar. På Västkustbanan är ännu inte infrastrukturen färdigställd varför medelhastigheten är låg. Kalmar-Stockholm och Östersund-Stockholm kan man åka X2000 en del av sträckan med byte till regionaltåg. På sträckan Östersund-Stockholm är InterCity-tåg och Nattåg basutbudet. Linköping-Stockholm och Gävle-Stockholm är delsträckor på Stockholm-Malmö och Stockholm-Sundsvall där det både går X2000 och regionaltåg.

2005 T04 Relation	Avstånd km	Antal turer/ dag	Hastighet km/h		IC/Reg pris (kr/mil)			X2000 pris (kr/mil)		
			Snabbas- te tåg	Genom- snitt	Vuxen Normal	Index 1990=100	Ungdom Lägsta	Just nu medel	Just nu Lägsta	1klass Högsta
SJ Fjärrtrafik										
Malmö - Stockholm	599	13	138	135	11,77	126	2,57	11,10	4,47	26,44
Kalmar - Stockholm	548	15	121	114	10,13	103	2,81	13,43	5,40	24,34
Östersund - Stockholm	547	6	97	91	10,46	107	2,82	11,30	4,55	24,20
Göteborg - Stockholm	456	22	156	126	11,23	107	3,38	15,26	6,14	32,21
Sundsvall - Stockholm	413	8	123	122	10,46	95	3,73	14,65	5,88	31,45
Karlstad - Stockholm	329	7	142	136	13,47	118	4,68	14,10	5,68	31,73
Malmö - Göteborg	314	10	116	104	10,96	94	4,90	9,17	4,90	25,92
Borlänge - Stockholm	225	8	103	92	11,20	92	6,84	15,16	6,84	36,18
Linköping - Stockholm	210	23	129	111	13,10	108	7,33	16,43	7,33	39,48
Gävle - Stockholm	180	19	124	113	13,39	106	8,56	17,94	8,56	46,33

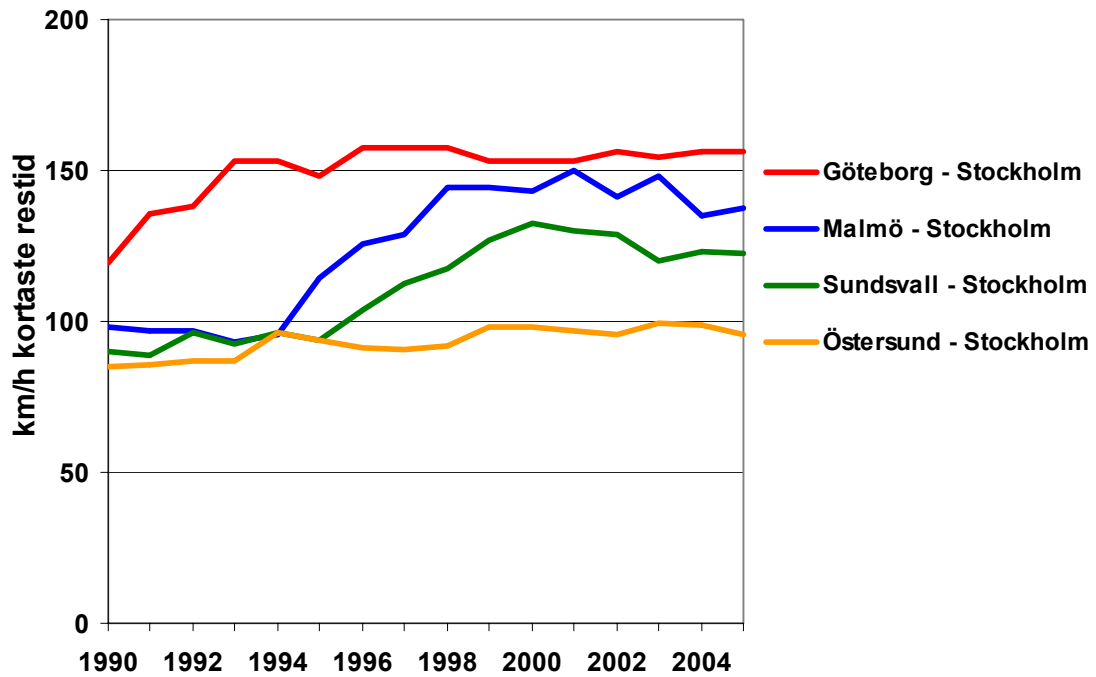
Utvecklingen av trafiken när det gäller hastigheten för snabbaste tåg framgår av diagrammen på nästa sida. Snabbtågen introducerades först på linjen Stockholm-Göteborg redan år 1991. År 1996 var snabbtågsanpassningen av banan i huvudsak klar och utbudet relativt omfattande. Detta år introducerades också X2000-tågen i större skala även för privatresenärer och både tågen och prissättningen ändrades.

På linjen Stockholm-Malmö färdigställdes snabbtågsanpassningen till 1998 års tidtabell då den snabbaste restiden blev 4 timmar 9 min. Antalet dubbelturer har under perioden ökat till 13 och vissa tåg förlängdes till Köpenhamn år 2000 då Öresundsbron öppnades.

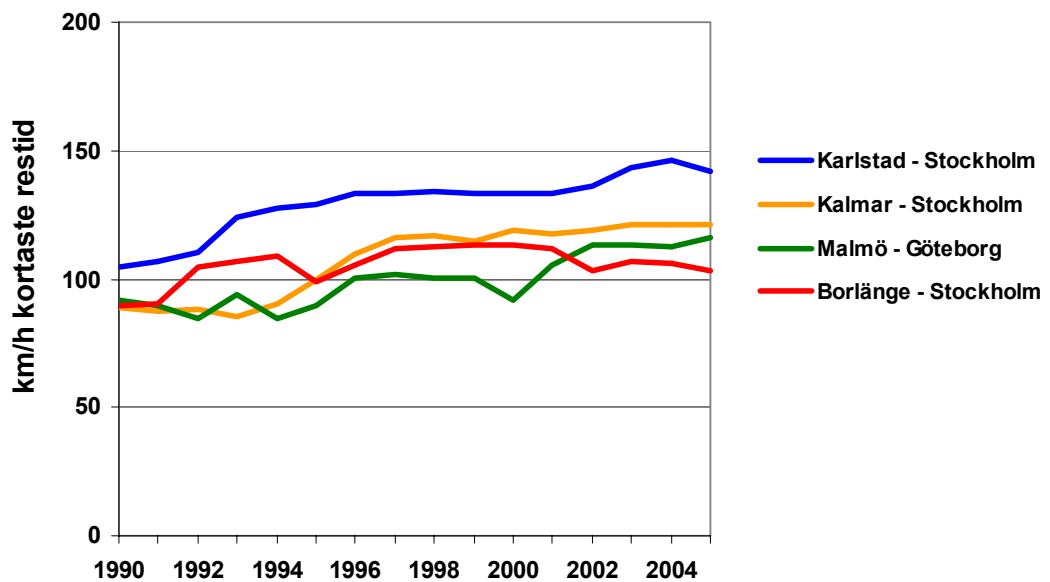
Mellan Stockholm och Sundsvall var utbud och restider relativt konstant fram till 1996 då det första snabbtåget introducerades. 1996-1998 gick dock endast en dubbeltur per dag med X2000 och restiden var 1996 nästan 4 timmar för att år 1998 ha minskat till 3,5 timmar. 1999 minskades restiden till 3 timmar 15 min och då utökades antalet X2000-tåg till 4 dubbelturer. År 2000 kunde restiden minskas till 3 timmar 7 min efter att Norralatunneln blivit klar.

År 2005 gick det 8 X2000-tåg och inga InterCity-tåg till Sundsvall. I stället kör X-trafik regionaltåg Gävle-Gnarps/Sundsvall. P.g.a. kapacitetsproblem och därmed påföljande dålig punktlighet har restiden för X2000-tågen förlängts till 3h 23 min.

Genomsnittshastighet snabbaste tåg



Genomsnittshastighet snabbaste tåg



Utvecklingen av priserna på X2000-tågens huvudlinjer framgår av diagrammen på följande sidor. Av dessa diagram framgår att grundpriset för InterCity-tåg varit relativt konstant omkring 10 kr/mil sedan 1990 bortsett från den prishöjning som generellt följde av momsens 1991. På Stockholm-Borlänge var priset lägre 2005 än 1990 p.g.a. busskonkurrensen.

När X2000 introducerats har det fått en generell sett högre prisnivå men också med en större prisdifferentiering. 1996-97 låg det vanligaste privatresepriset högre än IC-tågen. 1998-2000 tillämpades främst i veckosluten, samma prisnivå för IC-tåg och X2000. I januari 2001 genomförde SJ en taxejustering med delvis ny struktur som generellt sätt innebar en ytterligare prisdifferentiering med något högre priser på X2000 och konstanta eller lägre priser på IC-tåg.

Särskilt markant är X2000-tågens högsta prisnivå i affärsklass som ligger mer än dubbelt så högt som 2-klasspriset, närmare 30 kr/mil vilket närmar sig flygpriser. Priset har förutom vid taxeomläggningarna 1996 och 2001 också ökat med medelhastigheten. Särskilt högt blir priset/mil på korta sträckor, högst på Stockholm-Gävle med 46 kr/mil. Det beror bl.a. på att SJ inte vill fylla X2000-tågen med resenärer som endast åker en del av sträckan utan i stället i huvudsak inriktar sig på mer långväga resenärer.

Det är svårt att definiera ett normalpris för 2klass i X2000-tågen. I praktiken gäller normalpriserna i både 1 och 2klass vardagar i högtrafik vid sen bokning och fullt flexibla biljetter vilket innebär att de huvudsakligen utnyttjas av affärsresenärer. Av denna anledning skiljer sig inte priset för 1klass så mycket från 2klass i X2000, skillnaden är i regel omkring 25% medan de för InterCity-tågen ligger på 50-100% högre än 2-klass priserna.

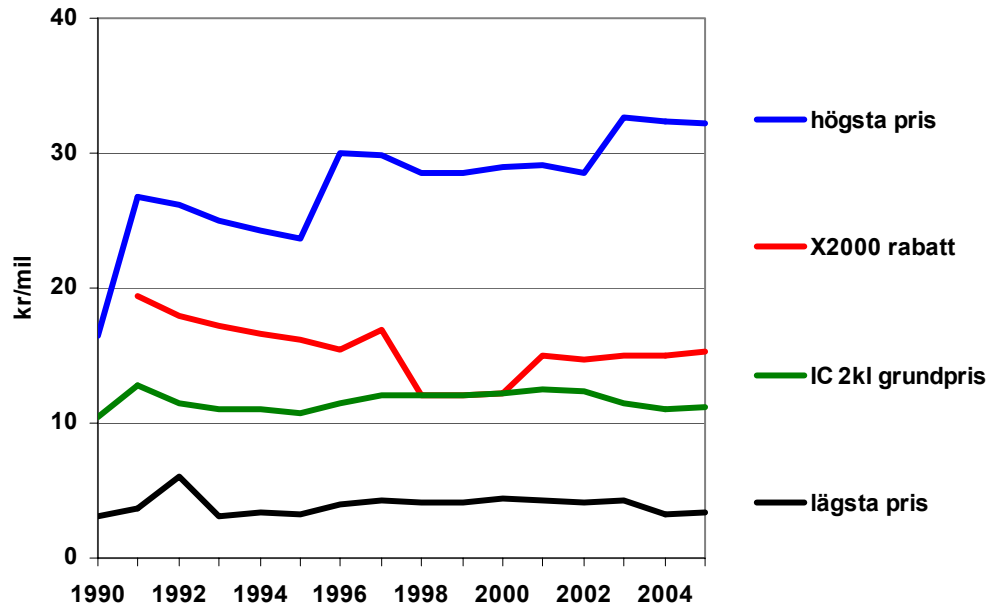
De flesta privatresenärer som åker X2000 utnyttjar normalt någon form av lågpriser, och prissystemet har hela tiden varit inriktat på detta, först med särskilda helpriser och senare med en mer flexibel prissättning. Av denna anledning redovisas inte normalpriset för 2klass X2000 i denna undersökning utan någon form av rabattpris som kan sägas vara representativt för privatresenärer.

Det lägsta priset, som är priset för ungdom under 25 år med rabatt låg länge omkring 4-5 kr/mil och gällde huvudsakligen på InterCity-tågen. Detta pris ökade med momsens 1991 och ännu mer 1992 när ungdomsrabatten slopades, vilken dock återinfördes 1993. Med de Just nu-priser som infördes 2004 och som gäller vid förbokning ligger nu de lägsta priserna på 2-3 kr/mil för ungdom.

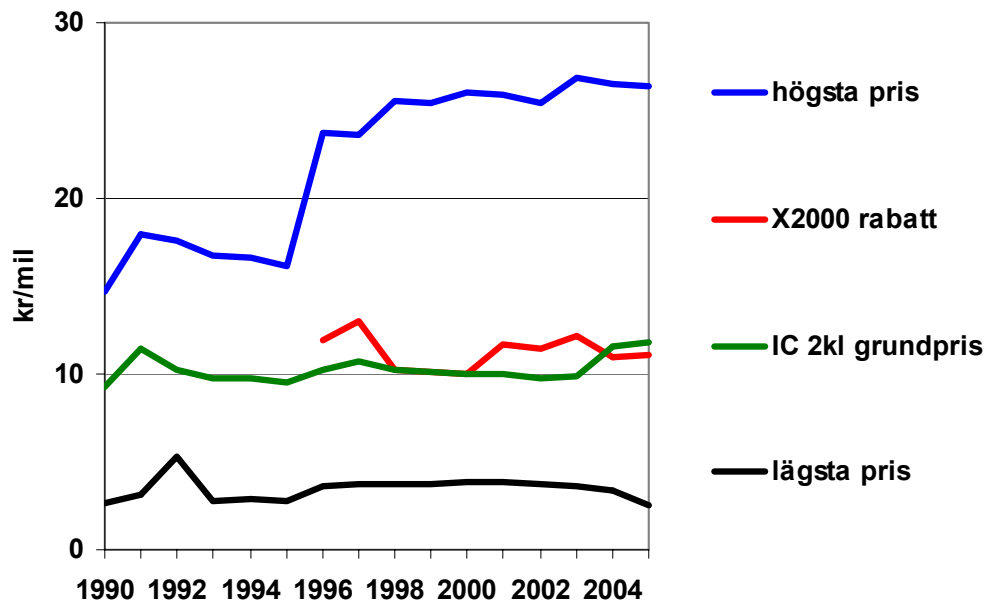
De lägsta ungdomspriserna skiljer sig nu inte så mycket från vuxen-priserna utan ligger omkring 150 kr/resa. På kortare sträckor med mycket regional/InterCity-tåg har X2000 samma lägsta pris ca 150 kr både för ungdom och vuxen. Just-nu systemet bygger på att biljetten blir billigare ju tidigare man bokar och ju lägre efterfrågan är.

Genom Just nu-prisets införande har den lägsta prisnivån också sänkts rejält för vuxna. Det lägsta Just-nu priset för vuxna på X2000 ligger nu på 4-5 kr/mil och på InterCity-tåg på 2-3 kr/mil vid förbokning. Prisdifferentieringen har därför därmed ökat ytterligare och kvoten mellan högsta pris och lägsta pris på X2000 har ökat från ca 3 till drygt 5.

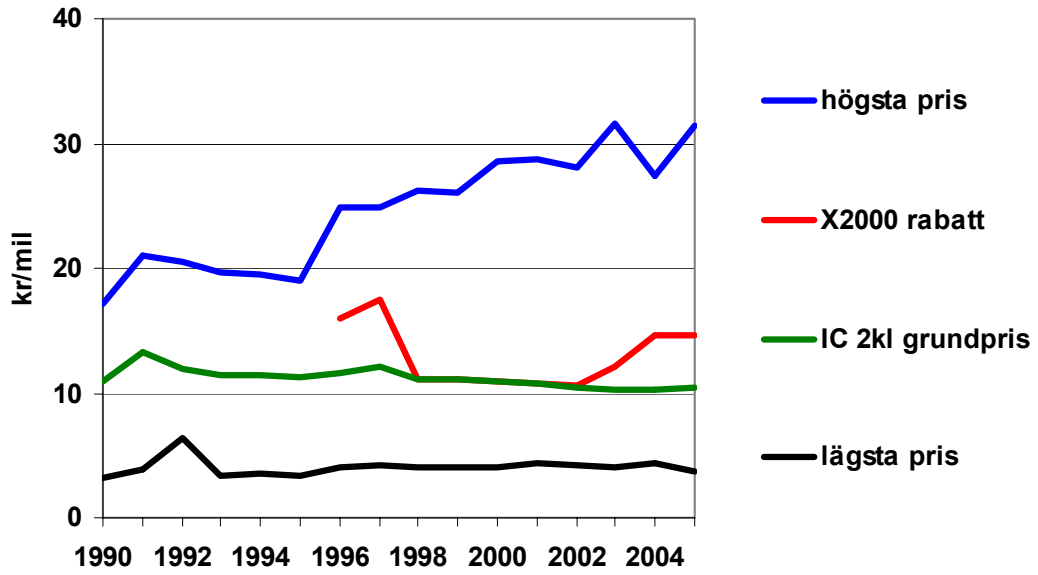
Biljettpris kr/mil
Stockholm - Göteborg



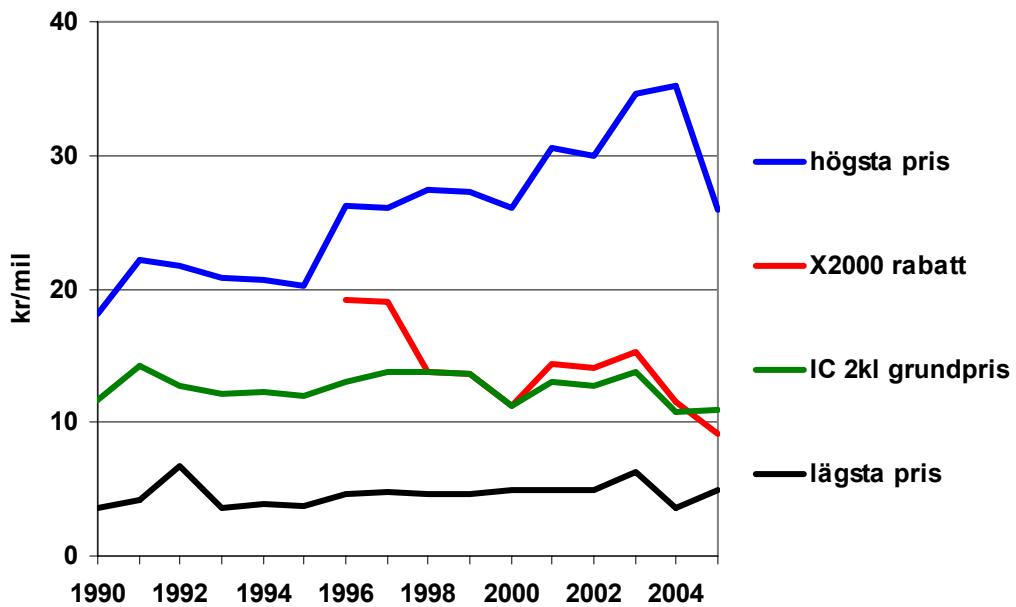
Biljettpris kr/mil
Malmö - Stockholm



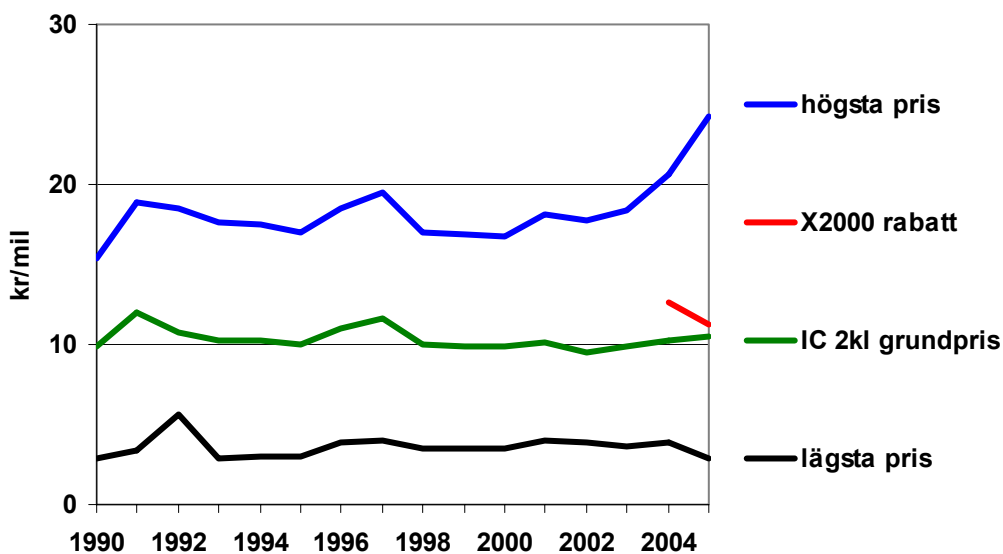
**Biljettpris kr/mil
Sundsvall - Stockholm**



