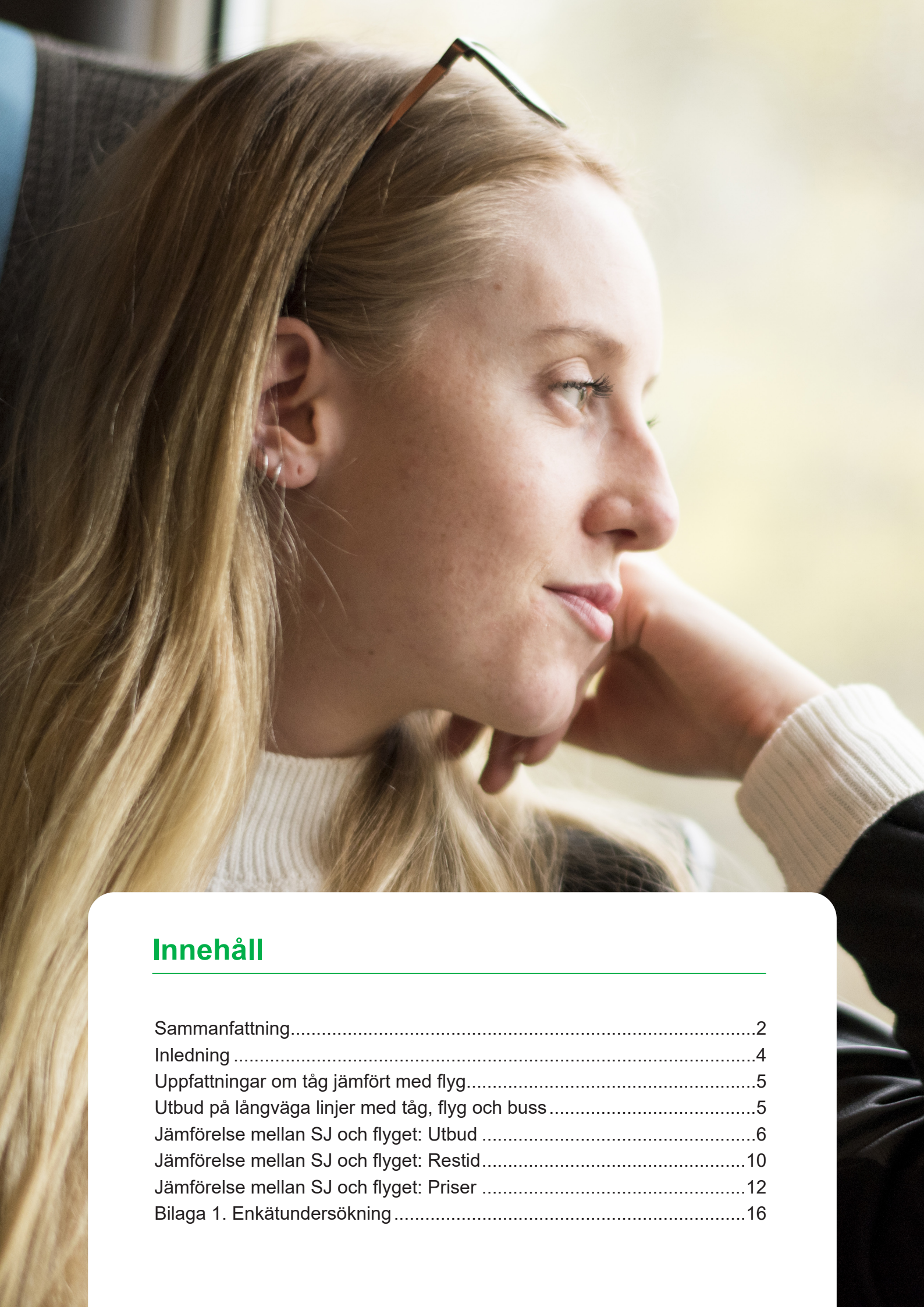


Uppfattningar och fakta om tåg och flyg



Innehåll

Sammanfattning....2
Inledning....4
Uppfattningar om tåg jämfört med flyg....5
Utbud på långväga linjer med tåg, flyg och buss....5
Jämförelse mellan SJ och flyget: Utbud....6
Jämförelse mellan SJ och flyget: Restid....10
Jämförelse mellan SJ och flyget: Priser....12
Bilaga 1. Enkätundersökning....16

Sammanfattning

Tåg och flyg är trafikslag som både kompletterar och konkurrerar med varandra. I den här rapporten tittar vi närmare på både uppfattningar och fakta avseende några variabler som är viktiga för en jämförelse mellan tåg och flyg. En färsk enkätundersökning visar att många människor i Sverige, men inte en majoritet, uppfattar utbudet med tåg som överlägset flygets, medan flertalet betraktar flyget som ett trafikslag som erbjuder kortare restid. Många uppfattar tåget som billigare än flyget, men sammantaget tror fler antingen att priserna är lika eller till flygets fördel.

Med hjälp av underlag från Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) jämförs flyget med SJs utbud, restid och priser på fyra långväga linjer där det föreligger konkurrens:

- Göteborg–Stockholm
- Malmö–Stockholm
- Sundsvall–Stockholm
- Umeå–Stockholm

Underlaget visar att utbudet med SJs tåg i dag är bättre än flygets på alla linjer utom Umeå–Stockholm. Den sammanlagda restiden (stadskärna till stadskärna) är något kortare med SJs tåg Göteborg–Stockholm och likartad Sundsvall–Stockholm. Det är främst på sträckan Umeå–Stockholm som flyget har en väsentligt kortare sammanlagd restid. När det gäller priser visar KTH:s data att SJs tåg är billigare på samtliga linjer, utom i vissa specialfall som inte längre erbjuds på marknaden.

Medan uppfattningen att tågets utbud är bättre än flygets alltså kan sägas bekräftas av faktaunderlaget på dessa linjer, visar rapporten också att det hos många finns en felaktig bild om att flyget är billigare eller lika billigt som tåget. Majoritetens syn att flyget erbjuder kortare restid överensstämmer bara delvis med verkligheten.



Inledning

Tåg och flyg är trafikslag som kan komplettera varandra. Varje dag ankommer och avgår exempelvis 60 fjärrtåg till och från stationen vid Arlanda flygplats. Därtill trafikeras flygplatsen av ett stort antal pendeltåg och snabbpendeltåg.

Ibland är det också tydligt att tåg och flyg konkurrerar om samma resenärer. Det gäller inte minst på delar av den svenska inrikesmarknaden. Flyget är omdebatterat utifrån ett klimatperspektiv, men när det gäller konkurrensen finns ett antal påståenden som ibland används för att lyfta fram flyget i jämförelse med tåget. Det är exempelvis inte ovanligt att höra att flyget är både billigare och snabbare, utan att detta underbyggs med någon form av data. I den här rapporten tittar vi närmare på både uppfattningar och fakta avseende några variabler som är viktiga för en jämförelse mellan flyg och tåg.

Rapporten inleds med resultat från en färsk enkätundersökning om hur människor i Sverige ser på tåg och flyg vad gäller antal avgångar, restid och pris. Vi tittar sedan på hur utbudet för olika trafikslag har utvecklats över en längre tidsperiod, både före och efter pandemin. Här ingår flyg, tåg och långväga buss. Därefter görs en närmare faktabaserad jämförelse mellan flyget och SJs tåg på fyra stora inrikeslinjer för åren 2019 och 2024.

Rapporten bygger vidare på det underlag och den databas som Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) använder för att årligen förse Transportstyrelsen med en rapport om utvecklingen på transportmarknaden.[1] Dataunderlaget är framtaget av Oskar Fröidh (projektledare), Josef Andersson, Maria Thulin och Bo-Lennart Nelldal vid Järnvägsgruppen, KTH, på uppdrag av SJ. Därtill har SJ bett Axiom Insight ställa frågor till den svenska allmänheten om uppfattningar av tåg och flyg.

Genom att använda oberoende data hoppas SJ att den här rapporten ska bidra till att jämförelser mellan flyg och tåg blir mer balanserade och faktabaserade, och inte påverkas av förutfattade meningar.

