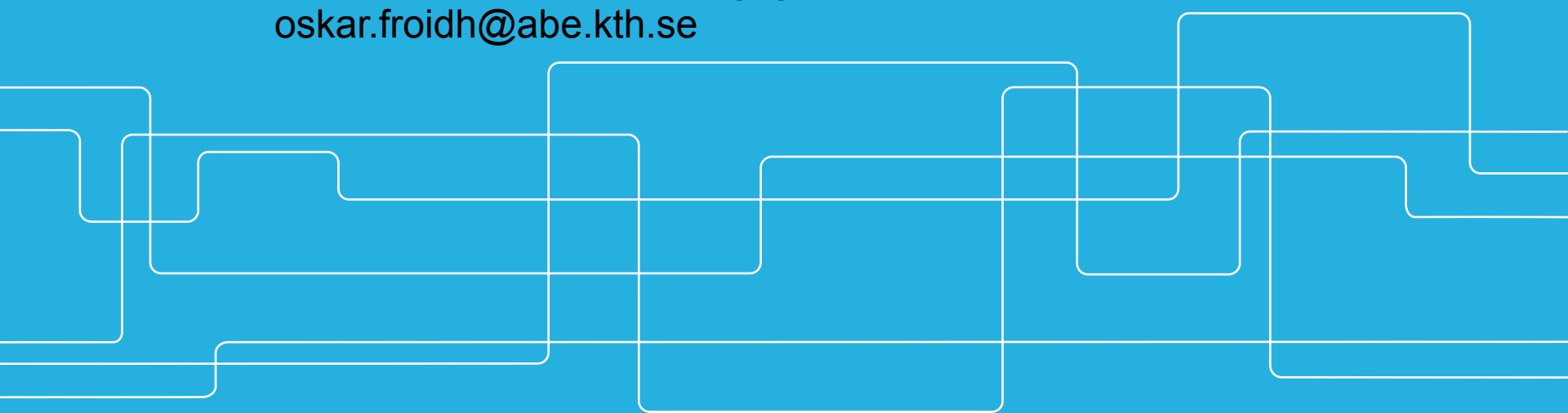




Vad tillför nya operatörer på spåren i persontrafiken?

KTH Järnvägsgruppens seminarium
26 maj 2015

Oskar Fröidh, KTH Järnvägsgruppen
oskar.froidh@abe.kth.se





Marknadsöppning av tågtrafiken

SJ har haft ensamrätt på tågtrafik på statens järnvägsnät, därefter marknadsöppning (dvs andra operatörer):