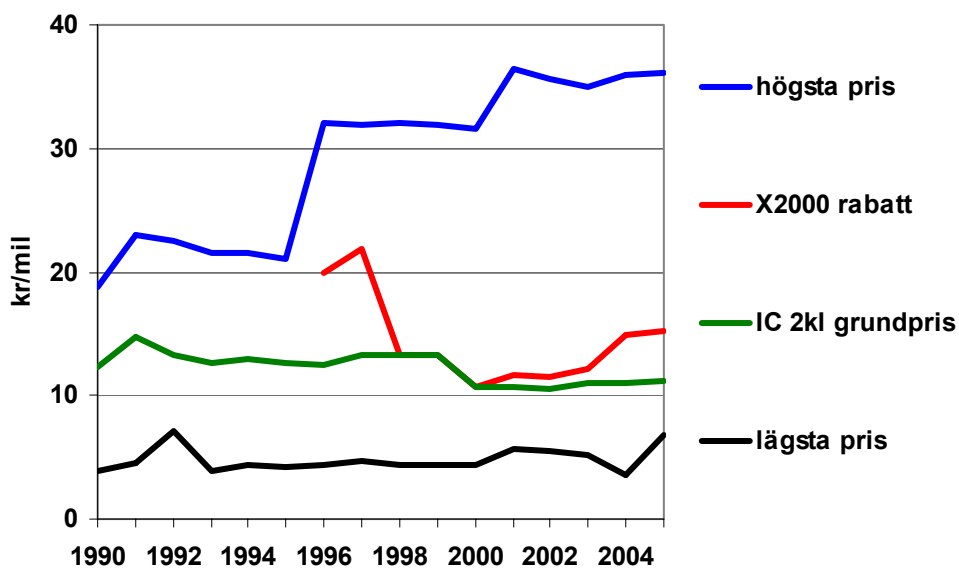
**Biljettpris kr/mil
Malmö - Göteborg**



Biljettpris kr/mil Östersund - Stockholm



Biljettpris kr/mil Borlänge - Stockholm



8 SJ Regionaltåg

Det som här betecknas som SJ regionaltåg ingår i SJ:s kommersiella nät men är linjer på korta och medellånga avstånd där inte X2000, långväga InterCity-tåg eller Nattåg är huvudprodukten. Produktbeteckningarna på dessa tåg har varierat under åren från Regionaltåg, InterRegio och InterCity och även andra beteckningar har förekommit såsom t.ex. Öresundståg. Den vanligaste beteckningen år 2005 var Regionaltåg. Konventionella InterCity-tåg med restaurangvagn förekom år 2005 huvudsakligen på linjerna Östersund-Stockholm och Borlänge-Stockholm och redovisas därför under fjärrtrafik.

Strukturen på ett antal Regionaltåg/InterCity-linjer som ingår i SJ:s kommersiella nät år 2005 framgår av nedanstående tabell:

2005 T04 Relation	Avstånd km	Antal dt/dag	Hastighet km/h		IC/Reg pris (kr/mil)		Ungdom Lägsta	1klass Högsta
			Snabbas- te tåg	Genom- snitt	Vuxen Normal	Index 1990=100		
SJ Regionaltrafik								
Karlstad - Göteborg	251	5	98	87	9,44	85	6,14	24,22
Örebro - Stockholm	217	30	128	105	10,09	92	7,88	25,16
Eskilstuna - Stockholm	117	18	140	115	10,09	86	5,73	25,98
Västerås-Stockholm	107	22	128	117	11,03	89	6,26	30,84
Nyköping-Stockholm	103	11	95	94	11,46	97	6,50	32,62
Uppsala - Stockholm	66	55	113	102	9,70	75	6,21	21,82

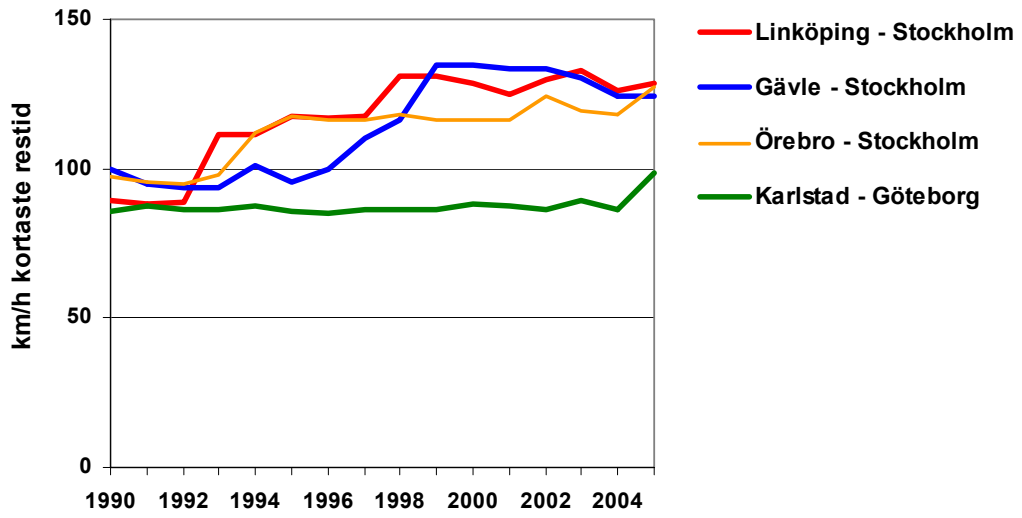
Genomsnittshastigheten för de traditionella InterCity-tågen ligger omkring 90 km/h. På de nya banorna som Svealandsbanan och Mäljarbanan ligger den på 110-120 km/h. Normalpriset i 2klass ligger omkring 10 kr/mil. 1klass-priset ligger omkring 30 kr/mil, de högre värdena i tabellen avser förbindelser med byte till X2000 en längre väg än normalt. Lägsta pris ligger omkring 6 kr/mil utom på de kortaste sträckorna.

Svealandsbanan Stockholm-Eskilstuna-Örebro öppnades i juni 1997. I januari 2000 förlängdes Svealandsbanan till Arlanda-Uppsala vilket också innebar halvtimmestrafik mellan Stockholm och Uppsala. Under perioden 1994-1997, då Svealandsbanan byggdes var tågen ersatta av buss. Antalet turer var redan högt med buss med entimmestrafik, men restiden halverades från drygt 2h till 1h. Mäljarbanan blev helt klar 2001 och tillsammans med Svealandsbanan trafikerar den även sträckan Örebro-Stockholm.

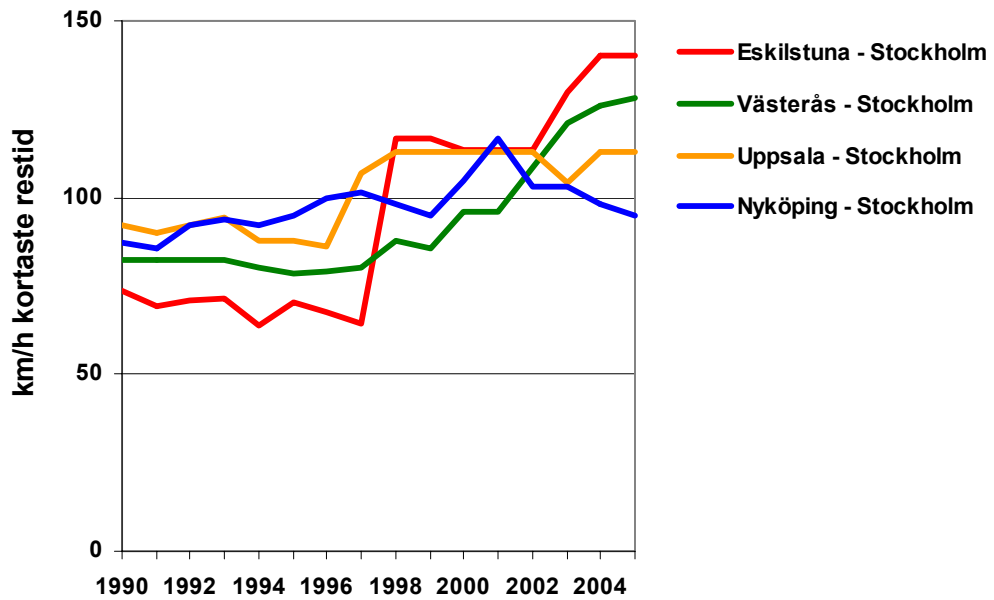
Priserna är i regel 10-15% lägre år 2005 än 1990 trots att moms på 6% tillkommit. Det beror dels på att det är en priskänslig marknad dels på att SJ samarbetar med Trafikhuvudmännen och inte sätter priserna helt själva. Busskonkurrensen har också betydelse, på sträckan Uppsala-Stockholm är priset lägre än tidigare och här är också busskonkurrensen hård.

Det finns också en prisdifferentiering mellan hög- och lågtrafik i SJ:s taxa. 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.

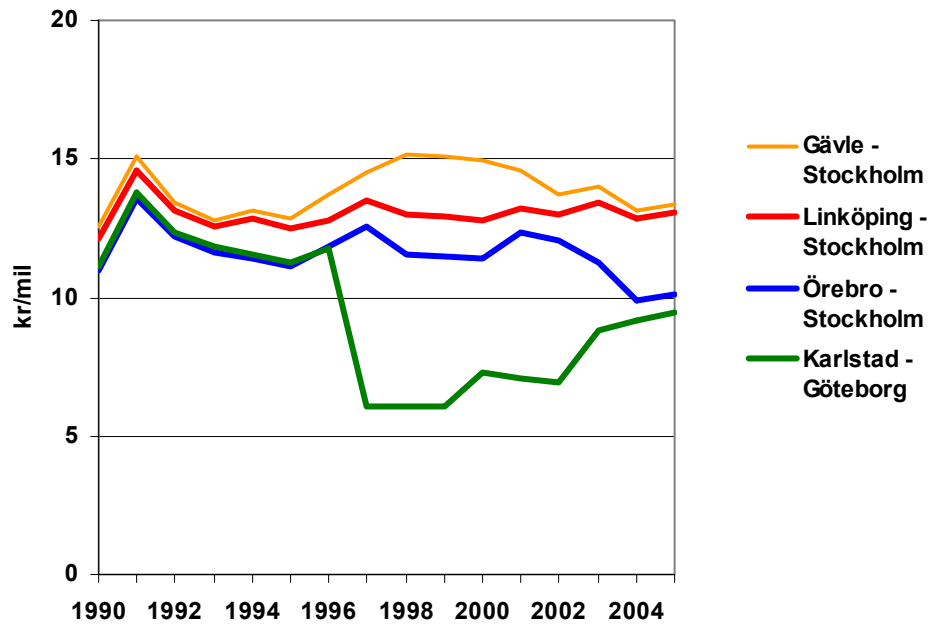
Genomsnittshastighet snabbaste tåg



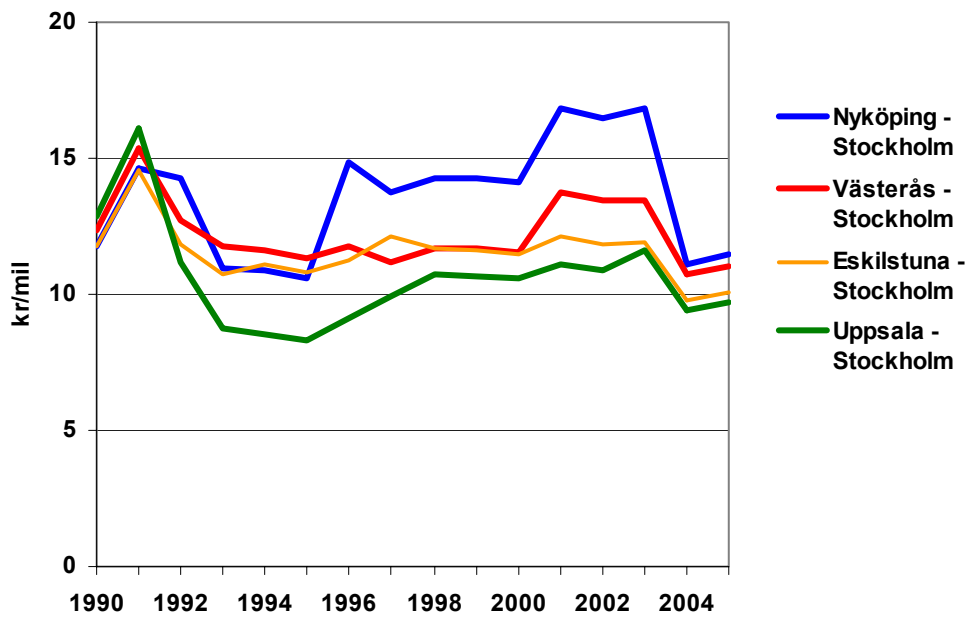
Genomsnittshastighet snabbaste tåg



Biljettpris kr/mil
Normalpris IC/Reg 2kl



Biljettpris kr/mil
Normalpris IC/Reg 2kl



9 Utrikesförbindelser

Nedan redovisas strukturen på de viktigaste utrikesförbindelserna år 2005. Det har tyvärr inte varit möjligt att få fram historiska prisuppgifter för utrikestrafik, dessa finns inte publicerade på något fullständigt sätt.

2005 T04 Relation	Avstånd km	Antal turer/ dag	Hastighet km/h		IC/Reg pris (kr/mil)		X2000 pris (kr/mil)		
			Snabbas- te tåg	Genom- snitt	Vuxen Normal	Ungdom Lägsta	Just nu medel	Just nu Lägsta	1klass Högsta
Utrikesförbindelser									
Stockholm-Köpenhamn	644	13	130	122	11,34	2,39	11,32	4,55	25,25
Stockholm-Oslo	574	1	116	116	12,35	2,68	9,01	3,62	18,47
Göteborg-Köpenhamn	353	10	98	90	12,15	4,36	10,20	4,36	25,16
Göteborg-Oslo	349	3	88	85	12,41	4,41	5,30	9,60	21,92

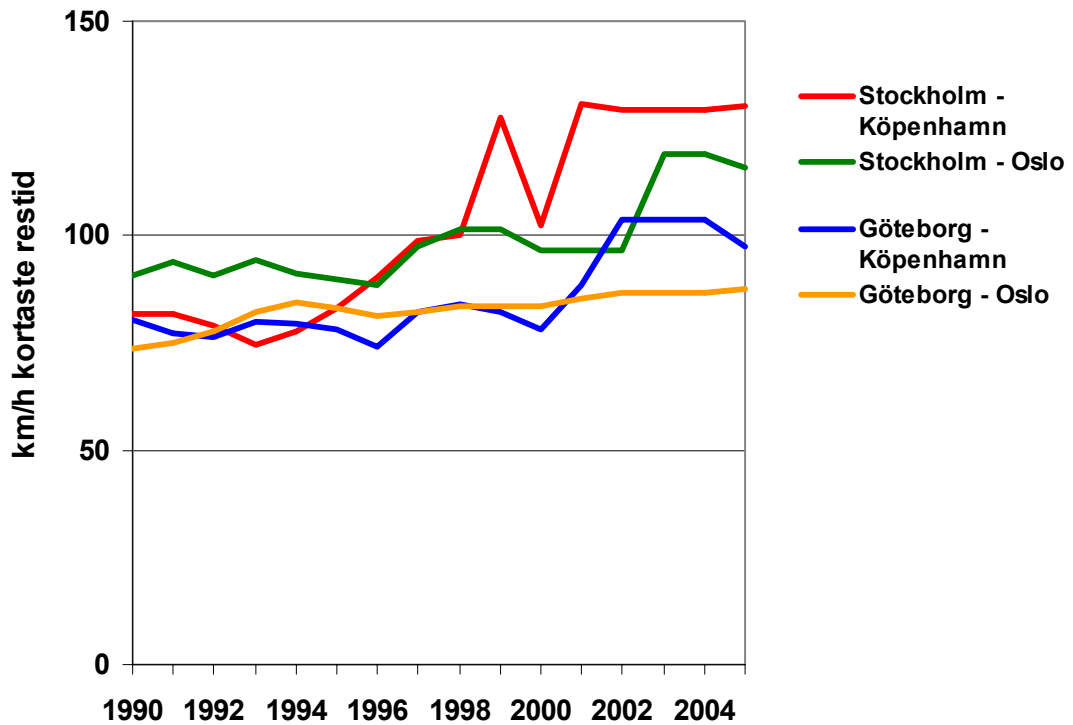
Medelhastigheten i utrikesförbindelserna har varit förhållandevis låg, lägre än i många motsvarande inrikesförbindelser. Det är först i början av 2000-talet som det skett förbättringar på alla linjer utom Göteborg-Oslo. Stockholm-Köpenhamn har förbättrats först med snabbtågets introduktion till Malmö redan i mitten på 1990-talet och därefter med Öresundsbron som invigdes i juni 2000 som redovisas från år 2001. Under 1999 gick ett direkttåg till Malmö med en kort anslutningstid till flygbåten till Köpenhamn och då var faktiskt restiden nästan lika kort som via Öresundsbron.

Mellan Göteborg och Köpenhamn blev genomsnittshastigheten högre dels i och med Öresundsbron år 2001 och dels i och med att vissa etapper av Västkustbanan blev klara 2002. Från 2005 gick de 3 turerna med X2000-tåg till Malmö med byte till Öresundståg för resa till Köpenhamn varför medelhastigheten minskade något. De 7 turerna med regionaltåg fortsatte däremot till Köpenhamn utan byte.

Mellan Oslo och Stockholm introducerades snabbtåg 2002 vilket förkortade restiden där till under 5 timmar. Konkurrensen från flyget mellan Stockholm-Oslo blev hård under 2004 och utbudet minskades successivt så att 2005 kördes endast veckoslutstrafik Stockholm-Oslo.

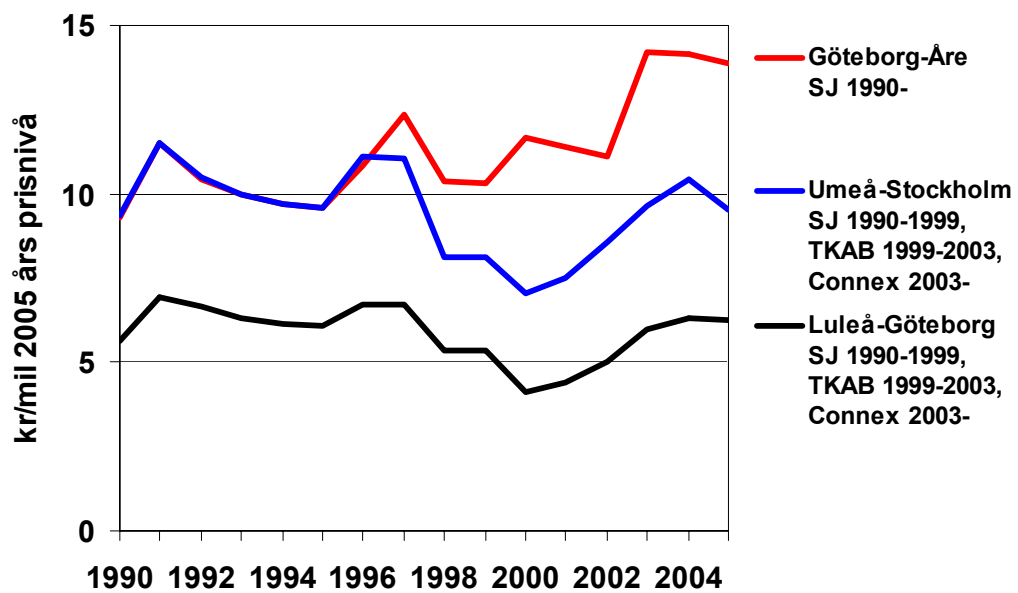
Göteborg-Oslo har den lägsta medelhastigheten. Utbudet har varierat något men mestadels legat omkring 3 turer per dag. SJ:s och NSB:s dotterbolag Linx körde trafiken 2001-2004, det sista året med snabbtåg. Från 2005 består trafiken av 3 regionaltåg Oslo-Halden som har förlängts till Göteborg. Dessa körs av NSB i samarbete med Tågkompaniet, som kör på SJ:s trafiktillstånd i Sverige.