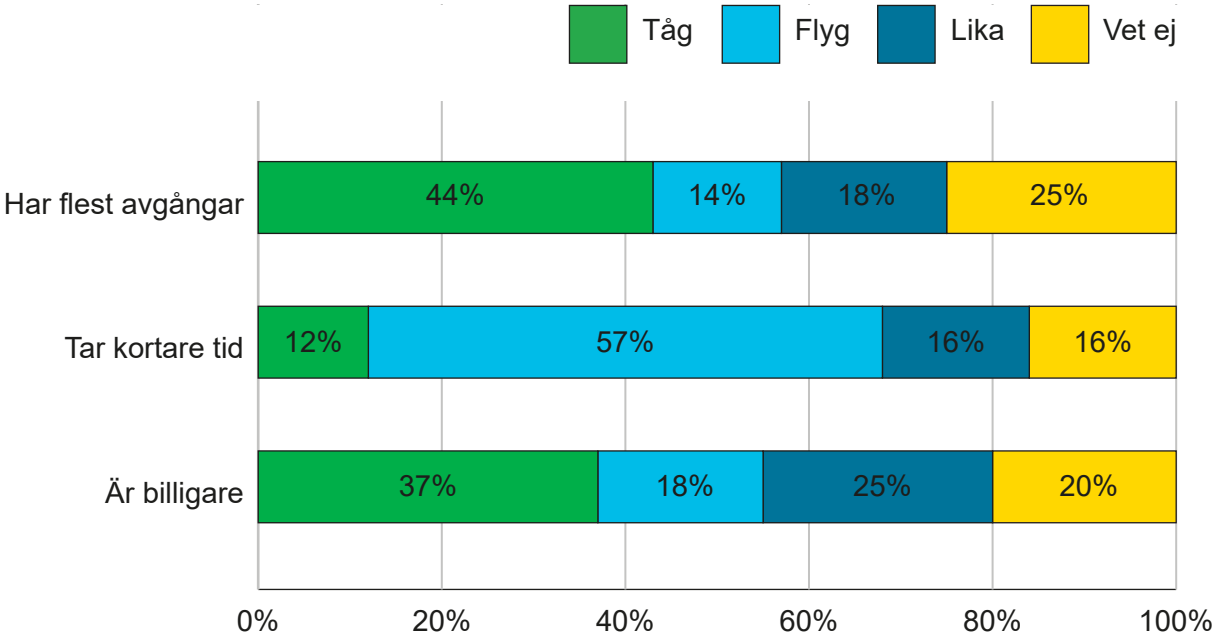


[1] *Utbud och priser i persontrafik på järnväg 2024. Utveckling i Sverige 1990-2024. Rapport TRITA-ABE-RPT-2422. KTH. 2025. https://kth.diva-portal.org/smash/get/diva2:1937679/FULLTEXT04.pdf*

Uppfattningar om tåg jämfört med flyg

För att få aktuell information om hur allmänheten uppfattar trafikslagen tåg och flyg jämfört med varandra, har SJ låtit analysföretaget Axiom Insight genomföra en enkätundersökning, vilken besvarats av 1030 personer från den svenska allmänheten. Tre påståenden presenterades, och för vart och ett av dessa fick respondenterna ange i vilken utsträckning de ansåg att påståendet stämde mer för tåg eller mer för flyg. Enkäten och dess resultat presenteras mer i detalj i bilaga 1 till denna rapport, men kan sammanfattas med Figur 1.

Figur 1. Sammanfattning av resultat från enkät om uppfattningar om flyg och tåg



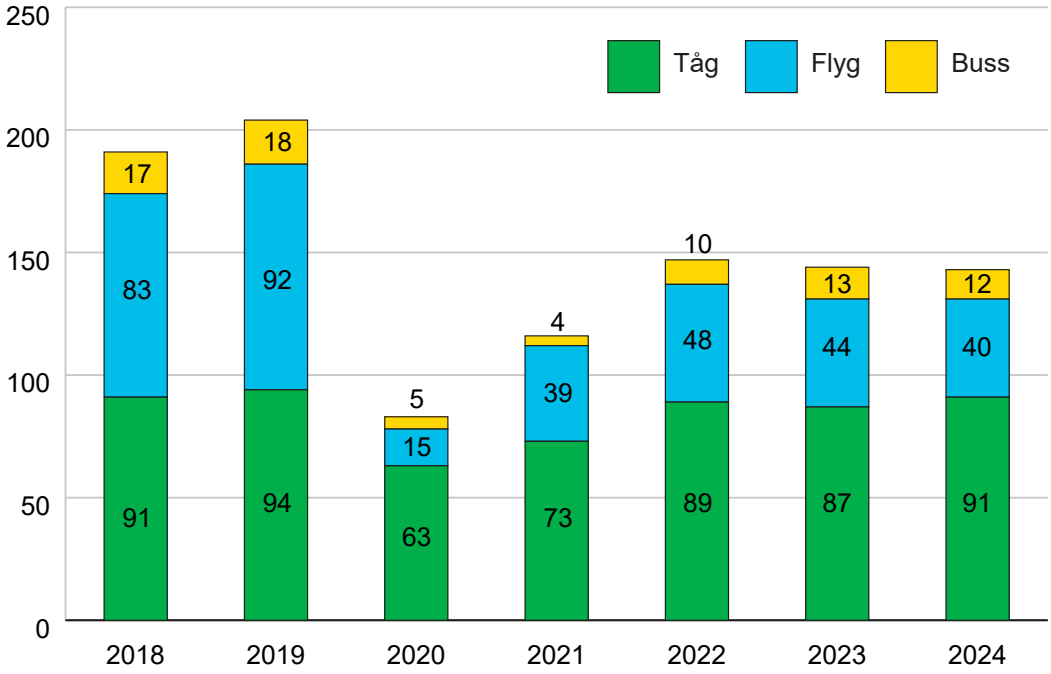
Enkätsvaren visar att många, men inte en majoritet, uppfattar tågets utbud som större än flyget och att tåget även är billigare. Samtidigt finns många osäkra och andra som uppfattar trafikslagen som likartade i dessa avseenden. När det gäller priser är det fler som antingen uppfattar flyget som billigare eller lika billigt som tåget. En klar majoritet uppfattar flyget som snabbare än tåget. I det följande ska vi titta närmare på hur dessa uppfattningar stämmer med verkligheten.

Utbud på långväga linjer med tåg, flyg och buss

Det finns fem stora långväga inrikesrelationer där det bedrivs kommersiell persontrafik med tåg: Göteborg−Stockholm, Malmö−Stockholm, Sundsvall−Stockholm, Umeå−Stockholm samt Malmö−Göteborg. Utbudet av förbindelser är stort och det finns konkurrens mellan tåg, buss och flyg, utom på den sistnämnda sträckan, där det saknas flygförbindelse. Därför tittar vi i denna rapport bara på de fyra förstnämnda sträckorna.

Det totala utbudet i antal avgångar på dessa linjer för perioden 2018–2024 framgår av Figur 2. Påverkan från Covidpandemin syns tydligt, med en kraftig minskning i utbudet för alla trafikslag 2020 och 2021. Mest minskade inrikesflyget, både i antal avgångar (-77) och i procent (-84 procent) mellan 2019 och 2020.