Genomsnittshastighet snabbaste tåg



Nattåg - Biljettpris kr/mil

SJ, Tågkompaniet och Connex



10Nattåg med SJ, Tågkompaniet och Connex

Nattågstrafiken till övre Norrland upphandlas av Rikstrafiken och bedrevs av SJ fram t.o.m. år 1999. Från januari 2000 till 15 juni 2003 bedrevs den av Tågkompaniet och därefter av Connex. Nattågstrafiken till övre Norrland representeras av linjerna Stockholm-Umeå samt Göteborg-Luleå. Nattågstrafiken till Jämtland som under hela perioden bedrivits av SJ representeras av Göteborg-Åre. Strukturen år 2005 framgår av nedanstående tabell:

2005 T04 Relation	Avstånd km	Antal turer/dag	Medel- hastighet km/h	Pris kr/mil		
				2kl sov 3-bädd	Lägsta Sitt, ungd	Högsta 1kl kupé
Nattåg						
Göteborg-Åre	840	1	66	10,83	2,80	19,52
Stockholm-Umeå	838	2	74	8,35	5,01	17,90
Göteborg-Luleå	1434	1	77	4,88	2,93	10,46

När Tågkompaniet tog över nattågstrafiken till Norrland införde de ett något annorlunda utbud än SJ. Alla tåg gick direkt in till Umeå och sedan vidare norrut och utbudet var också mer anpassat till efterfrågevariationerna genom att man körde fler tåg i veckosluten än mitt i veckan. Restiden till orter norr om Umeå blev därmed något längre samtidigt som Umeå fick bättre förbindelser.

Prisstrukturen var enklare än SJ:s med samma taxa för alla relationer – en resa Göteborg-Luleå kostade lika mycket som en resa Stockholm-Umeå. Normalpriset för en 3-bäddskupé var 23% lägre än SJ:s mellan Luleå och Göteborg och 13% lägre mellan Umeå och Stockholm. SJ hade fler rabattmöjligheter med lägre priser där dock antalet platser var begränsat och varierade olika dagar. Tågkompaniet hade förutom ungdomsrabatt en rabatt om man köpte många biljetter (10, 20 etc). Vissa biljetter blev också dyrare med Tågkompaniet.

Tågkompaniet höjde priserna successivt till 2003 och låg då i vissa fall högre än vad SJ gjorde tidigare. Tågkompaniet hade dock fortfarande ett lägre grundpris än 1990 och var billigare än SJ på de längsta relationerna. SJ införde Just nu-priser i nattågen från 2005 och det blev också möjligt att boka biljett själv via nätet vilket inte var möjligt tidigare.

Den 16 juni 2003 övertogs Nattågstrafiken till övre Norrland av Connex, som i början har bibehöll Tågkompaniets upplägg och prissystem. Efter ett tag införde Connex ett mer flexibelt prissystem med mer differentierad prissättning och lägre priser vid förbokning. Detta ändrades dock åter hösten 2005 sannolikt delvis som följd av den hårda konkurrensen från lågprisflyget till en mer enhetlig prissättning med låga normalpriser.

Connex körde från 2003 ett nattåg via Sundsvall i stället för den vanliga vägen via Bollnäs på sträckan mellan Gävle och Ånge. Detta ändrades dock från 2005 så att tåget går den närmare vägen via Bollnäs på Norra stambanan. SJ började dock från 2005 köra en del av nattågen till Jämtland via Sundsvall.

11 Rikstrafiklinjer

Rikstrafiken stödjer ett antal interregionala linjer som upphandlas i konkurrens. En del av linjerna upphandlas av THM eller i samarbete med THM men Rikstrafiken, eller tidigare staten, bidrar i betydande grad ekonomiskt till trafiken. Förutom nattågstrafiken till Norrland som beskrivits i föregående kapitel framgår strukturen på dagtågen på övriga linjer 2005 av nedanstående tabell.

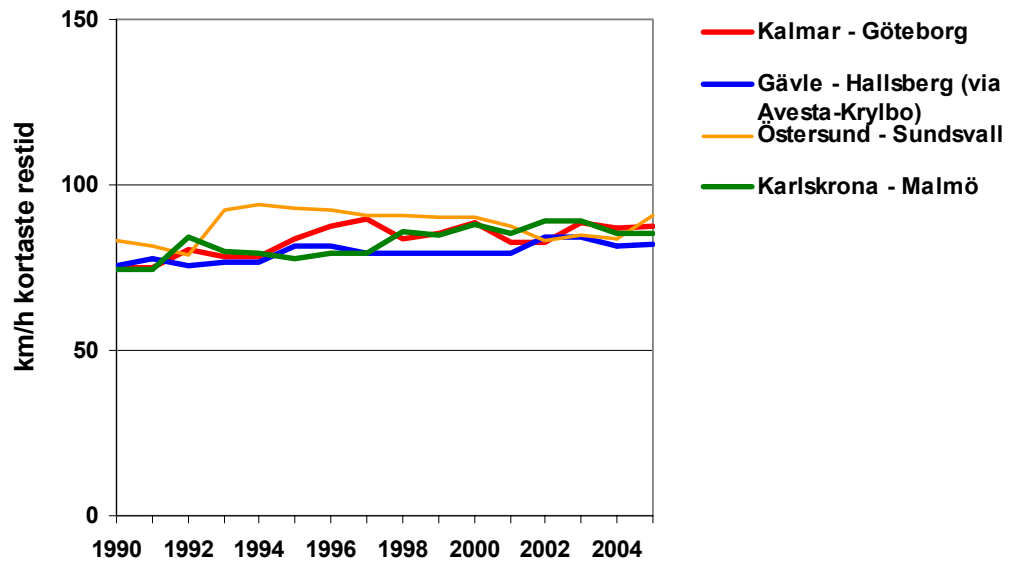
2005 T04 Relation	Avstånd km	Antal dt/dag	Hastighet km/h		IC/Reg pris (kr/mil)		Lägsta pris	Högsta pris
			Snabbas- te tåg	Genom- snitt	Vuxen Normal	Index 1990=100		
Rikstrafik								
Kalmar - Göteborg	352	4	87	83	11,59	101	4,38	17,36
Gävle - Avesta -Hallsber	252	3	82	79	9,56	86	6,11	18,02
Karlskrona - Malmö	244	11	85	83	8,20	74	6,31	12,42
Östersund - Sundsvall	197	5	91	86	10,30	92	10,30	10,30
Västerås - Norrköping	161	11	89	82	13,60	119	9,57	29,13
Mjölby - Örebro	121	7	89	84	11,90	83	11,90	26,69
Nässjö - Falköping	113	16	95	84	11,86	101	11,86	19,12
Borlänge - Gävle	115	8	80	73	11,22	98	11,22	19,04
Mora - Borlänge	104	11	80	75	9,81	84	9,81	19,23
Uddevalla - Herrljunga	91	7	83	81	12,97	77	12,97	24,84

I januari 2000 kom för första gången nya privata operatörer in i upphandlad trafik där operatören också själv bestämmer utbudet och sätter taxorna och därmed tar en intäktsrisk. Det var Tågkompaniet som vann upphandlingen om nattågstrafiken till övre Norrland och Sydvästen som fick trafiken på Väst kustbanan mellan Göteborg och Malmö samt BSM Nässjö-Jönköping-Falköping. Sydvästen gick i konkurs och SJ återtog trafiken i maj 2000. BSM köptes upp av BK-tåg som drev trafiken mellan Nässjö och Falköping till år 2002 då SJ åter tog över trafiken.

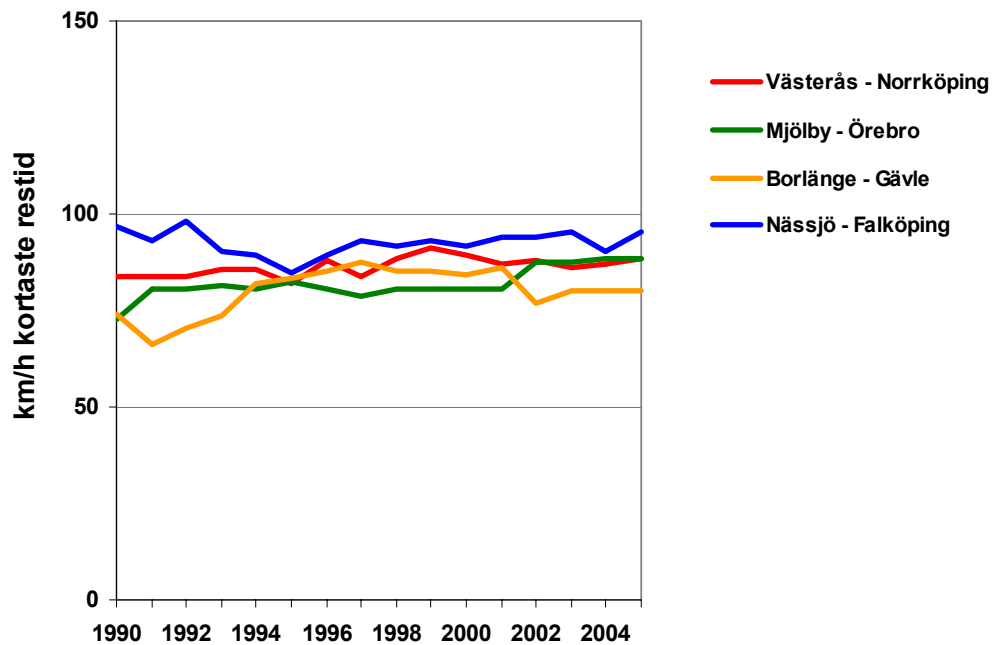
Tågkompaniet övertog trafiken på Mittlinjen Sundsvall-Östersund från SJ AB i juni 2002. Priset har höjts något men utbudet är ungefär detsamma. Möjligheten att åka till Östersund genom att byta från X2000 Stockholm-Sundsvall till Mittlinjen Sundsvall-Östersund har dock försämrats både när det gäller tidspassningen och genom att det inte går att köpa genomgående biljett lika billigt längre.

Förändringarna i utbudet, både när det gäller antal turer och genomsnittshastigheten, har i regel varit små under den studerade perioden. Genomsnittshastigheten på dessa linjer ligger omkring 80 km/h. Priserna följer i regel den normala SJ-taxan och blir dyrare per mil ju kortare avståndet är.

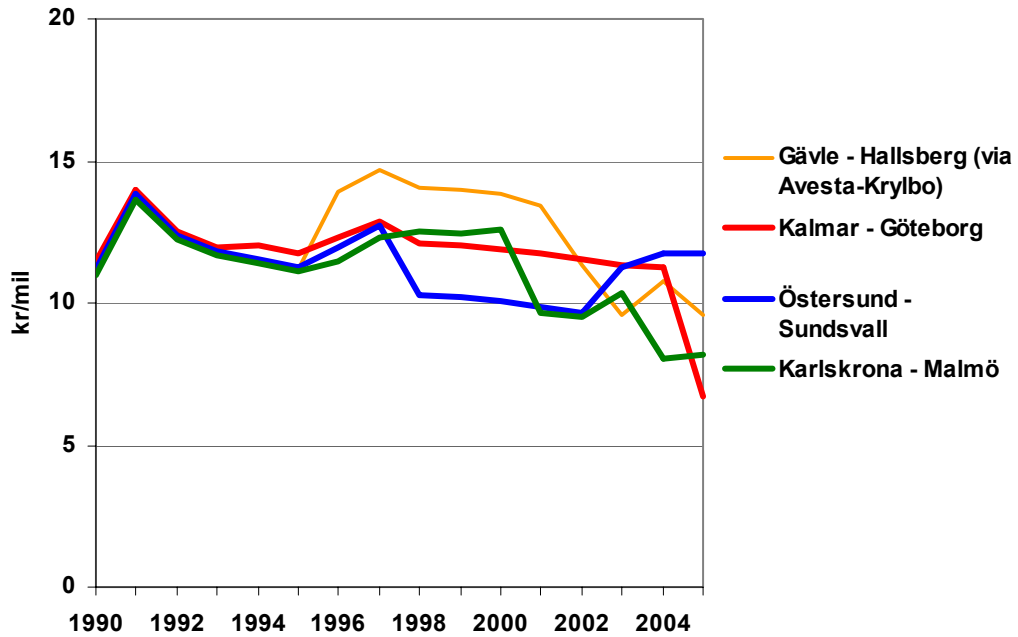
Genomsnittshastighet snabbaste tåg



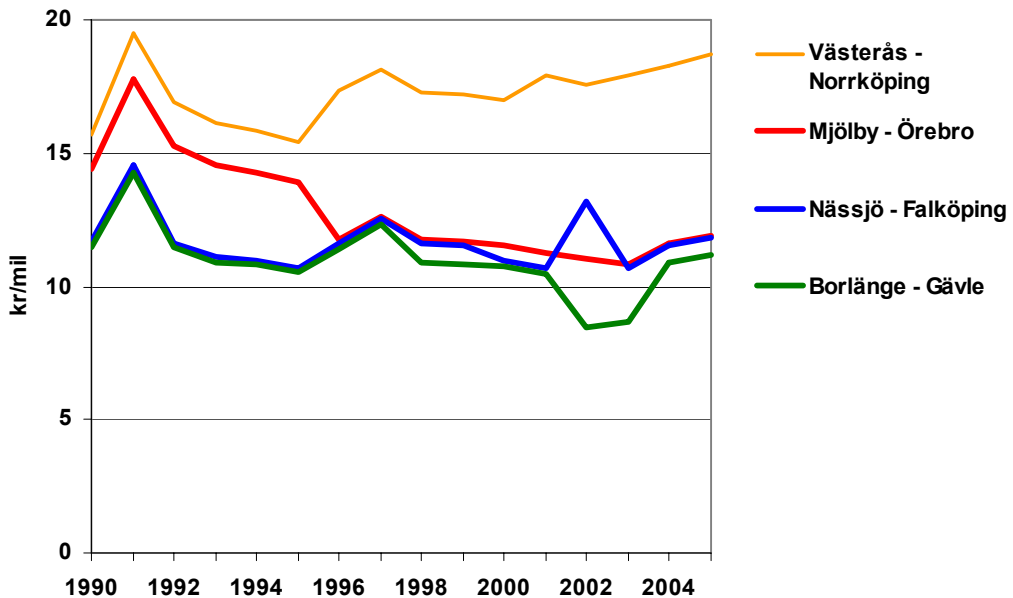
Genomsnittshastighet snabbaste tåg



Biljettpris kr/mil
Normalpris IC/Reg 2kl



Biljettpris kr/mil
Normalpris IC/Reg 2kl



12 Länsbanor

Länsbanorna har försvunnit som administrativt begrepp, men fortfarande kvarstår vissa skillnader i trafikstrukturen jämfört med övriga banor, tidigare kallade stombanor. De är från början i regel olönsamma bibanor där länshuvudmännen under 1980-talet fick ta över ansvaret för trafiken och fick ett visst bidrag för detta, även om man valde att lägga ned trafiken. De flesta banorna bibehölls och många gånger valde man också att bygga ut trafiken. Länsbanorna fungerar dels som regionala förbindelser dels som matarförbindelser till fjärrtågen.

Numera deltar ibland Rikstrafiken tillsammans med THM i upphandlingen av trafiken på länsbanorna och lämnar ett visst bidrag. SJ är inte heller dominerande som entreprenör utan flera andra operatörer har kommit in. Strukturen år 2005 framgår av nedanstående tabell:

2005 T04 Relation	Avstånd km	Antal dt/dag	Hastighet km/h		IC/Reg pris (kr/mil)			
			Snabbas- te tåg	Genom- snitt	Normal	Vuxen Index 1990=100	Lägsta	Högsta
Länsbanor								
Kalmar - Linköping	235	16	83	77	11,91	73	6,55	19,06
Halmstad - Nässjö	196	3	73	72	9,18	82	6,38	9,18
Malung - Borlänge	129	5	68	66	10,16	89	4,57	15,19
Simrishamn - Malmö	111	12	72	72	7,57	64	6,04	7,57
Torsby - Karlstad	102	6	73	58	.	.	.	.
Borås - Varberg	84	9	72	70	12,38	103	12,38	24,40
Värnamo - Jönköping	75	12	74	65	10,67	88	11,80	8,00
Fagersta - Västerås	73	12	77	76	10,46	84	6,88	21,32
Härnösand - Sundsvall	68	1	95	95	13,09	89	15,40	9,12
Ystad - Malmö	65	26	83	83	11,08	90	8,92	11,08

I Kalmar-Linköping ingår förbindelser över Alvesta med byte till X2000 varför denna inte är representativ för en länsbana. Sedan 1996 finns dock även direkta förbindelser via Stångådalsbanan.

Medelhastigheten ligger i regel mellan 60-70 km/h. Ett undantag utgör Ystad-Malmö som är upprustad och elektrifierad som trots täta stopp har en medelhastighet på drygt 80 km/h. Simrishamn-Malmö är en förlängning av denna linje där upprustningen blev klar 2003. Mellan Härnösand-Sundsvall finns endast en förbindelse som är ett X2000-tåg.

Utvecklingen 1990-2005 framgår av nedanstående tabell.

1990 2005 Relation	Turtäthet		Medelhastighet km/h		Pris kr/mil*		
	Dubbelturer/ vardag	1990	Normal 1990	2005	2klass normalpris 1990	2005	Index 1990-2005
Kalmar - Linköping	7	16	59	77	16,42	11,91	73
Halmstad - Nässjö	3	3	62	72	11,22	9,18	82
Malung - Borlänge	3	5	60	66	11,40	10,16	89
Simrishamn - Malmö	3	12	57	72	11,91	7,57	64
Torsby - Karlstad	4	6	52	58	.	.	.
Borås - Varberg	6	9	73	70	12,05	12,38	103
Värnamo - Jönköping	6	12	59	65	12,05	10,67	88
Fagersta - Västerås	5	12	66	76	12,38	10,46	84
Härnösand - Sundsvall	4	1	70	95	12,50	13,09	89
Ystad - Malmö	10	26	64	83	12,25	11,08	90

13 Lokala och regionala trafiksystem

I detta avsnitt redovisas lokala och regionala tågssystem och som jämförelse några av SJ:s tåg för långpendling samt flygpendeln till Arlanda. Strukturen på dessa vitt skilda trafiksystem framgår av följande tabell:

2005 T04 Relation	Avstånd km	Antal dt/dag	Hastighet km/h		Pris kr/mil	
			Snabbas- te tåg	Normal	Kontant 2klass	Månads- kort
SJ/TIM Regionaltåg						
Eskilstuna - Stockholm	117	18	140	115	10,09	5,77
Uppsala - Stockholm	66	55	113	102	9,70	7,20
Lokal- och regionaltåg på stornätet						
Hudiksvall - Gävle	145	15	140	123	8,28	2,29
Bollnäs - Gävle	99	13	99	94	9,09	3,36
Karlstad-Arvika	68	7	102	70		2,90
Linköping - Norrköping	47	45	128	104	17,02	4,68
Lokaltåg i storstäder						
Nynäshamn - Stockholm	64	27	63	63	9,38	2,34
Tumba - Stockholm	23	80	53	53	26,09	6,52
Alingsås - Göteborg	45	38	96	71	20,00	7,78
Lund - Malmö	16	94	80	69	22,50	9,06
SL bansystem						
Täby - Stockholm	18	71	72	54	33,33	8,33
Saltsjöbaden - Stockholm	16	51	37	33	37,50	9,38
Öresundståg						
Malmö - Köpenhamn	47	63	81	81	19,15	8,83
Arlanda - Stockholm						
Flygpendel	44	78	132	132	43,18	---
Arlanda - Stockholm	44	101	66	66	21,59	---

Pendeltågen kännetecknas av en mycket hög turtäthet och en genomsnittshastighet på 60-70 km/h med många stopp. På längre avstånd och med färre stopp kan medelhastigheten uppgå till 100 km/h.