Figur 2. Antal avgångar per vardag per färdmedel och totalt i fyra stora långväga reserelationer 2018–2024



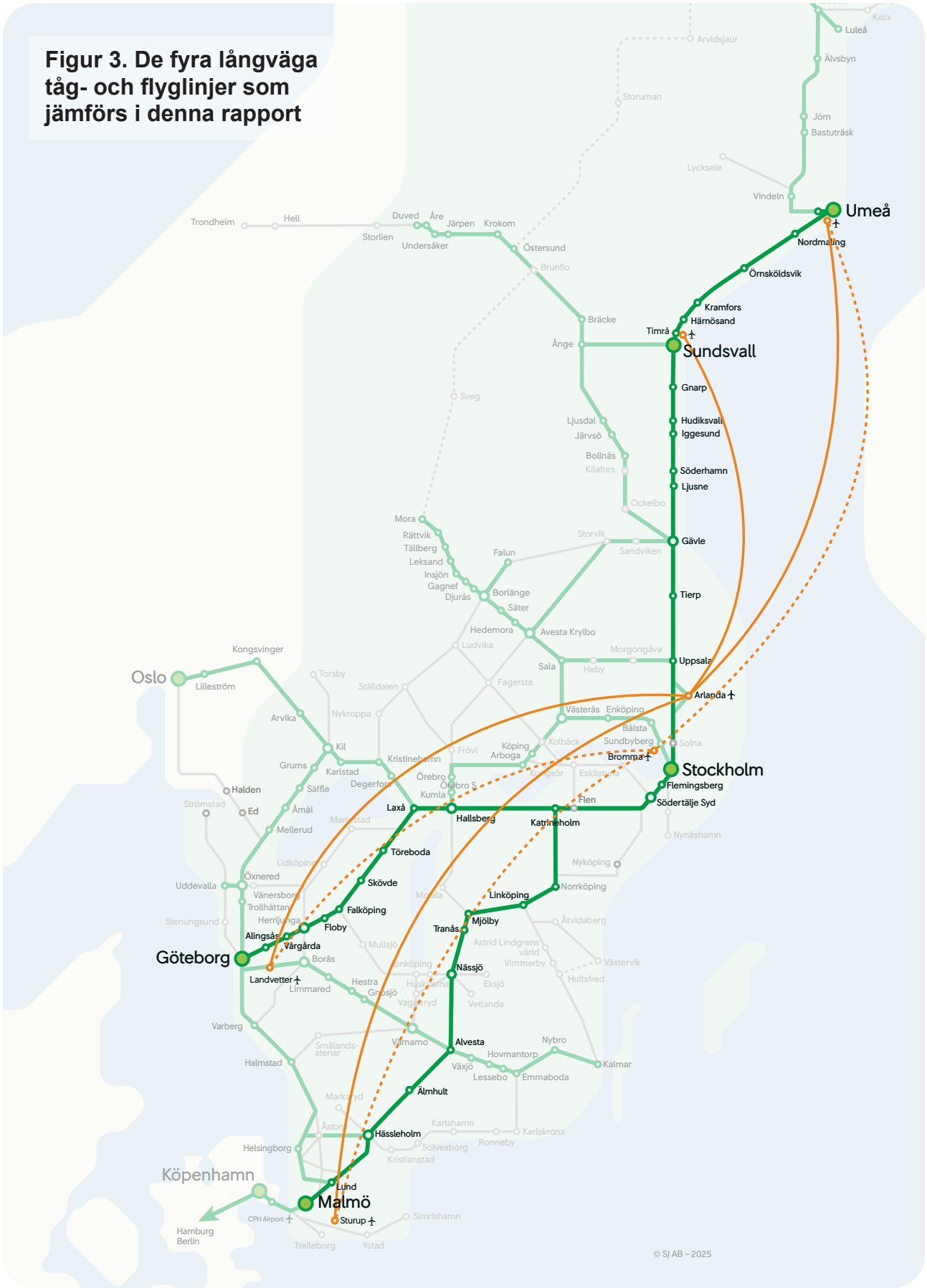
Redan 2022 har den långväga tågtrafiken ökat sitt turutbud till en nivå strax under nivån före pandemin. Tåget har generellt haft den snabbaste återhämtningen av utbudet efter pandemin, jämfört med flyg och buss. Nivån på det totala utbudet av flyg-, buss- och tågförbindelser har förändrats ganska lite från 2022 till 2023 och 2024, men ligger cirka 30 procent lägre än utbudet före pandemin. Den lägre nivån beror främst på flygets minskade antal avgångar.

I sammanhanget är det viktigt att också komma ihåg att varje avgång med såväl flyg som buss normalt erbjuder betydligt färre sittplatser än tåget. Det innebär att flygets minskade utbud räknat i antalet avgångar får en mindre dramatisk effekt på det totala utbudet räknat i antalet sittplatser.

Jämförelse mellan SJ och flyget: Utbud

För att möjliggöra en närmare jämförelse mellan SJs tåg och flyget vad gäller utbudet har KTH tagit fram uppgifter om antalet avgångar för var och en av de fyra linjerna Göteborg−Stockholm, Malmö−Stockholm, Sundsvall−Stockholm och Umeå−Stockholm, som både SJ och flyget trafikerar. Jämförelsen avser åren 2019 och 2024, d.v.s. närmast före och ett par år efter pandemin. Utbudet för SJ består av samtliga snabbtåg på respektive linje, d.v.s. kompletterande InterCity-tåg ingår inte. Avgångarna från Umeå omfattar dock även SJs nattåg. För flyget ingår såväl avgångar till Arlanda som till Bromma. Från Sundsvall går flygen enbart till Arlanda. Alla studerade linjer är markerade på kartan i Figur 3. Som delvis framgår av kartan är det främst Umeå flygplats som har en tydlig närhet till stadskärnan, medan övriga flygplatser ligger på längre avstånd.

Figur 3. De fyra långväga tåg- och flyglinjer som jämförs i denna rapport

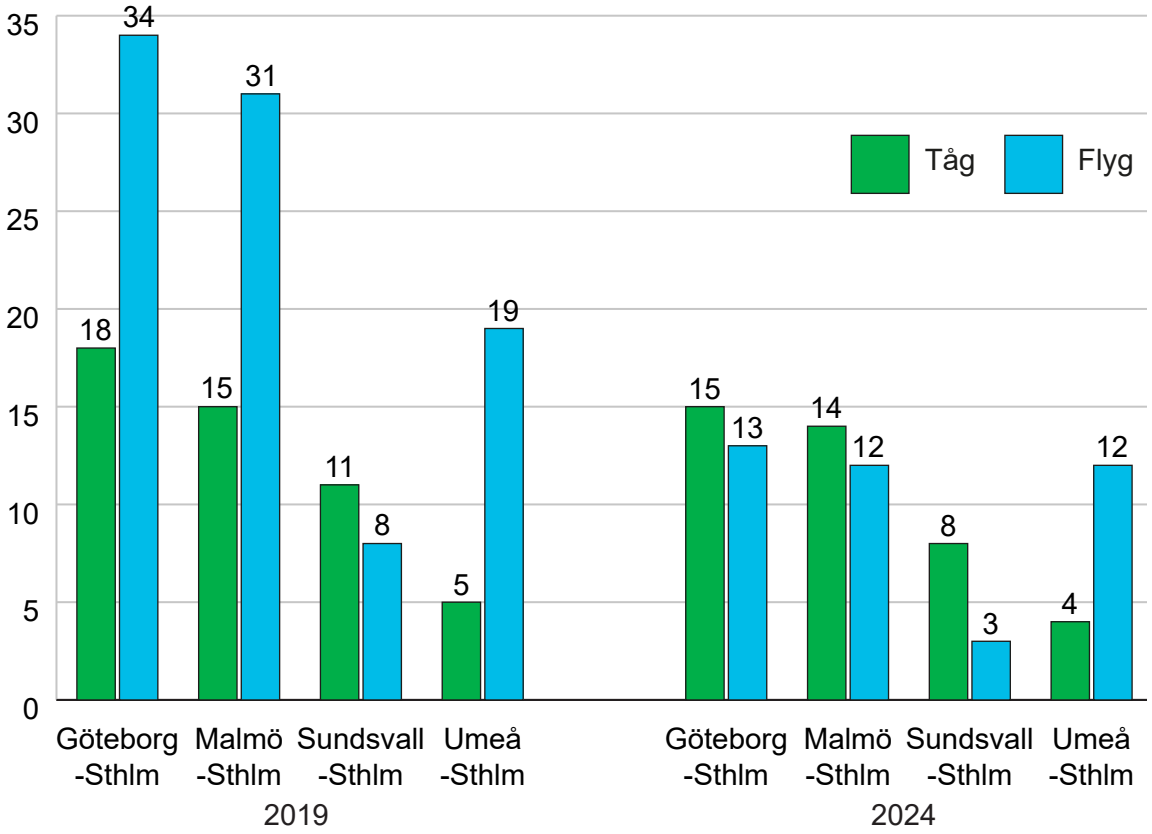




Som framgår av diagrammet i Figur 4a hade flyget betydligt fler avgångar på tre av linjerna före pandemin. Det var bara på linjen Sundsvall−Stockholm som SJ erbjöd fler avgångar. 2024 är situationen den motsatta. SJ har nu fler avgångar på tre av linjerna och flygets utbud är större endast på linjen Umeå−Stockholm.

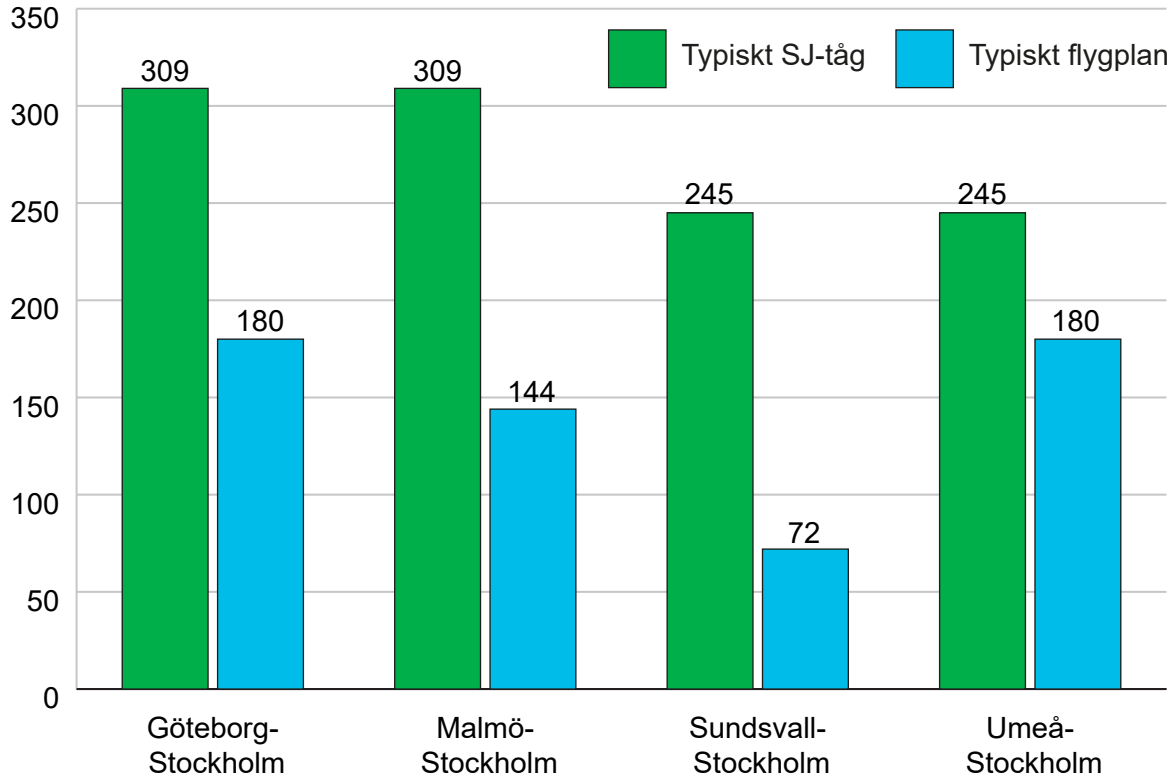
Både SJ och flyget har minskat antalet avgångar, men flyget har minskat i särklass mest. Till exempel har flyget minskat antalet avgångar med 62 procent på linjen Göteborg−Stockholm och minskningen är ungefär lika stor på linjerna Malmö−Stockholm och Sundsvall−Stockholm.

Figur 4a. Antal avgångar per vardag för SJ-tåg och flyg i fyra långväga relationer 2019 och 2024



Även här är det viktigt att komma ihåg skillnaden i antalet sittplatser på ett tåg jämfört med ett flygplan. Ett typiskt flygplan som i dag trafikerar Göteborg−Stockholm är Airbus A320neo som tar maximalt 180 passagerare. De X2000-tåg som SJ använder på sträckan bokas för närvarande med upp till 309 passagerare, d.v.s. 70 procent fler. Figur 4b sammanfattar hur många sittplatser per avgång som normalt erbjuds av SJs tåg jämfört med typiska flygplan på de fyra relationerna. Med detta i åtanke blir skillnaden i utbud mellan SJs tåg och flyget ännu större på de tre linjer där SJ redan överträffar flyget i antal avgångar, medan flygets fördel på sträckan Umeå−Stockholm minskar betydligt.

Figur 4b. Antal sittplatser per avgång i typiska SJ-tåg och flygplan i fyra långväga relationer[2]



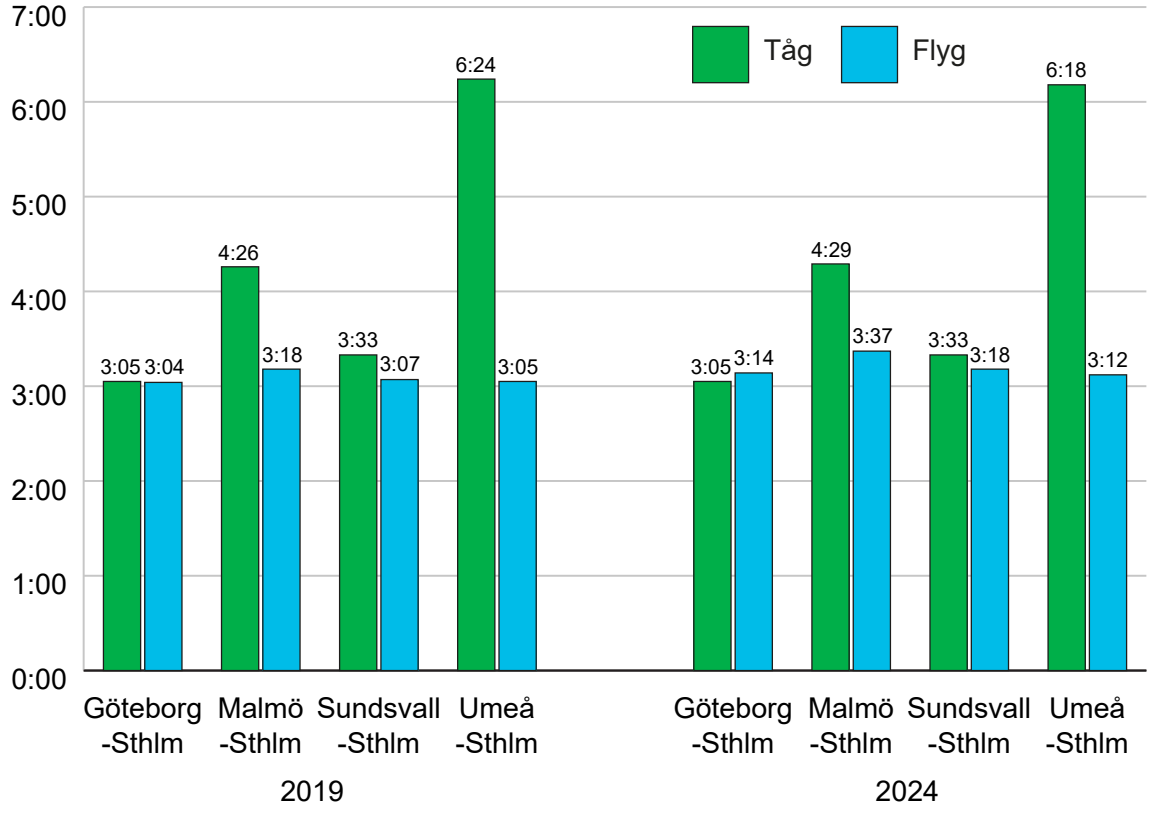
Slutsats. SJ har i dag fler avgångar än flyget, utom på linjen Umeå−Stockholm. Detta överensstämmer relativt väl med allmänhetens uppfattning om tåget jämfört med flyget. Tar man även hänsyn till antal sittplatser förstärks skillnaden till SJs fördel på tre av linjerna och på linjen Umeå−Stockholm krymper skillnaden mot flygets utbud.