I tabellen har månadskortpriset räknats om till en kostnad i kr/mil med utgångspunkt av 40 resor/månad. SL:s pendeltåg får ett lågt pris på långa avstånd, men relativt högt på korta avstånd. X-trafik och Östgötatraffiken har låga priser för månadskortsresenärer och samtidigt en mycket snabb trafik.

SJ:s tåg på längre avstånd Stockholm-Uppsala och Stockholm-Eskilstuna ligger på 6-7 kr/mil för månadskortsresenärer vilket är jämförbart med vissa länsbolags taxor för pendeltåg på kortare sträckor.

Arlandapendeln, som har en medelhastighet på 126 km/h ligger på en prisnivå på ca 40 kr/mil vilket motsvarar X2000-tågens högsta 1klass-priser. Flygpendeln tar

20 minuter och gick var 10-15:e minut jämfört med flygbussen som tar 35-40 minuter och går var 5-10:e minut. Normalpriset med flygpendeln var 190 kr och för flygbussen 95 kr, d v s halva priset men dubbla restiden.

Utvecklingen på vissa linjer 1990-2005 framgår av nedanstående tabell.

1990 2005 Relation	Turtäthet		Medelhastighet km/h		Pris kr/mil*		Index 1990-2005
	Dubbelturer/vardag	1990	2005	Normal	2005	Månadskort		1990	2005
SJ/TIM Regionaltåg							
Eskilstuna - Stockholm	8	18	68	115	4,18	5,77	138
Uppsala - Stockholm	24	55	81	102	4,96	7,20	145
Lokal- och regionaltåg på stornätet							
Hudiksvall - Gävle	8	15	86	123	1,37	2,29	167
Bollnäs - Gävle	7	13	67	94	2,01	3,36	167
Karlstad-Arvika	6	7	68	70	1,44	2,90	202
Linköping - Norrköping	15	45	94	104	1,29	4,68	362
Lokaltåg i storstäder							
Nynäshamn - Stockholm	16	27	58	63	1,19	2,34	198
Tumba - Stockholm	50	80	55	53	3,30	6,52	198
Alingsås - Göteborg	40	38	71	71	4,16	7,78	187
Lund - Malmö	63	94	64	69	0,00	9,06	
SL bansystem från 1994							
Täby - Stockholm	46	71	47	54	5,56	8,33	150
Saltsjöbaden - Stockholm	38	51	34	33	6,26	9,38	150
Öresundståg från 2001							
Malmö - Köpenhamn	62	63	81	81	7,65	8,83	115
Arlanda - Stockholm från 2000							
Flygpendel	74	78	132	132	29,33	43,18	147
Arlanda - Stockholm	99	101	66	66	14,67	21,59	147

*)2005 års prisnivå

14 Tunnelbana och spårväg

För tunnelbana och spårväg avses uppgifter om förändringar i linjenätet och utbudet i tågkilometer att samlas in och bearbetas. Uppgifterna har varit svåra att få fram och publiceras med viss eftersläpning, varför redovisningen i denna rapport måste bli begränsad, och tar sin utgångspunkt i år 2000. Tunnelbana finns bara i Stockholm. Spårvägar finns i Göteborg, Norrköping och Stockholm (Lidingöbanan, Nockebybanan och Tvärbanan).

Reshastigheten är i regel en följd av stationsavståndet och maxhastigheten och är oftast given när systemet är byggt. Förändringarna på grund av olika fordon och trafikmönster blir marginella. Som exempel kan nämnas att medelhastigheten på tunnelbanans gröna linje i Stockholm inte har förändrats sedan den öppnades 1950.

Tunnelbanan i Stockholm omfattar en linjelängd om 108 km, har 100 stationer och trafikeras av 631 vagnar (2003-01-01) med en maxhastighet på 80-90 km/h. Utbudet var 89,0 miljoner tågkilometer 2003. Några nya linjer eller andra förändringar av utbudet har inte skett sedan år 2000. En stor del av vagnparken har sedan år 2000 successivt bytts ut mot den nya vagnstypen C20 eller ”vagn 2000” där en vagn består av tre enheter och motsvarar 2,67 gamla vagnar. Under 2005 uppstod problem med bränder i några av vagnar av den gamla typen vilket innebar en viss begränsning av insatståg i högtrafik och tåglängder under hösten.

Spårvägen i Göteborg har 195 vagnar (2003), linjelängden var 145 km och utbudet var 14,4 miljoner tågkilometer 2003. Det har skett ganska stora förändringar sedan år 2000. Den 11/1 2002 invigdes den första etappen av det s.k. Kringenprojektet då Chalmerstunneln och Annedalslänken togs i bruk. Samtidigt gjorde en omläggning av linjenätet. Framst som följd av detta ökade spårvägen i Göteborg utbudet med 24% mätt i vagnkilometer mellan år 2000 och 2003.

Tvärbanan i Stockholm är 12 km och trafikeras av 22 vagnar med en maxhastighet på 80 km/h. I Stockholm invigdes den första etappen av den nya Tvärbanan mellan Gullmarsplan - Linjeholmen 1999. Tvärbanan förlängdes 2000 från Liljeholmen till Alvik och den 14/8 2002 från Gullmarsplan till Hammarby Sjöstad. Linjelängden är nu 12 km. Utbudet har ökat successivt. Den 29/1 2002 stängdes Tvärbanan av mellan Alvik och Linjeholmen sedan man funnit sprickor i två nybyggda broar. Trafiken kom igång den 14/3 sedan broarna reparerats provisoriskt.

Lidingöbanan är 9 km och trafikeras av 19 vagnar (2003) med en maxhastighet på 60 km/h. År 2001 förlängdes Lidingöbanan från Gåshaga till Gåshaga brygga. Några förändringar i trafiken har inte gjorts i trafiken sedan dess. Nockebybanan är 5,7 km och trafikeras av 14 vagnar (2003) med en maxhastighet på 50 km/h.

Spårvägsnätet i Norrköping har en linjelängd på 15 km och trafikeras av 27 vagnar (2003). Inga förändringar av linjenätet har gjorts under 2005.

15 Taxestruktur

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

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

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

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

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

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

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

Under 2002 införde SJ sista-minuten-pris för ungdomar och pensionärer som numera endast går att köpa via nätet och hämtas i automat eller köpas direkt i automat. Detta redovisas som lägsta pris i tabellerna. Prisdifferentiering i regionaltrafik har också börjat införas. Det började med Uppsalapendeln 1999 då busskonkurrensen blev stark där och har även införts på Mäljarbanan mellan

Stockholm och Västerås 2003 och senare generellt inom TIM-systemet. Det är en prisdifferentiering mellan hög- och lågtrafik. Lågtrafikpriset är drygt 20% lägre än i högtrafik. Högtrafikpris gäller måndag-torsdag 10:00-14:00, fredagar och söndagar efter 12:00, övrig tid gäller lågtrafikpris.

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

16 Slutsatser om undersökningsmetodik

I denna studie har utbudsdata sammanställts för åren 1990-2005, dvs en period på 16 år. Sammanställningen ger en rätt detaljerad bild av persontransportutbudet på stora delar av det svenska järnvägsnätet under denna period.

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

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

Svårigheter finns att få fram historiska data för priser på framförallt för relationer där länstrafikens taxa gäller och för relationer i utrikestrafik. Dessa finns inte publicerade på ett fullständigt sätt i Rikstidtabellen. Arbete pågår dock för att komplettera materialet på dessa punkter och i en kontinuerlig uppföljning där aktuella taxor samlas in är detta inget problem.

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. Det innebär att det skulle vara intressant att studera några relationer med kombinerade resor med flera operatörer inblandade. En översyn av de studerade relationerna föreslås göras i samband med en fortsatt undersökning.

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.

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

Utbudsdata på aggregerad nivå

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

- turantal
- kortaste restid

- medelrestid

I förekommande fall redovisas uppgifterna även uppdelade efter:

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

Nattåg

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

Bussar

I vissa fall har tågbusser 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 eller meningsfullt 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 Rikstidtabellen. 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: Lista över undersökta relationer

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

45 THM-tåg	Hudiksvall - Gävle	145	41
46	Bollnäs - Gävle	99	44
17	Trollhättan-Göteborg	82	72
47	Karlstad-Arvika	68	70
48	Linköping - Norrköping	47	81
49 Storstad	Nynäshamn - Stockholm	64	112
50	Tumba - Stockholm	23	114
51	Alingsås - Göteborg	45	131
52	Lund - Malmö	16	104
53	Täby - Stockholm	18	122
54	Saltsjöbaden - Stockholm	16	128
55	Malmö - Köpenhamn	47	101
56 Privat	Arlanda - Stockholm	44	46

Kompletterande relationer m h t till Banverkets framtidsplan och lokala arbetsmarknader

1 BVF/LA-regioner	Norrköping-Malmö	435	80
2	Umeå-Kiruna	351	40
3	Luleå-Kiruna	304	30
4	Kalmar-Malmö	295	95
5	Nässjö-Malmö	268	80
6	Jönköping-Göteborg	184	65
7	Strömstad-Göteborg	180	130
8	Jönköping-Linköping	163	65
9	Halmstad-Malmö	157	100
10	Halmstad-Göteborg	150	100
11	Kristianstad-Malmö	113	90
12	Udevalla-Göteborg	92	130
13	Vänersborg-Göteborg	86	72
14	Hässleholm-Helsingborg	77	91
15	Varberg-Göteborg	76	100
16	Borås-Göteborg	72	97
17	Helsingborg-Malmö	65	108
18	Uppsala-Tierp	62	45
19 Kompl jvg	Lidköping-Stockholm	343	63
20	Nässjö-Oskarhamn	149	85
21	Lidköping-Göteborg	135	63
22	Vimmerby-Linköping	101	84
23	Emmaboda-Karlskrona	57	96
24	Borås-Herrljunga	43	67
25	Nässjö-Vetlanda	37	88

Kompletterande bussrelationer - Botniabanan

26 Buss	Umeå-Örnsköldsvik	108	42
27	Umeå-Härnösand	220	42
28	Umeå-Sundsvall	273	42
29	Sollefteå-Sundsvall	139	42

Bilaga 3: Tabeller över utbud 1990-2005

17 SJ fjärtrafik med X2000-trafik

Göteborg - Stockholm												
År	Antal turer *				Restid *		Biljettpriser					
	Totalt	därav Snabbtåg	därav bytesfri	därav Västerås	Kortaste restid	Medel- restid	IC		X2000		Lägsta pris	Högsta pris
							2kl grundpris	(Index)	2 kl helgpris	2 kl rabatt		
1990	14	---	14	---	3:49	4:11	479 kr	100	.	.	140 kr	750 kr
1991	14	2	14	---	3:22	4:12	584 kr	122	886 kr	.	165 kr	1 222 kr
1992	16	7	16	---	3:18	4:00	524 kr	109	819 kr	.	274 kr	1 193 kr
1993	17	8	17	---	2:59	3:47	500 kr	104	783 kr	.	143 kr	1 140 kr
1994	15	8	15	---	2:59	3:46	501 kr	105	755 kr	.	151 kr	1 105 kr
1995	16	9	16	---	3:05	3:46	489 kr	102	736 kr	.	147 kr	1 077 kr
1996	18	13	18	---	2:54	3:31	526 kr	110	706 kr	509 kr	184 kr	1 369 kr
1997	18	13	18	---	2:54	3:29	550 kr	115	774 kr	534 kr	193 kr	1 362 kr
1998	14	11	14	---	2:54	3:28	551 kr	115	551 kr	415 kr	191 kr	1 304 kr
1999	18	12	18	6	2:59	3:55	548 kr	114	548 kr	413 kr	190 kr	1 298 kr
2000	21	15	21	6	2:59	3:41	559 kr	117	559 kr	419 kr	199 kr	1 323 kr
2001	21	15	21	6	2:59	3:42	572 kr	119	682 kr	504 kr	194 kr	1 328 kr
2002	21	15	21	6	2:55	3:41	560 kr	117	668 kr	493 kr	190 kr	1 300 kr
2003	22	15	21	7	2:57	3:50	524 kr	109	686 kr	499 kr	197 kr	1 487 kr
2004	22	15	22	7	2:55	3:39	501 kr	105	683 kr	272 kr	150 kr	1 475 kr
2005	22	16	22	7	2:55	3:37	512 kr	107	696 kr	280 kr	154 kr	1 469 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Sundsvall - Stockholm												
År	Antal turer *				Restid *		Biljettpriser					
	Totalt	därav Snabbtåg	därav bytesfri	Kortaste restid	Medel- restid	IC		X2000		Lägsta pris	Högsta pris	
						2kl grundpris	(Index)	2 kl helgpris	2 kl rabatt			
1990	7	---	6	4:36	4:42	453 kr	100	.	.	134 kr	710 kr	
1991	7	---	6	4:40	4:51	552 kr	122	.	.	157 kr	868 kr	
1992	7	---	5	4:17	4:50	496 kr	109	.	.	261 kr	849 kr	
1993	7	---	5	4:28	4:45	474 kr	105	.	.	136 kr	812 kr	
1994	4	---	4	4:17	4:43	474 kr	105	.	.	144 kr	803 kr	
1995	7	---	5	4:25	4:36	462 kr	102	.	.	141 kr	784 kr	
1996	7	1	6	3:59	4:33	476 kr	105	657 kr	460 kr	167 kr	1 030 kr	
1997	6	1	5	3:40	4:18	501 kr	111	719 kr	480 kr	175 kr	1 024 kr	
1998	6	1	4	3:31	4:12	458 kr	101	458 kr	366 kr	169 kr	1 080 kr	
1999	6	4	5	3:15	3:37	456 kr	101	456 kr	364 kr	168 kr	1 075 kr	
2000	8	6	7	3:07	3:28	452 kr	100	452 kr	360 kr	167 kr	1 183 kr	
2001	8	6	7	3:11	3:29	441 kr	97	446 kr	352 kr	178 kr	1 186 kr	
2002	10	8	9	3:12	3:28	432 kr	95	437 kr	344 kr	175 kr	1 161 kr	
2003	8	7	8	3:26	3:31	423 kr	93	499 kr	368 kr	163 kr	1 306 kr	
2004	9	7	9	3:21	3:36	422 kr	93	605 kr	236 kr	183 kr	1 132 kr	
2005	8	8	8	3:22	3:23	432 kr	95	605 kr	243 kr	154 kr	1 299 kr	

*) Alla dagtåg

□

□

Malmö - Stockholm												
År	Antal turer *				Restid *		Biljettpriser					
	Totalt	därav Snabbtåg	därav bytesfri	därav Nyköping	Kortaste restid	Medel- restid	IC		X2000		Lägsta pris	Högsta pris
							2kl grundpris	(Index)	2 kl helgpris	2 kl rabatt		
1990	7	---	5	---	6:06	6:25	559 kr	100	.	.	161 kr	877 kr
1991	7	---	6	---	6:12	6:32	682 kr	122	.	.	190 kr	1 077 kr
1992	7	---	7	---	6:12	6:34	613 kr	110	.	.	319 kr	1 053 kr
1993	7	---	7	---	6:27	6:46	586 kr	105	.	.	164 kr	1 007 kr
1994	7	---	7	---	6:16	6:41	583 kr	104	.	.	172 kr	995 kr
1995	9	2	9	---	5:14	6:10	569 kr	102	.	.	167 kr	971 kr
1996	10	7	10	---	4:46	5:20	610 kr	109	712 kr	526 kr	214 kr	1 424 kr
1997	10	7	10	---	4:39	5:12	642 kr	115	779 kr	550 kr	225 kr	1 417 kr
1998	11	8	11	---	4:09	4:59	611 kr	109	611 kr	486 kr	224 kr	1 527 kr
1999	11	8	11	---	4:09	4:57	608 kr	109	608 kr	483 kr	223 kr	1 520 kr
2000	13	11	13	---	4:11	4:43	602 kr	108	602 kr	479 kr	231 kr	1 560 kr
2001	14	12	14	---	4:00	4:50	598 kr	107	703 kr	535 kr	231 kr	1 554 kr
2002	14	12	14	2	4:15	4:45	586 kr	105	689 kr	524 kr	226 kr	1 521 kr
2003	15	13	15	---	4:03	4:44	590 kr	106	726 kr	550 kr	216 kr	1 608 kr
2004	16	13	16	---	4:26	4:49	690 kr	124	657 kr	260 kr	203 kr	1 591 kr
2005	13	13	13	---	4:21	4:26	705 kr	126	665 kr	268 kr	154 kr	1 584 kr

*) Alla dagtåg

Kalmar - Stockholm													
År	Antal turer *				Restid *		Biljettpriser					Lägsta pris	Högsta pris
	Totalt	därav Snabbtåg	därav bytesfri	därav Hultsfred	Kortaste restid	Medelrestid	IC		X2000				
							2kl grundpris	(Index)	2 kl helgpris	2 kl rabatt			
1990	6	---	1	---	6:09	6:23	537 kr	100	.	.	155 kr	843 kr	
1991	6	---	1	---	6:15	6:28	657 kr	122	.	.	183 kr	1 035 kr	
1992	6	---	1	---	6:12	6:25	589 kr	110	.	.	306 kr	1 011 kr	
1993	6	---	1	---	6:26	6:34	563 kr	105	.	.	158 kr	966 kr	
1994	7	---	---	---	6:04	6:26	561 kr	104	.	.	166 kr	956 kr	
1995	9	2	---	---	5:31	6:12	547 kr	102	.	.	162 kr	932 kr	
1996	7	7	---	---	4:59	5:05	690 kr	128	.	.	242 kr	1 506 kr	
1997	14	11	---	5	4:44	5:14	561 kr	105	.	.	196 kr	1 068 kr	
1998	14	11	---	5	4:41	5:15	556 kr	104	.	.	207 kr	993 kr	
1999	13	9	2	5	4:46	5:20	554 kr	103	.	.	206 kr	1 401 kr	
2000	15	12	2	5	4:36	5:01	554 kr	103	.	.	215 kr	1 377 kr	
2001	14	10	2	5	4:40	5:05	520 kr	97	.	.	215 kr	1 449 kr	
2002	14	10	3	4	4:37	5:00	488 kr	91	.	.	211 kr	1 418 kr	
2003	15	11	3	5	4:32	5:01	539 kr	100	.	.	197 kr	1 003 kr	
2004	15	10	---	5	4:32	4:50	685 kr	128	809 kr	301 kr	255 kr	1 331 kr	
2005	15	10	---	5	4:32	4:49	555 kr	103	736 kr	296 kr	154 kr	1 334 kr	

*) Alla dagtåg

□

□

Östersund - Stockholm													
År	Antal turer *				Restid *		Biljettpriser					Lägsta pris	Högsta pris
	Totalt	därav Snabbtåg	därav bytesfri	därav Sundsvall	Kortaste restid	Medelrestid	IC		X2000				
							2kl grundpris	(Index)	2 kl helgpris	2 kl rabatt			
1990	2	---	2	---	6:26	6:31	537 kr	100	.	.	155 kr	843 kr	
1991	3	---	3	---	6:23	6:32	657 kr	122	.	.	183 kr	1 035 kr	
1992	3	---	3	---	6:17	6:22	589 kr	110	.	.	306 kr	1 011 kr	
1993	3	---	2	1	6:18	6:46	563 kr	105	.	.	158 kr	966 kr	
1994	3	---	3	---	5:40	6:05	561 kr	104	.	.	166 kr	956 kr	
1995	4	---	3	1	5:50	6:27	547 kr	102	.	.	162 kr	932 kr	
1996	4	---	3	1	6:00	6:28	601 kr	112	.	.	210 kr	1 011 kr	
1997	4	---	3	---	6:02	6:23	634 kr	118	.	.	222 kr	1 065 kr	
1998	2	---	2	---	5:57	5:57	546 kr	102	.	.	191 kr	927 kr	
1999	5	2	2	3	5:34	5:43	543 kr	101	.	.	190 kr	923 kr	
2000	5	2	2	3	5:35	5:46	538 kr	100	.	.	188 kr	914 kr	
2001	5	2	3	2	5:38	5:46	556 kr	104	.	.	220 kr	992 kr	
2002	6	3	2	4	5:43	6:05	519 kr	97	.	.	211 kr	971 kr	
2003	5	1	3	2	5:30	5:47	539 kr	100	.	.	202 kr	1 008 kr	
2004	6	2	3	3	5:32	6:01	558 kr	104	692 kr	255 kr	215 kr	1 130 kr	
2005	6	3	3	3	5:40	5:59	572 kr	107	618 kr	249 kr	154 kr	1 324 kr	

*) Alla dagtåg

□

□

Karlstad - Stockholm													
År	Antal turer *				Restid *		Biljettpriser					Lägsta pris	Högsta pris
	Totalt	därav Snabbtåg	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	IC		X2000					
						2kl grundpris	(Index)	2 kl helgpris	2 kl rabatt				
1990	7	---	4	3:08	3:15	376 kr	100	.	.	115 kr	586 kr		
1991	8	---	5	3:05	3:19	458 kr	122	.	.	133 kr	718 kr		
1992	8	---	5	2:59	3:19	411 kr	109	.	.	218 kr	701 kr		
1993	10	3	6	2:39	3:08	393 kr	104	.	.	115 kr	670 kr		
1994	8	1	4	2:35	3:16	395 kr	105	.	.	124 kr	666 kr		
1995	8	1	5	2:33	3:13	385 kr	102	.	.	121 kr	649 kr		
1996	8	1	5	2:28	3:13	394 kr	105	509 kr	378 kr	138 kr	871 kr		
1997	5	1	5	2:28	2:57	420 kr	111	583 kr	392 kr	147 kr	866 kr		
1998	5	2	5	2:27	2:46	398 kr	106	398 kr	316 kr	147 kr	895 kr		
1999	6	2	5	2:28	2:52	396 kr	105	396 kr	315 kr	147 kr	891 kr		
2000	6	2	6	2:28	2:54	398 kr	106	398 kr	317 kr	145 kr	882 kr		
2001	7	2	7	2:28	2:56	409 kr	109	425 kr	341 kr	142 kr	919 kr		
2002	7	2	7	2:25	2:52	401 kr	106	416 kr	334 kr	139 kr	899 kr		
2003	9	4	8	2:18	2:58	434 kr	115	454 kr	403 kr	149 kr	1 170 kr		
2004	9	6	9	2:15	2:39	433 kr	115	455 kr	150 kr	141 kr	1 179 kr		
2005	7	7	7	2:19	2:25	443 kr	118	464 kr	187 kr	154 kr	1 044 kr		

*) Alla dagtåg

Malmö - Göteborg												
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser					Lägsta pris	Högsta pris
	Totalt	därav Snabbtåg	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	IC		X2000				
						2kl grundpris	(Index)	2 kl helgpris	2 kl rabatt			
1990	6	---	6	3:25	3:33	367 kr	100	.	.	112 kr	571 kr	
1991	5	---	5	3:30	3:46	446 kr	121	.	.	131 kr	699 kr	
1992	9	---	9	3:42	3:53	401 kr	109	.	.	212 kr	683 kr	
1993	8	---	8	3:20	3:51	383 kr	104	.	.	113 kr	653 kr	
1994	7	---	6	3:42	3:55	386 kr	105	.	.	122 kr	650 kr	
1995	8	---	8	3:31	3:58	376 kr	103	.	.	119 kr	634 kr	
1996	15	3	15	3:08	3:43	411 kr	112	602 kr	438 kr	144 kr	821 kr	
1997	13	3	13	3:05	3:42	430 kr	117	599 kr	458 kr	151 kr	817 kr	
1998	8	4	8	3:08	3:25	431 kr	117	431 kr	338 kr	147 kr	862 kr	
1999	8	4	8	3:08	3:25	429 kr	117	429 kr	337 kr	147 kr	858 kr	
2000	10	---	10	3:25	3:38	355 kr	97	355 kr	.	156 kr	817 kr	
2001	11	5	11	2:59	3:27	409 kr	112	451 kr	346 kr	157 kr	961 kr	
2002	11	5	11	2:46	3:07	401 kr	109	442 kr	339 kr	154 kr	940 kr	
2003	12	5	12	2:46	3:09	434 kr	118	479 kr	398 kr	197 kr	1 089 kr	
2004	10	3	10	2:47	3:13	336 kr	92	362 kr	150 kr	112 kr	1 104 kr	
2005	10	3	10	2:42	3:02	344 kr	94	288 kr	154 kr	154 kr	814 kr	

*) Alla dagtåg

□

□

Borlänge - Stockholm												
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser					Lägsta pris	Högsta pris
	Totalt	därav Snabbtåg	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	IC		X2000				
						2kl grundpris	(Index)	2 kl helgpris	2 kl rabatt			
1990	7	---	7	2:31	2:41	275 kr	100	.	.	89 kr	424 kr	
1991	7	---	7	2:29	2:38	332 kr	121	.	.	102 kr	516 kr	
1992	8	---	8	2:09	2:32	299 kr	109	.	.	162 kr	506 kr	
1993	8	---	8	2:06	2:32	286 kr	104	.	.	89 kr	483 kr	
1994	9	3	9	2:04	2:31	291 kr	106	.	.	98 kr	484 kr	
1995	9	3	9	2:16	2:35	284 kr	103	.	.	96 kr	472 kr	
1996	7	2	7	2:08	2:35	279 kr	101	449 kr	296 kr	98 kr	723 kr	
1997	7	2	7	2:01	2:29	300 kr	109	490 kr	311 kr	105 kr	719 kr	
1998	6	1	6	2:00	2:20	300 kr	109	300 kr	229 kr	98 kr	720 kr	
1999	6	1	6	1:59	2:19	299 kr	108	299 kr	228 kr	98 kr	717 kr	
2000	7	1	7	1:59	2:20	242 kr	88	242 kr	183 kr	97 kr	710 kr	
2001	7	1	7	2:01	2:24	241 kr	88	262 kr	199 kr	126 kr	819 kr	
2002	9	1	9	2:11	2:28	236 kr	86	257 kr	195 kr	123 kr	802 kr	
2003	8	1	8	2:06	2:26	247 kr	90	272 kr	207 kr	116 kr	786 kr	
2004	7	1	7	2:07	2:25	247 kr	90	333 kr	150 kr	81 kr	809 kr	
2005	8	---	8	2:11	2:26	252 kr	92	341 kr	154 kr	154 kr	814 kr	

*) Alla dagtåg

□

□

Linköping - Stockholm													
År	Antal turer *				Restid *		Biljettpriser					Lägsta pris	Högsta pris
	Totalt	därav Snabbtåg	därav bytesfri	därav Nyköping	Kortaste restid	Medelrestid	IC		X2000				
							2kl grundpris	(Index)	2 kl helgpris	2 kl rabatt			
1990	18	---	18	9	2:21	2:29	255 kr	100	.	.	85 kr	391 kr	
1991	17	---	17	9	2:23	2:32	306 kr	120	.	.	95 kr	475 kr	
1992	18	---	18	9	2:22	2:30	276 kr	108	.	.	151 kr	465 kr	
1993	20	4	20	10	1:53	2:23	264 kr	104	.	.	83 kr	726 kr	
1994	17	4	16	9	1:53	2:22	270 kr	106	.	.	94 kr	525 kr	
1995	17	5	17	9	1:47	2:10	263 kr	103	.	.	91 kr	512 kr	
1996	17	9	16	6	1:48	2:05	268 kr	105	.	.	94 kr	602 kr	
1997	14	9	14	5	1:47	2:01	283 kr	111	.	.	99 kr	599 kr	
1998	20	11	20	7	1:36	1:59	273 kr	107	.	.	98 kr	709 kr	
1999	19	11	19	7	1:36	1:59	271 kr	106	.	.	98 kr	706 kr	
2000	21	13	21	7	1:38	1:57	269 kr	105	.	.	102 kr	737 kr	
2001	21	13	20	8	1:41	1:56	278 kr	109	.	.	110 kr	777 kr	
2002	28	14	28	13	1:37	2:00	272 kr	107	.	.	108 kr	761 kr	
2003	24	12	24	10	1:35	1:58	282 kr	111	338 kr	227 kr	106 kr	802 kr	
2004	24	13	24	10	1:40	1:58	269 kr	106	336 kr	150 kr	105 kr	826 kr	
2005	23	14	23	8	1:38	1:54	275 kr	108	345 kr	154 kr	154 kr	829 kr	

*) Alla dagtåg

Gävle - Stockholm											
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser					
	Totalt	därav Snabbtag	därav bytesfri	Kortaste restid	Medel- restid	IC		X2000		Lägsta pris	Högsta pris
						2kl grundpris	(Index)	2 kl helgpris	2 kl rabatt		
1990	12	---	12	1:48	1:53	227 kr	100	.	.	77 kr	347 kr
1991	11	---	11	1:54	2:00	272 kr	120	.	.	86 kr	420 kr
1992	11	---	11	1:55	2:05	241 kr	106	.	.	133 kr	404 kr
1993	11	---	11	1:55	2:04	231 kr	102	.	.	75 kr	386 kr
1994	11	---	11	1:47	1:59	237 kr	105	.	.	85 kr	389 kr
1995	12	---	12	1:53	2:02	231 kr	102	.	.	83 kr	380 kr
1996	13	1	13	1:48	1:56	246 kr	109	.	.	86 kr	548 kr
1997	13	1	13	1:38	1:50	262 kr	115	.	.	92 kr	545 kr
1998	13	1	11	1:33	1:44	273 kr	120	.	.	98 kr	709 kr
1999	12	4	12	1:20	1:33	271 kr	120	.	.	98 kr	706 kr
2000	12	6	12	1:20	1:29	269 kr	119	.	.	97 kr	769 kr
2001	16	7	16	1:21	1:31	262 kr	116	.	.	105 kr	814 kr
2002	18	9	18	1:21	1:30	247 kr	109	.	.	103 kr	797 kr
2003	17	8	17	1:23	1:32	252 kr	111	272 kr	222 kr	97 kr	807 kr
2004	19	8	19	1:27	1:35	236 kr	104	317 kr	150 kr	98 kr	832 kr
2005	19	8	19	1:27	1:36	241 kr	106	323 kr	154 kr	154 kr	834 kr

*) Alla dagtåg

SJ Regionaltrafik

Karlstad - Göteborg								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	6	6	2:56	2:59	279 kr	100	70 kr	447 kr
1991	5	5	2:52	2:58	346 kr	124	86 kr	578 kr
1992	5	5	2:55	3:01	310 kr	111	156 kr	542 kr
1993	5	5	2:55	3:02	296 kr	106	74 kr	518 kr
1994	5	5	2:52	2:59	290 kr	104	73 kr	507 kr
1995	6	6	2:56	3:02	283 kr	101	72 kr	494 kr
1996	6	6	2:57	3:02	296 kr	106	104 kr	493 kr
1997	6	6	2:55	3:03	153 kr	55	53 kr	518 kr
1998	6	6	2:55	3:01	153 kr	55	109 kr	518 kr
1999	4	4	2:55	3:01	152 kr	54	109 kr	516 kr
2000	4	4	2:51	2:59	183 kr	65	129 kr	511 kr
2001	4	4	2:52	2:58	178 kr	64	126 kr	525 kr
2002	5	5	2:55	2:58	175 kr	63	123 kr	514 kr
2003	5	5	2:49	3:00	222 kr	79	120 kr	555 kr
2004	5	5	2:54	2:59	231 kr	83	137 kr	594 kr
2005	5	5	2:33	2:53	237 kr	85	154 kr	608 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Örebro - Stockholm												
År	Antal turer *						Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav Snabbtåg	därav bytesfri	därav Västerås	därav Eskilstuna	därav Hallsberg	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	21	---	7	6	---	15	2:14	2:33	237 kr	100	59 kr	381 kr
1991	21	---	6	7	---	14	2:16	2:40	295 kr	124	74 kr	471 kr
1992	16	---	7	6	---	10	2:17	2:42	264 kr	111	133 kr	462 kr
1993	17	---	7	6	---	11	2:13	2:35	253 kr	106	63 kr	442 kr
1994	18	2	6	5	---	13	1:56	2:32	247 kr	104	62 kr	432 kr
1995	17	2	5	5	---	12	1:51	2:34	241 kr	101	61 kr	421 kr
1996	23	9	6	6	---	17	1:52	2:27	257 kr	108	90 kr	433 kr
1997	22	8	6	6	---	16	1:52	2:26	272 kr	115	95 kr	458 kr
1998	34	8	18	9	10	15	1:50	2:08	251 kr	106	98 kr	447 kr
1999	30	5	19	9	10	11	1:52	2:10	250 kr	105	195 kr	445 kr
2000	30	7	18	9	10	11	1:52	2:03	247 kr	104	97 kr	441 kr
2001	30	5	20	9	10	11	1:52	2:06	268 kr	113	94 kr	472 kr
2002	27	5	19	9	10	8	1:45	2:01	262 kr	110	93 kr	463 kr
2003	28	7	16	7	9	12	1:49	2:06	245 kr	103	87 kr	475 kr
2004	48	4	30	19	11	18	1:50	2:08	214 kr	90	121 kr	533 kr
2005	30	9	18	14	---	16	1:42	2:04	219 kr	92	171 kr	546 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Eskilstuna - Stockholm												
År	Antal turer *						Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav Alla dagtåg	därav Bussar	därav bytesfri	därav Flen	därav Västerås	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	8	4	4	7	---	---	1:35	1:43	138 kr	100	42 kr	220 kr
1991	8	5	3	8	---	---	1:41	1:48	170 kr	124	52 kr	273 kr
1992	8	5	3	8	---	---	1:39	1:47	139 kr	101	70 kr	243 kr
1993	8	5	3	8	---	---	1:38	1:46	126 kr	91	44 kr	220 kr
1994	21	3	18	19	2	1	1:50	2:06	130 kr	94	43 kr	227 kr
1995	23	4	19	20	3	1	1:40	2:04	127 kr	92	42 kr	221 kr
1996	27	8	19	20	7	1	1:44	2:04	131 kr	95	46 kr	131 kr
1997	27	8	19	20	7	1	1:49	2:04	142 kr	103	50 kr	142 kr
1998	18	18	---	18	---	---	1:00	1:00	136 kr	99	93 kr	240 kr
1999	18	18	---	18	---	---	1:00	1:00	136 kr	99	92 kr	244 kr
2000	18	18	---	18	---	---	1:02	1:02	134 kr	98	97 kr	237 kr
2001	18	18	---	18	---	---	1:02	1:02	142 kr	103	94 kr	262 kr
2002	18	18	---	18	---	---	1:02	1:03	139 kr	101	93 kr	257 kr
2003	19	19	---	19	---	---	0:54	1:04	139 kr	101	87 kr	264 kr
2004	20	20	---	20	---	---	0:50	1:05	114 kr	83	65 kr	297 kr
2005	18	18	---	18	---	---	0:50	1:01	118 kr	86	67 kr	304 kr

*) Alla dagtåg + bussar

Västerås - Stockholm										
År	Antal turer *				Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav Alla dagtåg	därav Bussar	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	17	17	---	17	1:18	1:18	132 kr	100	42 kr	212 kr
1991	13	13	---	13	1:18	1:18	164 kr	124	52 kr	263 kr
1992	13	13	---	13	1:18	1:18	136 kr	103	81 kr	257 kr
1993	13	13	---	13	1:18	1:18	126 kr	95	44 kr	220 kr
1994	14	12	2	14	1:20	1:21	124 kr	94	43 kr	217 kr
1995	13	11	2	13	1:22	1:24	121 kr	92	42 kr	211 kr
1996	20	12	8	20	1:21	1:26	126 kr	95	77 kr	214 kr
1997	21	11	10	21	1:20	1:26	120 kr	91	104 kr	202 kr
1998	21	21	---	21	1:13	1:13	125 kr	95	125 kr	224 kr
1999	21	21	---	21	1:15	1:15	125 kr	94	125 kr	223 kr
2000	20	20	---	20	1:07	1:07	124 kr	94	124 kr	220 kr
2001	20	20	---	20	1:07	1:07	147 kr	111	94 kr	189 kr
2002	22	22	---	22	0:59	0:59	144 kr	109	93 kr	242 kr
2003	33	33	---	33	0:53	0:54	144 kr	109	76 kr	288 kr
2004	33	33	---	33	0:51	0:54	114 kr	87	65 kr	322 kr
2005	22	22	---	22	0:50	0:55	118 kr	89	67 kr	330 kr

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Nyköping - Stockholm										
År	Antal turer *				Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav Alla dagtåg	därav Bussar	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	12	12	---	12	1:11	1:14	121 kr	100	42 kr	194 kr
1991	12	12	---	12	1:12	1:14	151 kr	124	52 kr	241 kr
1992	13	13	---	13	1:07	1:13	147 kr	121	74 kr	235 kr
1993	13	13	---	13	1:06	1:12	113 kr	93	44 kr	197 kr
1994	12	12	---	12	1:07	1:12	112 kr	92	43 kr	195 kr
1995	10	10	---	10	1:05	1:08	109 kr	90	42 kr	190 kr
1996	10	10	---	10	1:02	1:07	153 kr	126	93 kr	257 kr
1997	10	10	---	10	1:01	1:05	142 kr	117	120 kr	240 kr
1998	12	9	3	12	1:03	1:09	147 kr	121	98 kr	262 kr
1999	12	9	3	12	1:05	1:11	147 kr	121	147 kr	266 kr
2000	11	11	---	11	0:59	1:03	145 kr	120	97 kr	414 kr
2001	11	11	---	11	0:53	1:02	173 kr	143	94 kr	226 kr
2002	12	12	---	12	1:00	1:05	170 kr	140	93 kr	308 kr
2003	11	11	---	11	1:00	1:05	173 kr	143	87 kr	312 kr
2004	13	13	---	13	1:03	1:05	114 kr	94	65 kr	328 kr
2005	11	11	---	11	1:05	1:06	118 kr	97	67 kr	336 kr

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Uppsala - Stockholm										
År	Antal turer *				Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav Alla dagtåg	därav Bussar	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	24	22	2	24	0:43	0:49	85 kr	100	42 kr	136 kr
1991	25	23	2	25	0:44	0:50	106 kr	125	52 kr	170 kr
1992	25	23	2	25	0:43	0:49	74 kr	87	74 kr	129 kr
1993	23	22	1	23	0:42	0:49	58 kr	68	46 kr	114 kr
1994	23	22	1	23	0:45	0:52	56 kr	66	39 kr	102 kr
1995	24	23	1	24	0:45	0:51	55 kr	65	44 kr	99 kr
1996	24	24	---	24	0:46	0:46	60 kr	71	60 kr	126 kr
1997	24	24	---	24	0:37	0:42	65 kr	77	65 kr	120 kr
1998	24	24	---	24	0:35	0:40	71 kr	83	71 kr	180 kr
1999	24	24	---	24	0:35	0:40	71 kr	83	71 kr	179 kr
2000	38	38	---	38	0:35	0:39	70 kr	82	70 kr	258 kr
2001	54	54	---	54	0:35	0:39	73 kr	86	73 kr	126 kr
2002	62	62	---	62	0:35	0:39	72 kr	85	72 kr	123 kr
2003	53	53	---	53	0:38	0:39	77 kr	90	77 kr	125 kr
2004	53	53	---	53	0:35	0:39	62 kr	73	40 kr	141 kr
2005	55	55	---	55	0:35	0:39	64 kr	75	41 kr	144 kr