[2] På linjerna Göteborg−Stockholm och Malmö−Stockholm använder SJ motorvagnståget X2000 (X2) medan typiska flygplansmodeller är Airbus A320neo respektive Airbus A319. På linjerna Sundsvall−Stockholm och Umeå−Stockholm använder SJ motorvagnståget X3000 (X55) medan typiska flygplansmodeller är ATR-72 respektive AirbusA320neo.

Jämförelse mellan SJ och flyget: Restid

För att kunna göra en rättvis jämförelse mellan restiderna för SJs tåg och flyget är det nödvändigt att ta hänsyn till den tid som flygresenärer normalt måste lägga på terminaler samt på anslutande resor för att ta sig mellan flygplats och stadskärna. KTH har därför inkluderat terminaltid (30–35 min) samt restid för flygbuss.[3] För Sundsvall har restid för flygtaxi använts eftersom reguljär bussförbindelse saknas. Resultaten visas i diagrammet i Figur 5.

Figur 5. Restider (h:min) för SJ-tåg och flyg (från stadskärna till stadskärna) i fyra långväga relationer 2019 och 2024



Jämför man restiden 2019 med 2024 på de fyra långväga linjerna har den inte förändrats nämnvärt på fem år, varken för SJs tåg eller för flyget. Det är bara på linjen Umeå−Stockholm som flyget har en mycket kortare restid. På linjen Malmö-Stockholm är flyget ca 50 min snabbare och på de övriga linjerna har flyget och SJs tåg ungefär lika lång restid. På linjen Göteborg−Stockholm är tåget faktiskt snabbare är flyget.

[3] Att räkna på detta sätt kan ibland uppfattas som diskriminerande mot flyget. KTH menar dock att utifrån en genomsnittlig resenärs start och mål är det en ganska bra metod. De flesta resenärer har en kortare eller en längre anslutningsresa, och i genomsnitt är den längre till och från flygplatser.



Tåget vinner tid genom centrala stationslägen med gångavstånd och vittförgrenad anslutande kollektivtrafik. Flygplatserna kräver i genomsnitt längre anslutningsresor och dessutom tillkommer terminaltider.

Oskar Fröidh, föreståndare för KTH Järnvägsgruppen

Om vi också tar hänsyn till hur restiden kan användas, det vill säga hur stor del av restiden som går att ägna åt något annat än själva transporten, ger tågresan mer tid tillbaka till resenären än vad flyget gör. Upp till 90–95 procent av restiden med SJs tåg kan användas åt arbete, studier, umgänge eller avkoppling. Eftersom flygresan är uppdelad i fler delmoment har inte flygresenären samma möjligheter.

Slutsats. SJ har likartad restid som flyget, utom på linjerna Umeå−Stockholm och Malmö−Stockholm. Detta avviker från allmänhetens uppfattning om tåget jämfört med flyget.

Nära kopplat till restiden är förstås också vilken punktlighet som man som resenär kan förvänta sig. Tyvärr finns det ingen offentlig punktlighetsstatistik för flyget, varken för det svenska inrikesflyget som helhet eller på linjenivå. Därför innehåller materialet från KTH, som den här rapporten bygger på, inga data som gör det möjligt att jämföra flygets och tågets punktlighet. Statligt ägda Swedavia redovisar inte heller någon punktlighetsstatistik för sina flygplatser. Flygets punktlighetsdata är bara tillgänglig genom köp från privata analysföretag.

Flyget mäter punktligheten vid ankomst till gate och normalt anses ett flygplan vara i tid om det ankommer upp till 15 minuter efter tidtabell. För tåg mäts ankomstpunktlighet när tåget står stilla vid ankomststationen. Ett tåg räknas som punktligt om det ankommer upp till 5 minuter efter tidtabell. Vi vet från andra undersökningar att om vi använder flygets punktlighetsmått, med ankomst upp till 15 minuter efter tidtabell, har SJs långväga tåg en punktlighet som är likartad med flygets.

Jämförelse mellan SJ och flyget: Priser

SJ har i en tidigare sammanställning, baserad på uppgifter från Statistiska Centralbyrån, visat på de stora skillnaderna i prisutvecklingen för flygbiljetter jämfört med tågbiljetter under 2000-talet.[4]

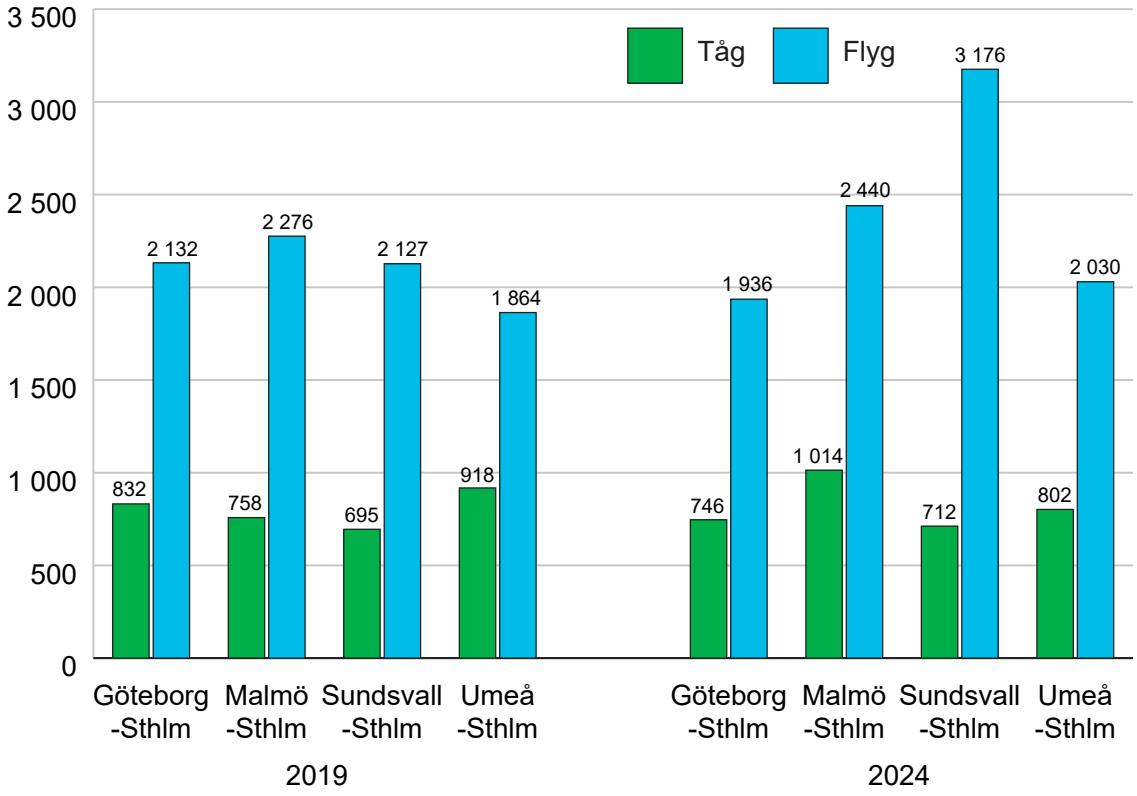
Till denna rapport har KTH jämfört priserna för resor med SJs tåg och med flyget på flera olika sätt:

a. Genomsnittligt pris, för alla avgångar under resdagen, för en ombokningsbar biljett i 2 klass (SJs tåg) respektive ekonomiklass (flyg).
b. Genomsnittligt pris, för alla avgångar under resdagen, för en biljett i 2 klass (SJs tåg) respektive ekonomiklass (flyg), i det senare fallet med tillägg för matarresor med flygbuss till och från stadskärnan. För Sundsvall avser pristillägget en matarresa med taxi eftersom reguljär kollektivtrafik med buss saknas.
c. Lägsta pris för någon biljett på resdagen. I regel är denna biljett inte ombokningsbar (eller återbetalningsbar).