*) Alla dagtåg + bussar

Utrikesförbindelser

Stockholm - Köpenhamn											
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser					
	Totalt	därav Snabbtag	därav bytesfri	Kortaste restid	Medel- restid	IC		X2000		Lägsta pris	Högsta pris
						2kl grundpris	(Index)	2 kl helgpris	2 kl rabatt		
1990	5	---	2	7:54	8:22	.	.	.	.	.	.
1991	5	---	2	7:54	8:33	.	.	.	.	.	.
1992	5	---	2	8:08	8:34	.	.	.	.	.	.
1993	5	---	2	8:38	8:47	.	.	.	.	.	.
1994	5	---	2	8:16	8:38	.	.	.	.	.	.
1995	5	1	2	7:45	8:34	.	.	.	.	.	.
1996	6	5	1	7:09	7:42	.	.	.	.	.	.
1997	8	6	---	6:31	7:43	.	.	.	.	.	.
1998	10	7	---	6:25	7:23	.	.	.	.	.	.
1999	12	7	---	5:03	7:08	.	.	.	.	.	.
2000	11	9	---	6:17	6:38	.	.	.	.	.	.
2001	13	10	7	4:56	5:40	.	.	.	.	.	.
2002	14	12	6	4:59	5:31	.	.	.	.	.	.
2003	14	12	5	4:59	5:34	610 kr	.	912 kr	721 kr	226 kr	1 780 kr
2004	15	13	5	4:59	5:29	717 kr	.	713 kr	285 kr	150 kr	1 726 kr
2005	13	13	5	4:57	5:16	730 kr	.	729 kr	293 kr	154 kr	1 626 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Stockholm - Oslo											
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser					
	Totalt	därav Snabbtag	därav bytesfri	Kortaste restid	Medel- restid	IC		X2000		Lägsta pris	Högsta pris
						2kl grundpris	(Index)	2 kl helgpris	2 kl rabatt		
1990	2	---	2	6:19	6:22	.	.	.	.	.	.
1991	2	---	2	6:07	6:16	.	.	.	.	.	.
1992	1	---	1	6:20	6:20	.	.	.	.	.	.
1993	2	---	2	6:05	6:12	.	.	.	.	.	.
1994	2	---	2	6:18	6:19	.	.	.	.	.	.
1995	2	---	2	6:23	6:26	.	.	.	.	.	.
1996	2	---	2	6:29	6:32	.	.	.	.	.	.
1997	2	---	1	5:53	6:09	.	.	.	.	.	.
1998	3	---	1	5:40	6:51	.	.	.	.	.	.
1999	2	---	1	5:40	5:53	.	.	.	.	.	.
2000	3	---	2	5:56	6:52	.	.	.	.	.	.
2001	3	---	2	5:56	6:54	.	.	.	.	.	.
2002	3	---	2	5:57	6:57	.	.	.	.	.	.
2003	3	3	3	4:49	4:50	650 kr	.	817 kr	665 kr	264 kr	1 850 kr
2004	3	3	3	4:49	4:50	695 kr	.	745 kr	299 kr	150 kr	1 822 kr
2005	1	1	1	4:57	4:57	709 kr	.	517 kr	208 kr	154 kr	1 060 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Göteborg - Köpenhamn											
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser					
	Totalt	därav Snabbtag	därav bytesfri	Kortaste restid	Medel- restid	IC		X2000		Lägsta pris	Högsta pris
						2kl grundpris	(Index)	2 kl helgpris	2 kl rabatt		
1990	4	---	3	4:24	4:42	.	.	.	.	.	.
1991	4	---	3	4:34	4:53	.	.	.	.	.	.
1992	5	---	3	4:38	4:50	.	.	.	.	.	.
1993	5	---	2	4:25	4:35	.	.	.	.	.	.
1994	5	---	2	4:26	4:48	.	.	.	.	.	.
1995	7	---	2	4:31	5:01	.	.	.	.	.	.
1996	12	---	1	4:45	4:59	.	.	.	.	.	.
1997	12	3	---	4:18	4:54	.	.	.	.	.	.
1998	9	5	---	4:12	4:39	.	.	.	.	.	.
1999	9	5	---	4:18	4:47	.	.	.	.	.	.
2000	8	5	---	4:31	4:43	.	.	.	.	.	.
2001	10	4	---	3:59	4:22	.	.	.	.	.	.
2002	11	5	11	3:24	3:51	.	.	.	.	.	.
2003	13	5	12	3:24	3:59	610 kr	.	912 kr	721 kr	226 kr	1 780 kr
2004	10	3	10	3:24	3:58	420 kr	.	475 kr	180 kr	138 kr	1 415 kr
2005	10	3	7	3:37	3:55	429 kr	.	360 kr	154 kr	154 kr	888 kr

Göteborg - Oslo											
År	Antal turer *			Restid *		Biljettpriser					
	Totalt	därav Snabbtåg	därav bytesfri	Kortaste restid	Medel- restid	IC			Lägsta pris	Högsta pris	
						2kl grundpris	(Index)	X2000 2 kl helgpris			2 kl rabatt
1990	3	---	3	4:45	4:52	.	.	.	.	.	.
1991	3	---	3	4:40	4:47	.	.	.	.	.	.
1992	4	---	4	4:29	4:59	.	.	.	.	.	.
1993	3	---	3	4:15	4:35	.	.	.	.	.	.
1994	3	---	3	4:08	4:22	.	.	.	.	.	.
1995	2	---	2	4:12	4:15	.	.	.	.	.	.
1996	2	---	2	4:17	4:20	.	.	.	.	.	.
1997	3	---	3	4:15	4:16	.	.	.	.	.	.
1998	2	---	2	4:11	4:17	.	.	.	.	.	.
1999	2	---	2	4:11	4:16	.	.	.	.	.	.
2000	2	---	2	4:11	4:17	.	.	.	.	.	.
2001	3	---	3	4:05	4:11	.	.	.	.	.	.
2002	3	---	3	4:02	4:09	.	.	.	.	.	.
2003	3	---	3	4:02	4:09	423 kr	.	.	.	149 kr	756 kr
2004	3	2	3	4:02	4:08	423 kr	.	308 kr	150 kr	150 kr	1 013 kr
2005	3	---	3	3:59	4:05	433 kr	.	185 kr	335 kr	154 kr	765 kr

*) Alla dagtåg

Nattåg

Göteborg-Are - Nattåg									
År	Operatör	Antal turer Totalt	Restid Medel- restid	Biljettpriser (i 2005 års prisnivå)					
				2kl sovvagn 3- bädd	2 kl grundpris (index)	2 kl sovvagn 2 bädd/par	1 kl sovvagn kupé	2 kl liggplats rabatt	2 kl sittv ungdom rabatt
1990	SJ	1	13:30	782 kr	100	1 465 kr	2 208 kr	729 kr	182 kr
1991	SJ	1	13:15	965 kr	123	1 660 kr	2 339 kr	866 kr	217 kr
1992	SJ	2	14:12	877 kr	112	1 618 kr	2 282 kr	781 kr	367 kr
1993	SJ	2	14:11	838 kr	107	1 546 kr	2 181 kr	746 kr	187 kr
1994	SJ	1	12:17	813 kr	104	1 493 kr	2 080 kr	722 kr	183 kr
1995	SJ	1	12:21	804 kr	103	1 467 kr	2 039 kr	715 kr	189 kr
1996	SJ	1	12:22	909 kr	116	909 kr	2 136 kr	603 kr	173 kr
1997	SJ	1	12:15	1 035 kr	132	1 450 kr	2 169 kr	687 kr	343 kr
1998	SJ	1	13:23	873 kr	112	1 156 kr	1 757 kr	639 kr	240 kr
1999	SJ	1	13:44	868 kr	111	1 151 kr	1 748 kr	722 kr	239 kr
2000	SJ	1	12:47	979 kr	125	1 172 kr	1 764 kr	661 kr	237 kr
2001	SJ	1	11:39	955 kr	122	1 144 kr	1 722 kr	646 kr	262 kr
2002	SJ	1	12:40	935 kr	120	1 120 kr	1 686 kr	632 kr	242 kr
2003	SJ	1	11:19	1 195 kr	153	1 396 kr	2 001 kr	892 kr	429 kr
2004	SJ	1	12:11	1 190 kr	152	1 391 kr	1 994 kr	889 kr	427 kr
2005	SJ	1	13:09	1 165 kr	149	1 350 kr	1 900 kr	684 kr	521 kr

Umeå-Stockholm - Nattåg									
År	Operatör	Antal turer Totalt	Restid Medel- restid	Biljettpriser (i 2005 års prisnivå)					
				2kl sovvagn 3- bädd	2 kl grundpris (index)	2 kl sovvagn 2 bädd/par	1 kl sovvagn kupé	2 kl liggplats rabatt	2 kl sittv ungdom rabatt
1990	SJ	2	11:39	783 kr	100	1 398 kr	1 938 kr	729 kr	182 kr
1991	SJ	2	11:50	965 kr	123	1 660 kr	2 339 kr	866 kr	217 kr
1992	SJ	1	11:33	877 kr	112	1 557 kr	2 040 kr	780 kr	367 kr
1993	SJ	2	11:44	838 kr	107	1 488 kr	1 950 kr	746 kr	187 kr
1994	SJ	2	11:07	812 kr	104	1 436 kr	1 871 kr	723 kr	183 kr
1995	SJ	2	11:24	803 kr	103	1 412 kr	1 836 kr	715 kr	189 kr
1996	SJ	1	9:40	931 kr	119	931 kr	2 081 kr	564 kr	172 kr
1997	SJ	1	9:47	926 kr	118	1 144 kr	1 962 kr	534 kr	182 kr
1998	SJ	1	9:23	682 kr	87	764 kr	1 064 kr	534 kr	240 kr
1999	SJ	1	11:05	679 kr	87	761 kr	1 059 kr	532 kr	239 kr
2000	TKAB	2	10:50	592 kr	76	645 kr	1 291 kr	436 kr	301 kr
2001	TKAB	2	10:50	630 kr	80	682 kr	1 365 kr	473 kr	294 kr
2002	TKAB	1	10:22	720 kr	92	720 kr	1 542 kr	555 kr	432 kr
2003	TKAB	1	10:22	807 kr	103	807 kr	1 916 kr	544 kr	403 kr
2004	Connex	1	10:15	874 kr	112	1 557 kr	1 557 kr	673 kr	271 kr
2005	Connex	1	9:54	799 kr	102	1 699 kr	1 699 kr	499 kr	199 kr

Luleå-Göteborg - Nattåg									
År	Operatör	Antal turer Totalt	Restid Medel- restid	Biljettpriser (i 2005 års prisnivå)					
				2kl sovvagn 3- bädd	2 kl grundpris (index)	2 kl sovvagn 2 bädd/par	1 kl sovvagn kupé	2 kl liggplats rabatt	2 kl sittv ungdom rabatt
1990	SJ	1	18:50	806 kr	102,9504	1 502 kr	2 244 kr	750 kr	189 kr
1991	SJ	1	19:30	992 kr	127	1 703 kr	2 382 kr	893 kr	223 kr
1992	SJ	1	19:25	951 kr	122	1 747 kr	2 411 kr	854 kr	403 kr
1993	SJ	1	19:20	909 kr	116	1 669 kr	2 304 kr	816 kr	204 kr
1994	SJ	1	18:35	881 kr	113	1 614 kr	2 200 kr	791 kr	200 kr
1995	SJ	1	18:32	870 kr	111	1 585 kr	2 157 kr	782 kr	206 kr
1996	SJ	1	18:11	964 kr	123	964 kr	964 kr	597 kr	172 kr
1997	SJ	1	18:20	959 kr	123	1 177 kr	1 962 kr	566 kr	182 kr
1998	SJ	1	16:40	769 kr	98	851 kr	1 151 kr	622 kr	240 kr
1999	SJ	1	16:45	766 kr	98	847 kr	1 146 kr	619 kr	239 kr
2000	TKAB	1	18:42	592 kr	76	645 kr	1 291 kr	436 kr	301 kr
2001	TKAB	1	18:42	630 kr	80	682 kr	1 365 kr	473 kr	294 kr
2002	TKAB	1	18:42	720 kr	92	720 kr	1 542 kr	555 kr	432 kr
2003	TKAB	1	18:24	857 kr	110	857 kr	2 017 kr	590 kr	403 kr
2004	Connex	1	18:40	904 kr	116	1 607 kr	1 607 kr	753 kr	301 kr
2005	Connex	2	18:09	899 kr	115	1 899 kr	1 899 kr	599 kr	299 kr

18 Rikstrafik

Kalmar - Göteborg								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	3	2	4:41	4:42	405 kr	100	121 kr	632 kr
1991	4	3	4:41	4:43	491 kr	121	142 kr	771 kr
1992	4	4	4:22	4:30	442 kr	109	233 kr	754 kr
1993	4	4	4:29	4:33	422 kr	104	123 kr	721 kr
1994	4	4	4:30	4:34	424 kr	105	132 kr	717 kr
1995	5	3	4:13	4:22	414 kr	102	129 kr	699 kr
1996	5	3	4:01	4:20	433 kr	107	151 kr	723 kr
1997	5	4	3:56	4:17	452 kr	112	158 kr	763 kr
1998	5	4	4:13	4:22	426 kr	105	158 kr	671 kr
1999	5	4	4:08	4:18	424 kr	105	157 kr	1 401 kr
2000	5	4	3:59	4:20	419 kr	104	167 kr	1 420 kr
2001	5	4	4:15	4:26	415 kr	102	194 kr	646 kr
2002	5	4	4:15	4:25	406 kr	100	187 kr	632 kr
2003	4	1	3:59	4:13	398 kr	98	120 kr	620 kr
2004	4	1	4:03	4:16	397 kr	98	273 kr	598 kr
2005	4	1	4:02	4:16	408 kr	101	154 kr	611 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Gävle - Hallsberg (via Avesta-Krylbo)								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	3	2	3:20	3:22	279 kr	100	70 kr	447 kr
1991	3	3	3:15	3:31	346 kr	124	86 kr	553 kr
1992	2	1	3:20	3:21	310 kr	111	156 kr	542 kr
1993	2	1	3:18	3:22	296 kr	106	74 kr	518 kr
1994	2	2	3:17	3:22	290 kr	104	73 kr	507 kr
1995	4	4	3:05	3:15	283 kr	101	72 kr	494 kr
1996	4	4	3:05	3:15	351 kr	125	123 kr	591 kr
1997	4	4	3:10	3:13	371 kr	133	130 kr	621 kr
1998	4	4	3:10	3:16	355 kr	127	131 kr	625 kr
1999	4	4	3:10	3:18	353 kr	126	130 kr	628 kr
2000	4	3	3:10	3:15	350 kr	125	129 kr	630 kr
2001	4	4	3:10	3:13	338 kr	121	134 kr	635 kr
2002	4	2	3:00	3:06	285 kr	102	194 kr	502 kr
2003	5	4	2:59	3:08	242 kr	87	163 kr	444 kr
2004	4	4	3:05	3:07	271 kr	97	191 kr	442 kr
2005	3	1	3:04	3:12	241 kr	86	154 kr	454 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Karlskrona - Malmö								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	5	---	3:17	3:29	269 kr	100	67 kr	429 kr
1991	6	2	3:17	3:26	333 kr	124	84 kr	533 kr
1992	8	8	2:54	3:06	298 kr	111	150 kr	521 kr
1993	10	10	3:03	3:08	285 kr	106	71 kr	498 kr
1994	10	10	3:04	3:09	279 kr	104	70 kr	487 kr
1995	10	10	3:08	3:11	272 kr	101	68 kr	475 kr
1996	10	10	3:04	3:08	279 kr	104	98 kr	471 kr
1997	11	11	3:05	3:11	300 kr	112	105 kr	501 kr
1998	13	13	2:51	3:03	305 kr	114	109 kr	505 kr
1999	13	13	2:53	2:58	304 kr	113	109 kr	508 kr
2000	13	13	2:46	2:51	307 kr	114	124 kr	510 kr
2001	13	13	2:52	2:53	236 kr	88	110 kr	357 kr
2002	14	9	2:44	2:51	231 kr	86	108 kr	349 kr
2003	15	10	2:44	2:52	252 kr	94	125 kr	484 kr
2004	14	2	2:52	2:52	196 kr	73	136 kr	296 kr
2005	11	1	2:52	2:56	200 kr	74	154 kr	303 kr

*) Alla dagtåg

Ostersund - Sundsvall										
År	Antal turer *				Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	TKAB	Totalt	därav Alla dagtåg	därav Bussar	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris
1990	3	1	2	1	2:22	2:31	220 kr	100	55 kr	352 kr
1991	3	---	3	---	2:25	2:31	273 kr	124	69 kr	437 kr
1992	3	---	3	---	2:30	2:30	244 kr	111	122 kr	426 kr
1993	4	4	---	4	2:08	2:14	233 kr	106	59 kr	407 kr
1994	3	3	---	3	2:06	2:06	228 kr	104	58 kr	398 kr
1995	3	3	---	3	2:07	2:08	222 kr	101	56 kr	388 kr
1996	3	3	---	3	2:08	2:09	235 kr	107	82 kr	235 kr
1997	3	3	---	3	2:10	2:11	251 kr	114	88 kr	251 kr
1998	3	3	---	3	2:10	2:12	202 kr	92	98 kr	355 kr
1999	5	5	---	5	2:11	2:14	201 kr	91	157 kr	353 kr
2000	5	5	---	5	2:11	2:15	199 kr	90	97 kr	350 kr
2001	6	6	---	6	2:15	2:18	194 kr	88	94 kr	357 kr
2002	6	6	---	6	2:22	2:28	190 kr	86	93 kr	349 kr
2003	6	6	---	6	2:19	2:29	222 kr	101	87 kr	429 kr
2004	5	5	---	5	2:21	2:23	231 kr	105	231 kr	231 kr
2005	5	5	---	5	2:10	2:18	203 kr	92	203 kr	203 kr

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Västerås - Norrköping								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	8	7	1:55	1:57	184 kr	100	46 kr	294 kr
1991	6	6	1:55	1:55	228 kr	124	58 kr	365 kr
1992	4	4	1:55	1:55	198 kr	108	99 kr	346 kr
1993	4	4	1:53	1:56	189 kr	103	47 kr	331 kr
1994	5	5	1:53	2:01	185 kr	101	46 kr	324 kr
1995	7	7	1:58	2:09	180 kr	98	45 kr	316 kr
1996	9	9	1:50	1:56	203 kr	110	71 kr	340 kr
1997	7	7	1:55	2:08	213 kr	116	74 kr	354 kr
1998	7	7	1:49	1:52	202 kr	110	98 kr	366 kr
1999	8	8	1:46	1:46	201 kr	109	157 kr	358 kr
2000	10	8	1:48	2:06	199 kr	108	97 kr	355 kr
2001	9	8	1:51	2:02	210 kr	114	94 kr	388 kr
2002	11	11	1:50	1:59	206 kr	112	93 kr	396 kr
2003	8	8	1:52	1:57	222 kr	121	91 kr	429 kr
2004	10	10	1:51	1:56	214 kr	117	121 kr	458 kr
2005	11	11	1:49	1:58	219 kr	119	154 kr	469 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Mjölby - Örebro								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	6	6	1:40	1:40	174 kr	100	45 kr	278 kr
1991	6	4	1:30	1:37	215 kr	123	54 kr	343 kr
1992	5	3	1:30	1:35	185 kr	106	93 kr	323 kr
1993	4	3	1:29	1:43	176 kr	101	44 kr	309 kr
1994	4	1	1:30	1:50	173 kr	99	44 kr	302 kr
1995	6	5	1:28	1:37	168 kr	97	43 kr	295 kr
1996	8	7	1:30	1:39	142 kr	82	50 kr	241 kr
1997	8	7	1:32	1:39	153 kr	88	53 kr	256 kr
1998	7	6	1:30	1:39	142 kr	81	98 kr	256 kr
1999	7	5	1:30	1:39	141 kr	81	141 kr	255 kr
2000	7	6	1:30	1:38	140 kr	80	97 kr	253 kr
2001	7	5	1:30	1:38	136 kr	78	136 kr	262 kr
2002	7	7	1:23	1:27	134 kr	77	134 kr	252 kr
2003	7	7	1:23	1:29	131 kr	75	87 kr	292 kr
2004	7	7	1:22	1:26	141 kr	81	100 kr	315 kr
2005	7	7	1:22	1:26	144 kr	83	144 kr	323 kr

*) Alla dagtåg

Nässjö - Falköping								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	11	11	1:10	1:13	132 kr	100	42 kr	212 kr
1991	12	12	1:13	1:17	164 kr	124	52 kr	263 kr
1992	10	10	1:09	1:14	132 kr	99	66 kr	230 kr
1993	10	10	1:15	1:18	126 kr	95	44 kr	220 kr
1994	11	11	1:16	1:22	124 kr	94	43 kr	217 kr
1995	14	14	1:20	1:25	121 kr	92	42 kr	211 kr
1996	15	15	1:16	1:30	131 kr	99	46 kr	225 kr
1997	15	15	1:13	1:25	142 kr	107	50 kr	234 kr
1998	16	16	1:14	1:24	131 kr	99	131 kr	229 kr
1999	17	17	1:13	1:21	130 kr	99	130 kr	228 kr
2000	17	17	1:14	1:22	124 kr	94	86 kr	124 kr
2001	17	17	1:12	1:21	121 kr	91	84 kr	121 kr
2002	17	17	1:12	1:15	149 kr	113	103 kr	149 kr
2003	16	16	1:11	1:19	121 kr	91	86 kr	202 kr
2004	16	16	1:15	1:20	131 kr	99	90 kr	211 kr
2005	16	16	1:11	1:21	134 kr	101	134 kr	216 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Borlänge - Gävle								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	5	5	1:33	1:40	132 kr	100	42 kr	212 kr
1991	4	4	1:44	1:48	164 kr	124	52 kr	263 kr
1992	5	5	1:38	1:46	132 kr	99	66 kr	230 kr
1993	5	5	1:34	1:42	126 kr	95	44 kr	220 kr
1994	5	5	1:24	1:36	124 kr	94	43 kr	217 kr
1995	3	3	1:23	1:25	121 kr	92	42 kr	211 kr
1996	5	5	1:21	1:26	131 kr	99	46 kr	225 kr
1997	4	4	1:19	1:21	142 kr	107	50 kr	234 kr
1998	4	4	1:21	1:25	125 kr	95	125 kr	235 kr
1999	4	4	1:21	1:24	125 kr	94	125 kr	240 kr
2000	4	4	1:22	1:26	124 kr	94	124 kr	250 kr
2001	4	4	1:20	1:26	121 kr	91	121 kr	252 kr
2002	12	11	1:30	1:39	98 kr	74	98 kr	216 kr
2003	11	11	1:26	1:36	96 kr	72	71 kr	212 kr
2004	11	11	1:26	1:32	126 kr	95	84 kr	211 kr
2005	8	8	1:26	1:34	129 kr	98	129 kr	219 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Mora - Borlänge								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	5	5	1:34	1:39	121 kr	100	42 kr	194 kr
1991	4	4	1:35	1:39	151 kr	124	52 kr	241 kr
1992	4	4	1:36	1:38	118 kr	97	59 kr	206 kr
1993	5	5	1:32	1:37	113 kr	93	44 kr	197 kr
1994	5	5	1:33	1:37	112 kr	92	43 kr	195 kr
1995	8	8	1:20	1:24	109 kr	90	42 kr	190 kr
1996	7	7	1:14	1:20	120 kr	99	42 kr	203 kr
1997	7	7	1:10	1:19	125 kr	103	44 kr	213 kr
1998	7	7	1:09	1:14	109 kr	90	109 kr	211 kr
1999	7	7	1:09	1:15	109 kr	89	109 kr	210 kr
2000	7	7	1:11	1:20	108 kr	89	108 kr	209 kr
2001	7	7	1:15	1:19	105 kr	86	105 kr	205 kr
2002	11	11	1:18	1:27	93 kr	76	93 kr	200 kr
2003	11	11	1:18	1:21	91 kr	75	91 kr	197 kr
2004	12	12	1:17	1:21	100 kr	83	70 kr	196 kr
2005	11	11	1:18	1:23	102 kr	84	102 kr	200 kr

Uddevalla - Herrljunga								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris (Index)	Lägsta pris	Högsta pris	
1990	7	7	1:07	1:20	152 kr	100	42 kr	244 kr
1991	7	7	1:16	1:21	190 kr	125	52 kr	304 kr
1992	7	7	1:17	1:22	158 kr	104	80 kr	276 kr
1993	7	7	1:18	1:23	151 kr	99	44 kr	264 kr
1994	8	8	1:06	1:12	148 kr	97	43 kr	258 kr
1995	7	6	1:07	1:12	144 kr	95	42 kr	252 kr
1996	7	7	1:07	1:12	110 kr	72	38 kr	186 kr
1997	7	7	1:09	1:13	114 kr	75	40 kr	196 kr
1998	7	7	1:08	1:11	127 kr	83	54 kr	217 kr
1999	7	7	1:08	1:11	131 kr	86	58 kr	224 kr
2000	7	7	1:08	1:12	139 kr	91	67 kr	237 kr
2001	7	7	1:07	1:11	163 kr	107	94 kr	278 kr
2002	7	7	1:07	1:11	159 kr	104	134 kr	159 kr
2003	8	8	1:06	1:07	96 kr	63	71 kr	181 kr
2004	7	7	1:06	1:07	115 kr	76	80 kr	221 kr
2005	7	7	1:06	1:07	118 kr	77	118 kr	226 kr

19 Länsbanor

Kalmar - Linköping												
År	Antal turer *				Restid *		Biljettpriser					
	Totalt	därav Snabbtag	därav bytesfri	därav Hultsfred	Kortaste restid	Medel- restid	IC		X2000		Lägsta pris	Högsta pris
							2kl grundpris	(Index)	2 kl helgpris	2 kl rabatt		
1990	7	---	1	---	3:45	3:59	386 kr	100	.	.	117 kr	602 kr
1991	7	---	1	---	3:48	3:57	469 kr	122	.	.	136 kr	736 kr
1992	7	---	1	---	3:46	3:53	421 kr	109	.	.	223 kr	718 kr
1993	6	---	1	---	3:52	4:00	402 kr	104	.	.	118 kr	686 kr
1994	7	---	---	---	3:43	3:55	405 kr	105	.	.	128 kr	683 kr
1995	9	2	---	---	3:38	3:55	395 kr	102	.	.	124 kr	666 kr
1996	9	6	---	---	3:09	3:26	416 kr	108	.	.	146 kr	696 kr
1997	12	6	5	5	2:55	3:10	278 kr	72	.	.	97 kr	469 kr
1998	12	7	4	5	2:55	3:10	289 kr	75	.	.	104 kr	507 kr
1999	12	7	5	5	2:58	3:12	288 kr	75	.	.	103 kr	1 059 kr
2000	14	9	5	5	2:48	3:02	285 kr	74	.	.	124 kr	1 189 kr
2001	14	9	5	5	2:55	3:06	294 kr	76	.	.	121 kr	525 kr
2002	15	10	5	5	2:51	3:05	158 kr	41	.	.	117 kr	158 kr
2003	15	10	5	5	2:48	3:01	282 kr	73	.	.	111 kr	504 kr
2004	17	10	5	5	2:50	3:05	281 kr	73	280 kr	384 kr	280 kr	707 kr
2005	16	10	5	5	2:50	3:03	280 kr	73	210 kr	252 kr	154 kr	448 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Halmstad - Nässjö								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medel- restid	2kl		Lägsta pris	Högsta pris
					grundpris	(Index)		
1990	3	3	3:07	3:09	220 kr	100	55 kr	352 kr
1991	3	1	3:00	3:06	273 kr	124	69 kr	437 kr
1992	3	3	3:08	3:15	244 kr	111	61 kr	426 kr
1993	2	2	3:04	3:11	233 kr	106	59 kr	407 kr
1994	2	2	3:04	3:11	228 kr	104	58 kr	398 kr
1995	2	2	3:02	3:10	222 kr	101	56 kr	388 kr
1996	3	3	2:58	3:16	134 kr	61	79 kr	134 kr
1997	3	3	2:43	2:43	133 kr	60	78 kr	133 kr
1998	3	3	2:43	2:46	153 kr	69	65 kr	153 kr
1999	3	2	2:43	2:46	152 kr	69	65 kr	152 kr
2000	3	3	2:43	2:46	148 kr	67	72 kr	148 kr
2001	3	3	2:43	2:46	140 kr	63	104 kr	140 kr
2002	3	3	2:43	2:46	137 kr	62	102 kr	137 kr
2003	3	3	2:38	2:50	171 kr	78	121 kr	171 kr
2004	3	3	2:49	2:57	181 kr	82	126 kr	181 kr
2005	3	3	2:42	2:43	180 kr	82	125 kr	180 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Malung - Borlänge								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medel- restid	2kl		Lägsta pris	Högsta pris
					grundpris	(Index)		
1990	3	3	2:06	2:09	147 kr	100	42 kr	235 kr
1991	3	3	2:00	2:06	183 kr	124	52 kr	292 kr
1992	3	3	2:05	2:07	152 kr	103	76 kr	265 kr
1993	4	4	2:00	2:01	145 kr	99	44 kr	254 kr
1994	4	4	2:00	2:02	142 kr	97	43 kr	248 kr
1995	5	5	2:00	2:01	139 kr	94	42 kr	242 kr
1996	4	4	1:54	1:54	129 kr	88	77 kr	129 kr
1997	4	4	1:55	1:56	129 kr	87	76 kr	129 kr
1998	4	4	1:55	1:55	148 kr	100	63 kr	148 kr
1999	4	4	1:55	1:56	147 kr	100	63 kr	147 kr
2000	4	4	1:55	1:56	146 kr	99	72 kr	146 kr
2001	4	4	1:57	2:00	125 kr	85	94 kr	125 kr
2002	4	4	1:59	2:02	122 kr	83	92 kr	122 kr
2003	4	4	2:03	2:03	121 kr	82	121 kr	197 kr
2004	4	4	1:48	1:49	131 kr	89	59 kr	196 kr
2005	5	5	1:54	1:57	131 kr	89	59 kr	196 kr

*) Alla dagtåg

Simrishamn - Malmö								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	3	---	1:55	1:57	132 kr	100	42 kr	212 kr
1991	4	4	1:49	1:54	164 kr	124	52 kr	263 kr
1992	4	---	1:55	1:59	132 kr	99	66 kr	230 kr
1993	5	---	1:54	2:18	126 kr	95	44 kr	220 kr
1994	5	---	1:53	2:19	124 kr	94	43 kr	217 kr
1995	5	---	1:54	2:20	121 kr	92	42 kr	211 kr
1996	6	---	2:00	2:31	84 kr	64	54 kr	84 kr
1997	6	---	1:44	1:54	86 kr	65	54 kr	86 kr
1998	6	---	1:44	1:54	101 kr	77	47 kr	101 kr
1999	6	---	1:44	1:54	101 kr	76	47 kr	101 kr
2000	6	---	1:41	1:51	100 kr	76	53 kr	100 kr
2001	6	---	1:42	1:51	74 kr	56	58 kr	74 kr
2002	6	---	1:42	1:52	73 kr	55	57 kr	73 kr
2003	5	---	1:40	1:51	83 kr	63	65 kr	83 kr
2004	12	12	1:32	1:32	84 kr	64	67 kr	84 kr
2005	12	12	1:32	1:32	84 kr	64	67 kr	84 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Torsby - Karlstad								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	4	---	1:43	1:57	121 kr	100	42 kr	194 kr
1991	3	---	1:47	1:47	151 kr	124	52 kr	241 kr
1992	3	---	1:43	1:48	118 kr	97	59 kr	206 kr
1993	2	2	1:42	1:42	113 kr	93	44 kr	197 kr
1994	2	2	1:41	1:43	112 kr	92	43 kr	195 kr
1995	4	3	1:41	1:52	109 kr	90	42 kr	190 kr
1996	4	3	1:44	1:54	110 kr	90	65 kr	110 kr
1997	4	2	1:44	1:48	78 kr	65	50 kr	78 kr
1998	3	3	1:40	1:44	89 kr	73	42 kr	89 kr
1999	4	3	1:42	1:45	88 kr	73	42 kr	88 kr
2000	4	1	1:47	1:54	87 kr	72	48 kr	87 kr
2001	4	1	1:46	1:53	77 kr	63	59 kr	77 kr
2002	3	1	1:44	1:46	75 kr	62	58 kr	75 kr
2003	4	4	1:19	1:32	.	.	.	.
2004	4	4	1:22	1:40	.	.	.	.
2005	6	4	1:24	1:45	.	.	.	.

*) Alla dagtåg

□

□

Borås - Varberg								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	6	6	1:06	1:09	101 kr	100	42 kr	162 kr
1991	8	8	1:22	1:25	126 kr	124	52 kr	201 kr
1992	8	8	1:19	1:25	93 kr	92	47 kr	163 kr
1993	7	7	1:16	1:22	89 kr	88	44 kr	156 kr
1994	8	8	1:15	1:21	87 kr	86	43 kr	152 kr
1995	8	8	1:14	1:19	85 kr	84	42 kr	149 kr
1996	8	8	1:10	1:14	95 kr	94	59 kr	95 kr
1997	8	8	1:10	1:15	95 kr	94	59 kr	95 kr
1998	8	8	1:10	1:14	108 kr	107	49 kr	108 kr
1999	8	8	1:10	1:14	107 kr	106	49 kr	107 kr
2000	9	9	1:11	1:14	106 kr	105	56 kr	106 kr
2001	9	9	1:10	1:12	91 kr	90	70 kr	91 kr
2002	9	9	1:10	1:12	89 kr	88	69 kr	89 kr
2003	8	8	1:10	1:14	111 kr	110	111 kr	217 kr
2004	8	8	1:10	1:12	131 kr	129	72 kr	201 kr
2005	9	9	1:10	1:12	104 kr	103	104 kr	205 kr

*) Alla dagtåg

Värnamo - Jönköping								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	6	3	1:14	1:16	90 kr	100	42 kr	144 kr
1991	9	9	1:12	1:15	112 kr	124	52 kr	180 kr
1992	9	5	1:15	1:17	80 kr	88	46 kr	139 kr
1993	9	5	1:12	1:15	76 kr	84	76 kr	133 kr
1994	9	6	1:14	1:15	74 kr	82	43 kr	130 kr
1995	11	8	1:12	1:17	73 kr	80	42 kr	127 kr
1996	11	8	1:14	1:16	72 kr	80	47 kr	72 kr
1997	11	7	1:12	1:15	72 kr	80	47 kr	72 kr
1998	10	8	1:13	1:17	81 kr	89	40 kr	81 kr
1999	11	9	1:13	1:18	80 kr	89	40 kr	80 kr
2000	11	9	1:13	1:18	77 kr	85	44 kr	77 kr
2001	11	9	1:12	1:18	74 kr	82	58 kr	74 kr
2002	11	9	1:13	1:18	73 kr	80	57 kr	73 kr
2003	12	12	1:01	1:09	76 kr	84	57 kr	76 kr
2004	12	12	1:03	1:10	78 kr	86	59 kr	78 kr
2005	12	12	1:01	1:09	80 kr	88	60 kr	80 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Fagersta - Västerås								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	5	5	0:59	1:06	90 kr	100	42 kr	144 kr
1991	6	6	1:03	1:09	112 kr	124	52 kr	180 kr
1992	8	8	1:07	1:07	80 kr	88	46 kr	139 kr
1993	11	9	1:06	1:11	76 kr	84	76 kr	133 kr
1994	11	11	0:55	0:59	74 kr	82	43 kr	130 kr
1995	11	11	0:55	0:59	73 kr	80	42 kr	127 kr
1996	12	12	0:56	0:56	68 kr	75	45 kr	68 kr
1997	12	12	0:56	0:56	68 kr	75	45 kr	68 kr
1998	15	15	0:56	1:04	76 kr	84	39 kr	76 kr
1999	13	13	1:00	1:00	75 kr	83	38 kr	75 kr
2000	13	13	1:01	1:03	75 kr	83	43 kr	75 kr
2001	12	12	1:01	1:03	77 kr	85	59 kr	77 kr
2002	14	14	1:01	1:03	75 kr	83	58 kr	75 kr
2003	14	14	0:59	1:00	65 kr	71	65 kr	149 kr
2004	12	12	0:57	0:57	76 kr	84	50 kr	156 kr
2005	12	12	0:57	0:58	76 kr	84	50 kr	156 kr

*) Alla dagtåg

□

□

Härnösand - Sundsvall								
År	Antal turer *		Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)			
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris
1990	4	4	0:57	0:58	85 kr	100	42 kr	136 kr
1991	9	9	0:52	0:53	106 kr	125	52 kr	170 kr
1992	7	7	0:58	0:59	74 kr	87	46 kr	129 kr
1993	6	6	0:55	0:58	70 kr	83	70 kr	123 kr
1994	3	3	0:56	0:58	69 kr	81	69 kr	121 kr
1995	6	6	0:56	0:57	67 kr	79	42 kr	118 kr
1996	4	4	0:59	1:00	77 kr	90	27 kr	126 kr
1997	4	4	0:57	0:59	76 kr	90	27 kr	131 kr
1998	3	3	0:57	0:59	65 kr	77	35 kr	65 kr
1999	2	2	0:37	0:43	60 kr	70	60 kr	163 kr
2000	3	3	0:45	0:54	59 kr	70	59 kr	177 kr
2001	4	4	0:45	0:48	57 kr	67	47 kr	57 kr
2002	1	1	0:45	0:45	56 kr	65	46 kr	56 kr
2003	1	1	0:45	0:45	55 kr	65	55 kr	76 kr
2004	1	1	0:45	0:45	77 kr	91	40 kr	82 kr
2005	1	1	0:43	0:43	89 kr	105	62 kr	89 kr

*) Alla dagtåg

Ystad - Malmö											
År	Antal turer *				Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)				
	Totalt	därav Alla dagtåg	därav Bussar	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris	
1990	10	8	2	10	0:55	1:01	80 kr	100	55 kr	127 kr	
1991	11	10	1	10	0:55	1:00	100 kr	126	70 kr	160 kr	
1992	10	10	---	10	0:56	0:58	68 kr	85	46 kr	118 kr	
1993	10	10	---	10	0:56	0:57	65 kr	81	65 kr	113 kr	
1994	10	10	---	10	0:57	0:58	63 kr	79	63 kr	111 kr	
1995	10	10	---	10	0:57	0:58	62 kr	77	40 kr	108 kr	
1996	13	7	6	13	1:00	1:03	60 kr	76	41 kr	60 kr	
1997	19	19	---	19	0:48	0:48	60 kr	75	40 kr	60 kr	
1998	19	19	---	19	0:39	0:48	73 kr	92	37 kr	73 kr	
1999	19	19	---	19	0:48	0:48	73 kr	91	37 kr	73 kr	
2000	19	19	---	19	0:46	0:46	72 kr	91	42 kr	72 kr	
2001	19	19	---	19	0:45	0:45	63 kr	79	51 kr	63 kr	
2002	20	20	---	20	0:45	0:45	62 kr	77	50 kr	62 kr	
2003	21	21	---	21	0:45	0:45	71 kr	89	28 kr	71 kr	
2004	26	26	---	26	0:47	0:47	72 kr	91	58 kr	72 kr	
2005	26	26	---	26	0:47	0:47	72 kr	90	58 kr	72 kr	