För samtliga priser gäller att de avser biljetter som bokas 1 vecka före resdagen (som är en helgfri onsdag). Priserna anges i fasta priser, d.v.s. i praktiken 2024 års prisnivå för 2019 respektive 2024. Mättidpunkter är oktober 2019 och mars 2024.

Resultaten för den första jämförelsen (genomsnittligt pris 2 klass/ekonomi) på de fyra linjerna redovisas i diagrammet i Figur 6a.

Figur 6a. Biljettpriser (kr per enkel resa) i 2 klass/ekonomi i fyra långväga relationer 2019 och 2024



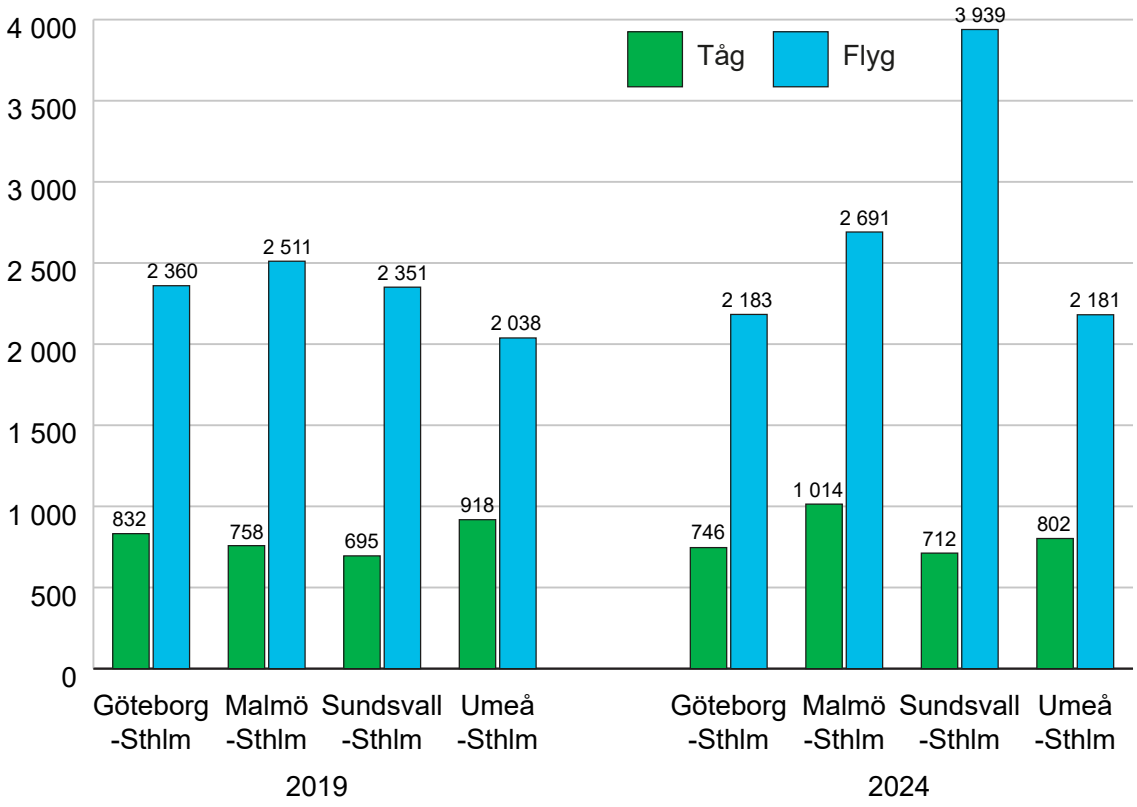
[4] *Prisökningen för inrikesflyg mer än dubbelt så stor som för tågresor. SJ pressmeddelande. 2025-02-19. https://nyhetsrum.sj.se/pressreleases/prisoekningen-foer-inrikesflyg-mer-aen-dubbelt-saa-stor-som-foer-taagresor-3370620*

Såväl 2019 som 2024 har flyget ett betydligt högre biljettpris än SJs tåg på alla fyra linjerna. Flygets biljettpriser är mellan två och tre gånger högre än för SJs tåg både 2019 och 2024.

I genomsnitt har biljettpriserna ökat från 2019 till 2024 både för flyget och SJs tåg. Den genomsnittliga prisökningen för flyget är 14 procent och för SJ drygt 3 procent. Det är dock stora skillnader mellan linjerna. På linjen Göteborg−Stockholm har priset sjunkit för både flyg (-9 procent) och SJs tåg (-10 procent). Biljettpriset för flyg har ökat mest på linjen Sundsvall−Stockholm (+49 procent) och för SJs tåg på Malmö−Stockholm (+34 procent).

I nästa jämförelse har KTH inkluderat priser för anslutande matarresor mellan flygplats och stadskärna, för att få fram ett pris som tydligare speglar kostnaden för resan mellan noder med hög tillgänglighet. Resultaten presenteras i diagrammet i Figur 6b.

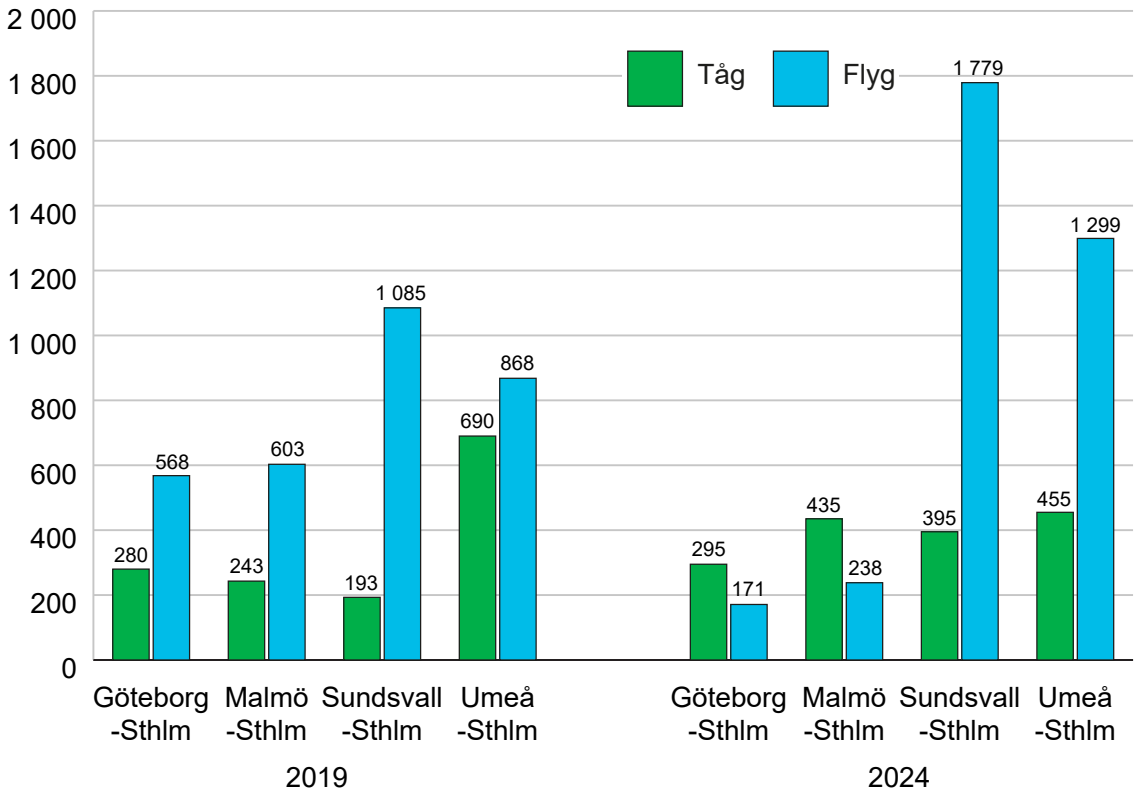
Figur 6b. Biljettpriser (kr per enkel resa) i 2 klass/ekonomi, inklusive anslutningsresor till och från flygplatser, i fyra långväga relationer 2019 och 2024



Även om pristillägget för anslutningsresor givetvis gör alla flygresor ännu dyrare, är det främst på linjen Sundsvall–Stockholm som det också innebär en väsentlig påverkan på jämförelsen mellan 2024 och 2019. Avsaknaden av reguljär busstrafik till och från flygplatsen Sundsvall/Timrå innebär att totalpriset för resan ökat med över 67 procent sedan 2019. I genomsnitt för de fyra linjerna har priset på flygresor inklusive anslutningsresor ökat med knappt 19 procent.