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Hudiksvall - Gävle												
År	Antal turer *					Restid *		Biljettpriser (i 2005 års priser)				
	Totalt	därav Snabbtåg	därav Övriga dagtåg	därav Bussar	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid	2kl grundpris	(Index)	Lägsta pris	Högsta pris	
1990	8	---	7	1	8	1:40	1:41	163 kr	100	42 kr	262 kr	
1991	8	---	7	1	8	1:37	1:43	202 kr	124	52 kr	323 kr	
1992	8	---	8	---	8	1:24	1:38	171 kr	105	86 kr	299 kr	
1993	8	---	8	---	8	1:28	1:39	164 kr	100	44 kr	286 kr	
1994	9	---	7	2	9	1:29	1:41	160 kr	98	43 kr	280 kr	
1995	8	---	7	1	8	1:27	1:33	151 kr	92	42 kr	264 kr	
1996	8	1	6	1	8	1:21	1:47	142 kr	87	50 kr	241 kr	
1997	10	1	6	3	9	1:15	1:38	153 kr	93	53 kr	256 kr	
1998	8	1	5	2	8	1:11	1:32	131 kr	80	131 kr	371 kr	
1999	9	4	2	3	9	1:08	1:27	130 kr	80	130 kr	369 kr	
2000	10	6	3	1	10	1:00	1:15	129 kr	79	129 kr	403 kr	
2001	10	6	3	1	10	1:01	1:12	126 kr	77	126 kr	215 kr	
2002	13	8	5	---	13	1:01	1:09	123 kr	76	123 kr	211 kr	
2003	13	8	5	---	13	1:03	1:09	96 kr	59	56 kr	96 kr	
2004	13	7	6	---	13	1:03	1:13	121 kr	74	110 kr	121 kr	
2005	15	8	7	---	15	1:02	1:11	120 kr	73	50 kr	120 kr	

*) Alla dagtåg + bussar

Lokala och regionala tågssystem

Hudiksvall - Gävle						
År	Totalt antal turer per dag	Restid		Biljettpriser (i 2005 års prisnivå)		
		Typisk restid	Kortaste restid	THM Månads-kort	Index månads-kort	Kontant-biljett normalpris
1990	8	01:41	01:40	796 kr	100	
1991	8	01:43	01:37	987 kr	124	
1992	8	01:38	01:24	965 kr	121	
1993	8	01:39	01:28	922 kr	116	
1994	9	01:41	01:29	903 kr	113	
1995	8	01:33	01:27	880 kr	111	
1996	8	01:47	01:21	876 kr	110	
1997	10	01:38	01:15	981 kr	123	
1998	10	01:32	01:11	982 kr	123	
1999	9	01:27	01:08	977 kr	123	
2000	10	01:15	01:00	968 kr	122	
2001	10	01:12	01:01	945 kr	119	
2002	13	01:09	01:01	1069 kr	134	
2003	13	01:11	01:03	1049 kr	132	96 kr
2004	13	01:13	01:03	1255 kr	158	121 kr
2005	15	01:11	01:02	1330 kr	167	120 kr

Bollnäs-Gävle						
År	Totalt antal turer per dag	Restid		Biljettpriser (i 2005 års prisnivå)		
		Typisk restid	Kortaste restid	THM Månads-kort	Index månads-kort	Kontant-biljett normalpris
1990	7	1:29	1:09	796 kr	100	108 kr
1991	9	1:08	1:07	987 kr	124	99 kr
1992	7	1:06	1:00	965 kr	121	97 kr
1993	7	1:03	1:01	922 kr	116	111 kr
1994	7	1:03	1:01	903 kr	113	99 kr
1995	7	1:03	1:01	880 kr	111	97 kr
1996	8	1:03	0:59	876 kr	110	88 kr
1997	8	1:03	1:00	981 kr	123	87 kr
1998	9	1:04	1:01	982 kr	123	87 kr
1999	9	1:05	1:00	977 kr	123	87 kr
2000	8	1:03	1:00	968 kr	122	86 kr
2001	9	1:02	0:57	945 kr	119	945 kr
2002	9	1:03	1:03	1069 kr	134	87 kr
2003	12	1:03	1:01	1049 kr	132	86 kr
2004	13	1:03	1:00	1255 kr	158	85 kr
2005	13	1:03	1:00	1330 kr	167	90 kr

Karlstad - Arvika						
År	Antal turer per dag	Restid		Biljettpriser (i 2005 års prisnivå)		
		Typisk restid	Kortaste restid	Månads-kort	Index månads-kort	Kontant-biljett normalpris
1990	6	01:00	00:49	391 kr	100	
1991	7	00:58	00:53	469 kr	120	
1992	7	00:57	00:48	483 kr	123	
1993	6	00:59	00:50	473 kr	121	
1994	5	00:57	00:49	496 kr	127	
1995	6	00:57	00:49	605 kr	155	
1996	7	00:59	00:48	630 kr	161	
1997	6	00:47	00:45	627 kr	160	70 kr
1998	6	00:48	00:40	655 kr	167	73 kr
1999	6	00:48	00:40	668 kr	171	74 kr
2000	5	00:57	00:40	672 kr	172	73 kr
2001	8	00:46	00:40	677 kr	173	72 kr
2002	6	00:57	00:54	797 kr	204	72 kr
2003	7	00:55	00:55	781 kr	200	71 kr
2004	7	00:53	00:40	778 kr	199	0 kr
2005	7	00:58	00:40	790 kr	202	0 kr

Linköping - Norrköping						
År	Antal turer per dag	Restid		Biljettpriser (i 2005 års prisnivå)		
		Typisk restid	Kortaste restid	Månads-kort	Index månads-kort	Kontant-biljett normalpris
1990	15	00:30	---	243 kr	100	
1991	10	00:30	---	494 kr	203	
1992	14	00:30	---	627 kr	258	
1993	6	00:30	---	715 kr	294	
1994	23	00:30	---	700 kr	288	
1995	21	00:27	---	682 kr	281	
1996	32	00:28	---	548 kr	225	
1997	32	00:28	00:23	567 kr	233	78 kr
1998	33	00:27	---	567 kr	234	79 kr
1999	33	00:27	---	706 kr	291	78 kr
2000	34	00:27	---	774 kr	319	
2001	33	00:27	---	756 kr	311	
2002	36	00:27	00:26	915 kr	377	66 kr
2003	33	00:27	00:26	897 kr	369	65 kr
2004	45	00:27	00:22	834 kr	343	80 kr
2005	45	00:27	00:22	880 kr	362	80 kr

Nynäshamn - Stockholm						
År	Antal turer per dag	Restid		Biljettpriser (i 2005 års prisnivå)		
		Typisk restid	Kortaste restid	Månads-kort	Index månads-kort	Kontant-biljett normalpris
1990	16	01:06	00:56	304 kr	100	34 kr
1991	16	01:06	00:58	333 kr	110	31 kr
1992	21	01:02	00:58	392 kr	129	36 kr
1993	22	01:02	00:57	409 kr	135	37 kr
1994	21	01:01	00:56	401 kr	132	37 kr
1995	21	01:02	00:56	391 kr	129	36 kr
1996	21	01:02	00:56	389 kr	128	36 kr
1997	21	01:01	00:53	436 kr	144	38 kr
1998	26	00:59	00:50	436 kr	144	38 kr
1999	26	00:59	00:50	434 kr	143	38 kr
2000	26	00:59	00:50	484 kr	159	43 kr
2001	26	00:59	00:50	472 kr	156	42 kr
2002	26	01:01	01:01	514 kr	169	62 kr
2003	28	01:01	01:01	504 kr	166	60 kr
2004	27	01:01	01:01	603 kr	198	75 kr
2005	27	01:01	01:01	600 kr	198	60 kr

Tumba-Stockholm						
År	Antal turer per dag	Restid		Biljettpriser (i 2005 års prisnivå)		
		Typisk restid	Kortaste restid	Månads-kort	Index månads-kort	Kontant-biljett normalpris
1990	50	00:25	00:22	304 kr	100	27 kr
1991	50	00:25	00:22	333 kr	110	25 kr
1992	50	00:24	00:21	392 kr	129	29 kr
1993	50	00:24	00:21	409 kr	135	30 kr
1994	49	00:24	00:21	401 kr	132	29 kr
1995	50	00:25	00:22	391 kr	129	29 kr
1996	76	00:25	00:22	389 kr	128	28 kr
1997	76	00:25	00:22	436 kr	144	31 kr
1998	76	00:25	00:22	436 kr	144	31 kr
1999	76	00:25	00:22	434 kr	143	30 kr
2000	77	00:25	00:22	484 kr	159	34 kr
2001	78	00:25	00:22	472 kr	156	34 kr
2002	80	00:25	00:25	514 kr	169	51 kr
2003	80	00:26	00:26	504 kr	166	50 kr
2004	80	00:26	00:26	603 kr	198	60 kr
2005	80	00:26	00:26	600 kr	198	60 kr

Alingsås-Göteborg						
År	Antal turer per dag	Restid		Biljettpriser (i 2005 års prisnivå)		
		Typisk restid	Kortaste restid	Månads-kort	Index månads-kort	Kontant-biljett normalpris
1990	40	00:38	00:33	749 kr	100	54 kr
1991	38	00:38	00:31	889 kr	119	59 kr
1992	37	00:38	00:29	965 kr	129	63 kr
1993	38	00:38	00:28	1015 kr	135	65 kr
1994	33	00:38	00:26	993 kr	133	63 kr
1995	37	00:38	00:26	1001 kr	134	62 kr
1996	40	00:38	00:26	1073 kr	143	70 kr
1997	40	00:38	00:26	1101 kr	147	70 kr
1998	42	00:38	00:28	1102 kr	147	70 kr
1999	41	00:38	00:30	1097 kr	146	78 kr
2000	42	00:38	00:30	1086 kr	145	77 kr
2001	49	00:38	00:30	1081 kr	144	76 kr
2002	38	00:38	00:29	1120 kr	150	74 kr
2003	38	00:38	00:29	1160 kr	155	91 kr
2004	38	00:38	00:28	1306 kr	174	90 kr
2005	38	00:38	00:28	1400 kr	187	90 kr

Lund-Malmö						
År	Antal turer per dag	Restid		Biljettpriser (i 2005 års prisnivå)		
		Typisk restid	Kortaste restid	Månads-kort	Index månads-kort	Kontant-biljett normalpris
1990	63	00:15	00:11	0 kr		0 kr
1991	65	00:15	00:11	0 kr		0 kr
1992	64	00:14	00:11	0 kr		0 kr
1993	64	00:14	00:11	0 kr		0 kr
1994	61	00:14	00:11	0 kr		0 kr
1995	62	00:14	00:11	0 kr		28 kr
1996	62	00:14	00:11	0 kr		0 kr
1997	65	00:14	00:11	0 kr		0 kr
1998	71	00:14	00:11	611 kr		33 kr
1999	75	00:14	00:11	0 kr		0 kr
2000	90	00:14	00:11	0 kr		0 kr
2001	90	00:14	00:11	0 kr		0 kr
2002	92	00:15	00:11	565 kr		35 kr
2003	92	00:13	00:11	555 kr		34 kr
2004	94	00:14	00:11	582 kr		36 kr
2005	94	00:14	00:12	580 kr		36 kr

Täby-Stockholm						
År	Antal turer per dag	Restid		Biljettpriser (i 2005 års prisnivå)		
		Typisk restid	Kortaste restid	Månads-kort	Index månads-kort	Kontant-biljett normalpris
1990	---	---	---	304 kr	100	27 kr
1991	---	---	---	333 kr	110	25 kr
1992	---	---	---	392 kr	129	29 kr
1993	---	---	---	409 kr	135	30 kr
1994	46	00:23	00:18	401 kr	132	29 kr
1995	49	00:20	00:16	391 kr	129	29 kr
1996	48	00:21	00:15	389 kr	128	28 kr
1997	63	00:19	00:14	436 kr	144	31 kr
1998	64	00:19	00:14	436 kr	144	31 kr
1999	66	00:19	00:14	434 kr	143	30 kr
2000	70	00:18	00:15	484 kr	159	34 kr
2001	69	00:18	00:15	472 kr	156	34 kr
2002	70	00:18	00:15	514 kr	169	51 kr
2003	70	00:18	00:14	504 kr	166	50 kr
2004	69	00:19	00:14	603 kr	198	60 kr
2005	71	00:20	00:15	600 kr	198	60 kr

Saltsjöbaden-Stockholm						
År	Antal turer per dag	Restid		Biljettpriser (i 2005 års prisnivå)		
		Typisk restid	Kortaste restid	Månads-kort	Index månads-kort	Kontant-biljett normalpris
1990	---	---	---	304 kr	100	27 kr
1991	---	---	---	333 kr	110	25 kr
1992	---	---	---	392 kr	129	29 kr
1993	---	---	---	409 kr	135	30 kr
1994	38	00:28	00:27	401 kr	132	29 kr
1995	39	00:28	00:26	391 kr	129	29 kr
1996	41	00:28	00:26	389 kr	128	28 kr
1997	41	00:28	00:26	436 kr	144	31 kr
1998	40	00:28	00:26	436 kr	144	31 kr
1999	48	00:28	00:26	434 kr	143	30 kr
2000	48	00:29	00:26	484 kr	159	34 kr
2001	48	00:29	00:26	472 kr	156	34 kr
2002	49	00:29	00:23	514 kr	169	51 kr
2003	50	00:29	00:26	504 kr	166	50 kr
2004	51	00:29	00:26	603 kr	198	60 kr
2005	51	00:29	00:26	600 kr	198	60 kr

Malmö - Köpenhamn - Öresundståg						
År	Antal turer per dag	Restid		Biljettpriser (i 2005 års prisnivå)		
		Typisk restid	Kortaste restid	Månads-kort	Index månads-kort	Kontant-biljett normalpris
2001	62	00:35	00:35	1439 kr	100	72 kr
2002	62	00:35	00:35	1511 kr	105	82 kr
2003	62	00:35	00:35	1482 kr	103	85 kr
2004	62	00:35	00:35	1557 kr	108	90 kr
2005	63	00:35	00:35	1660 kr	115	90 kr

Stockholm - Arlanda								
År	Antal turer per dag		Restid		Biljettpriser (i 2005 års prisnivå)			
	Flygtåg	Flygbuss	Flygtåg	Flygbuss	Flygtåg	Index	Flygbuss	Index
1999	---	135	---	00:40			65 kr	101
2000	74	99	00:20	00:40	129 kr	100	65 kr	100
2001	74	99	00:20	00:40	147 kr	114	73 kr	114
2002	72	99	00:21	00:40	164 kr	127	82 kr	127
2003	73	99	00:20	00:40	181 kr	141	81 kr	125
2004	73	99	00:20	00:40	191 kr	148	89 kr	139
2005	78	101	00:20	00:40	190 kr	147	95 kr	147

Övriga relationer - Utan prisuppgifter

Trollhättan - Göteborg						
År	Antal turer *				Restid *	
	Totalt	därav Alla dagtåg	därav Bussar	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
1990	15	15	---	15	0:43	0:48
1991	15	15	---	15	0:45	0:49
1992	15	15	---	15	0:45	0:51
1993	14	14	---	14	0:41	0:50
1994	15	15	---	15	0:41	0:48
1995	15	15	---	15	0:44	0:52
1996	16	16	---	16	0:45	0:50
1997	17	17	---	17	0:44	0:49
1998	16	16	---	16	0:44	0:50
1999	17	17	---	17	0:44	0:49
2000	22	22	---	22	0:44	0:50
2001	23	23	---	23	0:45	0:50
2002	17	17	---	17	0:46	0:51
2003	19	19	---	19	0:45	0:49
2004	19	19	---	19	0:46	0:51
2005	21	21	---	21	0:45	0:51

*) Alla dagtåg + bussar

Norrköping - Malmö					
År	Antal turer *			Restid *	
	Totalt	därav Snabbtåg	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	12	12	12	3:07	3:10

*) Alla dagtåg

□

□

Nässjö - Malmö					
År	Antal turer *			Restid *	
	Totalt	därav Snabbtåg	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	12	11	12	1:52	2:03

*) Alla dagtåg

□

□

Kalmar - Malmö					
År	Antal turer *			Restid *	
	Totalt	därav Snabbtåg	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	10	---	7	2:50	3:08

*) Alla dagtåg

□

□

Halmstad - Malmö					
År	Antal turer *			Restid *	
	Totalt	därav Snabbtåg	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	11	3	11	1:32	1:58

*) Alla dagtåg

Halmstad - Göteborg					
År	Antal turer *			Restid *	
	Totalt	därav Snabbtåg	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	18	3	18	1:09	1:54

*) Alla dagtåg

□

□

Umeå - Kiruna					
År	Antal turer *			Restid *	
	Totalt	därav Natttåg	därav Alla dagtåg	Kortaste restid	Medelrestid
2005	1	---	1	7:14	7:14

*) Alla tåg + bussar

□

□

Borås - Göteborg						
År	Antal turer *				Restid *	
	Totalt	därav Alla dagtåg	därav Bussar	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	15	15	---	15	0:52	1:04

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Varberg - Göteborg						
År	Antal turer *				Restid *	
	Totalt	därav Alla dagtåg	därav Bussar	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	19	19	---	19	0:35	0:43

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Uddevalla - Göteborg						
År	Antal turer *				Restid *	
	Totalt	därav Alla dagtåg	därav Bussar	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	9	9	---	9	1:03	1:11

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Strömstad - Göteborg				
År	Antal turer *		Restid *	
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	4	4	2:33	2:37

*) Alla dagtåg

□

□

Vänersborg - Göteborg						
År	Antal turer *				Restid *	
	Totalt	därav Alla dagtåg	därav Bussar	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	15	15	---	15	1:01	1:07

*) Alla dagtåg + bussar

Kristianstad - Malmö						
År	Antal turer *				Restid *	
	Totalt	därv Alla dagtåg	därv Bussar	därv bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	17	17	---	17	1:12	1:14

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Hässleholm - Helsingborg					
År	Antal turer *			Restid *	
	Totalt	därv Bussar	därv bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	13	---	13	0:54	1:04

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Helsingborg - Malmö					
År	Antal turer *			Restid *	
	Totalt	därv Snabbtåg	därv bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	58	---	58	0:43	0:55

*) Alla dagtåg

□

□

Uppsala - Tierp						
År	Antal turer *				Restid *	
	Totalt	därv Alla dagtåg	därv Bussar	därv bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	31	31	---	31	0:28	0:36

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Jönköping - Linköping					
År	Antal turer *			Restid *	
	Totalt	därv Snabbtåg	därv bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	15	1	1	1:24	1:49

*) Alla dagtåg

□

□

Jönköping - Göteborg					
År	Antal turer *			Restid *	
	Totalt	därv Snabbtåg	därv bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	13	---	4	1:57	2:05

*) Alla dagtåg

□

□

Luleå - Kiruna				
År	Antal turer *		Restid *	
	Totalt	därv bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	3	3	3:25	3:54

*) Alla dagtåg

Lidköping - Göteborg					
År	Antal turer *			Restid *	
	Totalt	därav Snabbtåg	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	9	---	2	1:32	1:52

*) Alla dagtåg

□

□

Lidköping - Stockholm					
År	Antal turer *			Restid *	
	Totalt	därav Snabbtåg	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	4	---	---	3:35	3:48

*) Alla dagtåg

□

□

Vimmerby - Linköping						
År	Antal turer *				Restid *	
	Totalt	därav Alla dagtåg	därav Bussar	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	6	6	---	6	1:19	1:22

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Nässjö - Oskarshamn						
År	Antal turer *				Restid *	
	Totalt	därav Alla dagtåg	därav Bussar	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	1	1	---	---	2:47	2:47

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Nässjö - Vetlanda						
År	Antal turer *				Restid *	
	Totalt	därav Alla dagtåg	därav Bussar	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	9	9	---	9	0:29	0:29

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Emmaboda - Karlskrona						
År	Antal turer *				Restid *	
	Totalt	därav Alla dagtåg	därav Bussar	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	5	5	---	5	0:40	0:42

*) Alla dagtåg + bussar

□

□

Borås - Herrljunga						
År	Antal turer *				Restid *	
	Totalt	därav Alla dagtåg	därav Bussar	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	9	9	---	9	0:34	0:36

*) Alla dagtåg + bussar

Bussrelationer

- Utan prisuppgifter

Umeå-Sundsvall				
År	Antal turer *		Restid *	
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	7	6	3:45	3:50

Umeå-Härnösand				
År	Antal turer *		Restid *	
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	7	6	2:55	3:03

Umeå-Örnsköldsvik				
År	Antal turer *		Restid *	
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	13	13	1:30	1:43

Sollefteå-Sundsvall				
År	Antal turer *		Restid *	
	Totalt	därav bytesfri	Kortaste restid	Medelrestid
2005	7	4	2:00	2:39