Både SJ och flyget tillämpar rörlig prissättning. I den avslutande tredje prisjämförelsen som KTH gjort studeras de absolut lägsta priserna som går att hitta för en resenär som har möjlighet att vara flexibel, d.v.s. i det här fallet fritt kan välja mellan alla avgångar en och samma dag. Jämförelsen presenteras i diagrammet i Figur 6c.

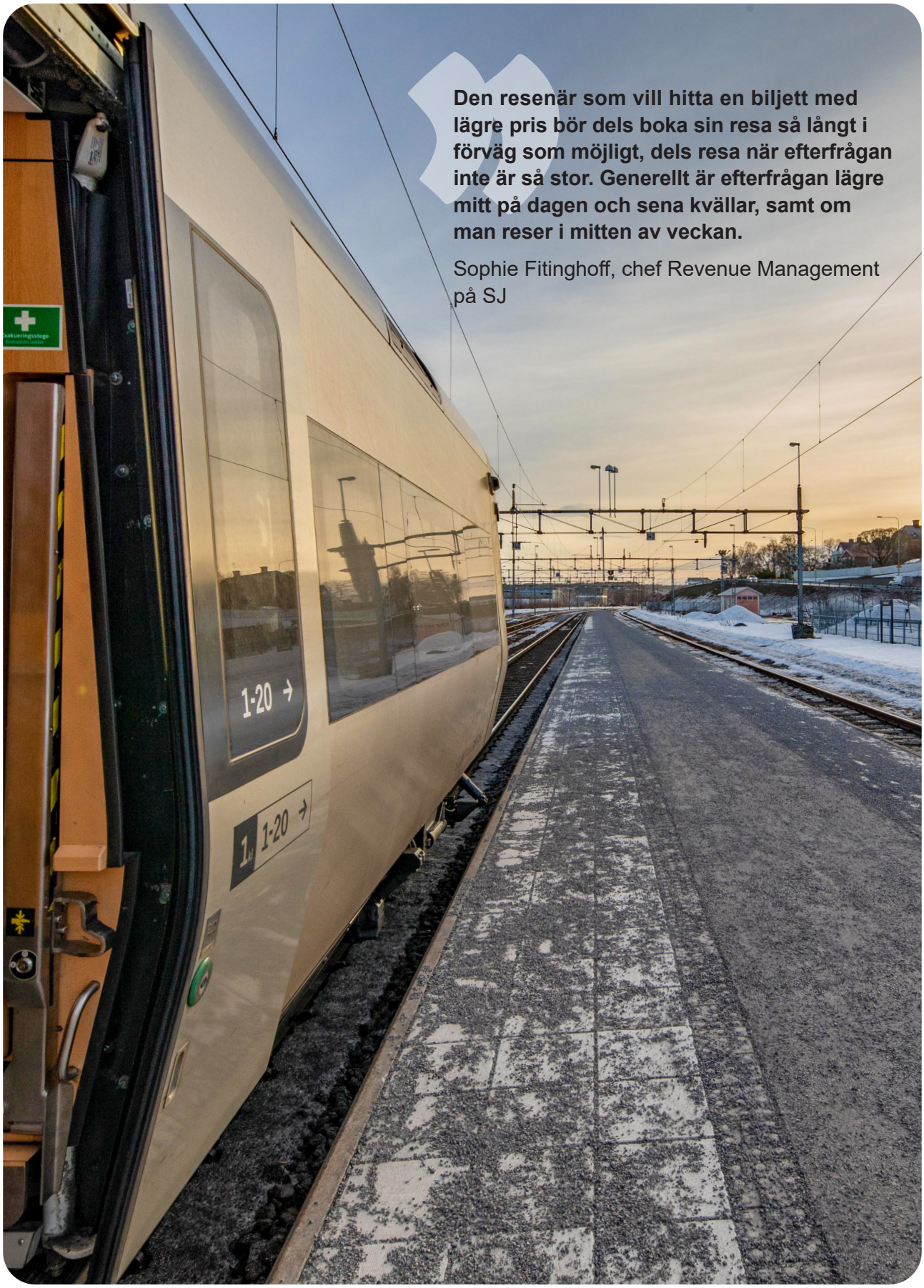
Figur 6c. Lägsta pris (kr per enkel resa) i fyra långväga relationer 2019 och 2024



Som synes har det varit möjligt att hitta betydligt billigare biljetter med både flyg och SJs tåg, såväl 2019 som 2024, för den som prioriterat absolut lägsta pris framför andra önskemål. För SJs tåg har lägsta pris minskat på linjen Umeå−Stockholm (-34 procent) medan det ökat på övriga linjer. Störst är ökningen på linjen Sundsvall−Stockholm (+105 procent) där också flyget haft den största prisökningen för den billigaste biljetten (+64 procent).

När 2024 års priser samlades in under mars månad, trafikerade Ryanair fortfarande linjerna Göteborg−Stockholm och Malmö−Stockholm. Här tillämpade flygbolaget lockpriser på enstaka avgångar, vilket förklarar de mycket låga biljettpriserna på dessa linjer, även jämfört med 2019. I undersökningen från KTH är detta de enda exemplen där priset på en flygresa faktiskt varit lägre än motsvarande priser för resor med SJs tåg. Ryanair är inte längre aktivt inom det svenska inrikesflyget, vilket kan tolkas som att prissättningen inte var långsiktigt hållbar. Om priset för anslutande matarresor inkluderas hade dessutom även dessa specialfall blivit dyrare än SJs tåg.

Slutsats. Att resa med SJs tåg är **billigare** än flyget, utom i vissa specialfall. Detta överensstämmer bara till viss del med allmänhetens uppfattning om tåg jämfört med flyg.



Den resenär som vill hitta en biljett med lägre pris bör dels boka sin resa så långt i förväg som möjligt, dels resa när efterfrågan inte är så stor. Generellt är efterfrågan lägre mitt på dagen och sena kvällar, samt om man reser i mitten av veckan.

Sophie Fitinghoff, chef Revenue Management på SJ

Bilaga 1. Enkätundersökning

Axiom Insight har på uppdrag av SJ genomfört en enkätundersökning om hur allmänheten uppfattar trafikslagen tåg och flyg jämfört med varandra. Tre påståenden presenterades, och för vart och ett av dessa fick respondenterna ange i vilken utsträckning de ansåg att påståendet stämde mer för tåg eller mer för flyg:

- Har flest avgångar
- Tar kortare tid
- Är billigare

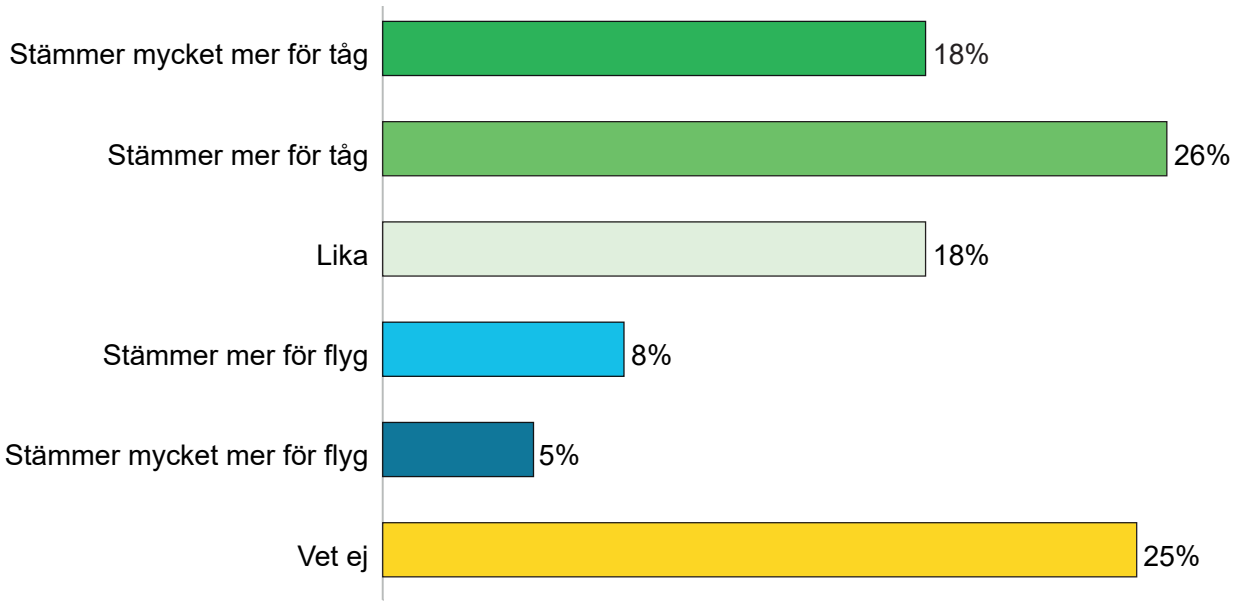
Enkäten genomfördes i januari 2025 som en webbenkät med hjälp av paneler tillhandahållna av Cint. 1030 personer äldre än 18 år från den svenska allmänheten har besvarat frågorna. Resultaten redovisas nedan.

Påstående 1: Har flest avgångar
Det första påståendet som undersöktes handlade om vilket trafikslag som har flest avgångar. Som framgår av diagrammet i Figur 7 anser en större andel respondenter, men inte en majoritet (43 procent), att tåg har fler avgångar än flyg. Samtidigt är många (25 procent) osäkra. Relativt många (18 procent) uppfattar dessutom antalet avgångar som likartat.

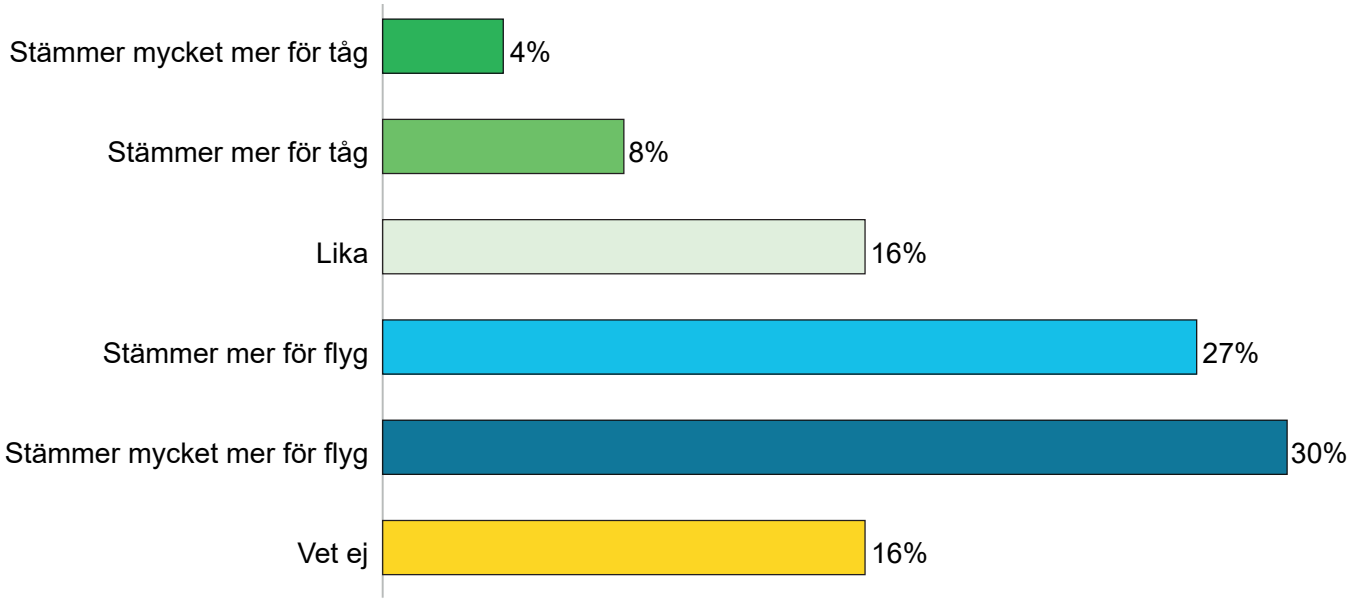
Påstående 2: Tar kortare tid
När det gäller påståendet om restid är det en klar majoritet (57 procent) som anser att flyget erbjuder en kortare restid än tåg. Endast 12 procent uppfattar tåget som snabbare (Figur 8).

Påstående 3: Är billigare
Som framgår av Figur 9 är det 36 procent av de svarande som uppfattar tåget som billigare, medan motsvarande siffra för flyget är endast 18 procent. Det är dock sammantaget en större andel som uppfattar flyget som billigare eller lika billigt som tåget (43 procent), än andelen som uppfattar tåget som billigast. Även här finns det många osäkra (20 procent).

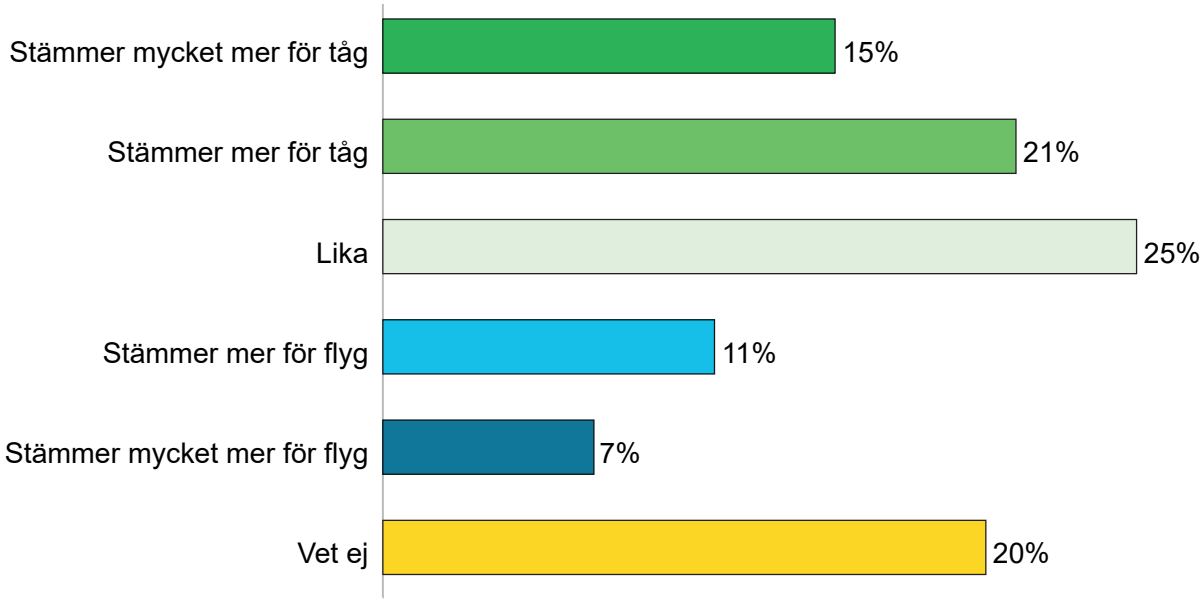
Figur 7. Svar på frågan ”Har flest avgångar”



Figur 8. Svar på frågan ”Tar kortare tid”



Figur 9. Svar på frågan ”Är billigare”





Uppfattningar och fakta om tåg och flyg, rapport från SJ utgiven 2025-03-27
SJ AB, 105 50 Stockholm