1990 Upphandlad regional persontrafik

1996 Godstrafik

2007 Charter och nattåg

2009 Öresundstågen i interregional trafik

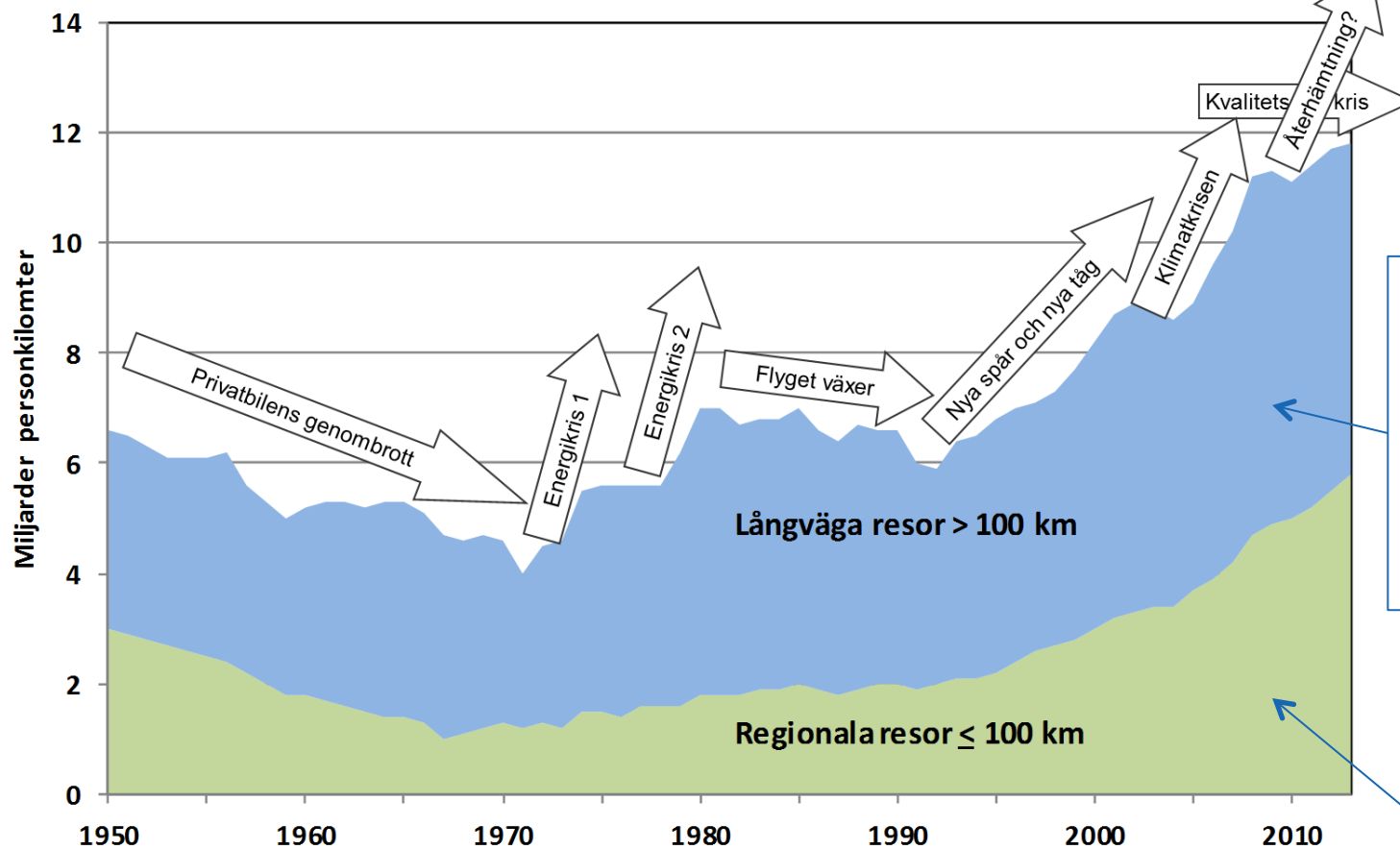
2010 Kommersiell interregional persontrafik

2012 Kommersiell regional persontrafik

Den faktiska konkurrensen har utvecklats successivt beroende av trögheter i etableringsprocessen

Resandeutveckling 1950-2013

Persontrafik på järnväg



Kommersiell, förutom "Rikstrafik", visst resande Öresundståg, Norrtåg etc

Planeringsstyrd, förutom SJ/TIM



Vad måste alla operatörer veta?

Järnvägsspecifika egenskaper

- Starkt kopplat system (fordon, trafik och bana) ger störningskänslighet och ömsesidiga beroenden
- Högre säkerhetskrav än inom vägtrafik
- Tungt regelverk och godkännandeprocesser (kompetens- och tidskrävande byråkrati)
- Dyra fordon, nya måste beställas 2-5 år innan trafikstart
- Gamla vagnar och lok ibland tillgängliga men med sämre prestanda och kundvärde
- Inga garanterade tåglägen ger affärsrisk vid investeringar i fordon
- Långdragen tågplaneprocess (ansökan 8 mån innan tidtabellen för nästa år börjar gälla)

Så hur kan någon vilja satsa på tågtrafik ...?



Utbud och priser i tågtrafiken

- Tidsserie 1990-2014
- Beställare: Tidigare Banverket, nu Trafikanalys och Transportstyrelsen
- KTH Järnvägsgruppen med Bo-Lennart Nelldal, Josef Andersson m.fl.
- Mättdag en helgfri onsdag i slutet av mars respektive år
- Uppgifter hämtas från tidtabeller, på nätet och vissa data direkt från SJ
- Ger möjlighet till utbudsanalyser – speciellt marknadspriser går annars inte att rekonstruera



Kommersiell eller planeringsstyrd tågtrafik

Kommersiell: Operatör som driver tågtrafik i egen regi mot biljettintäkter och bestämmer utbudet.

Drivkraft: Maximera vinsten

Planeringsstyrd: Offentligt upphandlad tågtrafik där utbudet bestäms av upphandlande enhet (RKM eller motsvarande).

Drivkraft: Mer tågtrafik för pengarna/minimera underskottet



Framväxten av nya regionaltågssystem

Första fasen: Etablering av nya regionaltågssystem

(pendeltåg) i storstad (Stockholm 1968, Malmö 1983, Göteborg 1986)

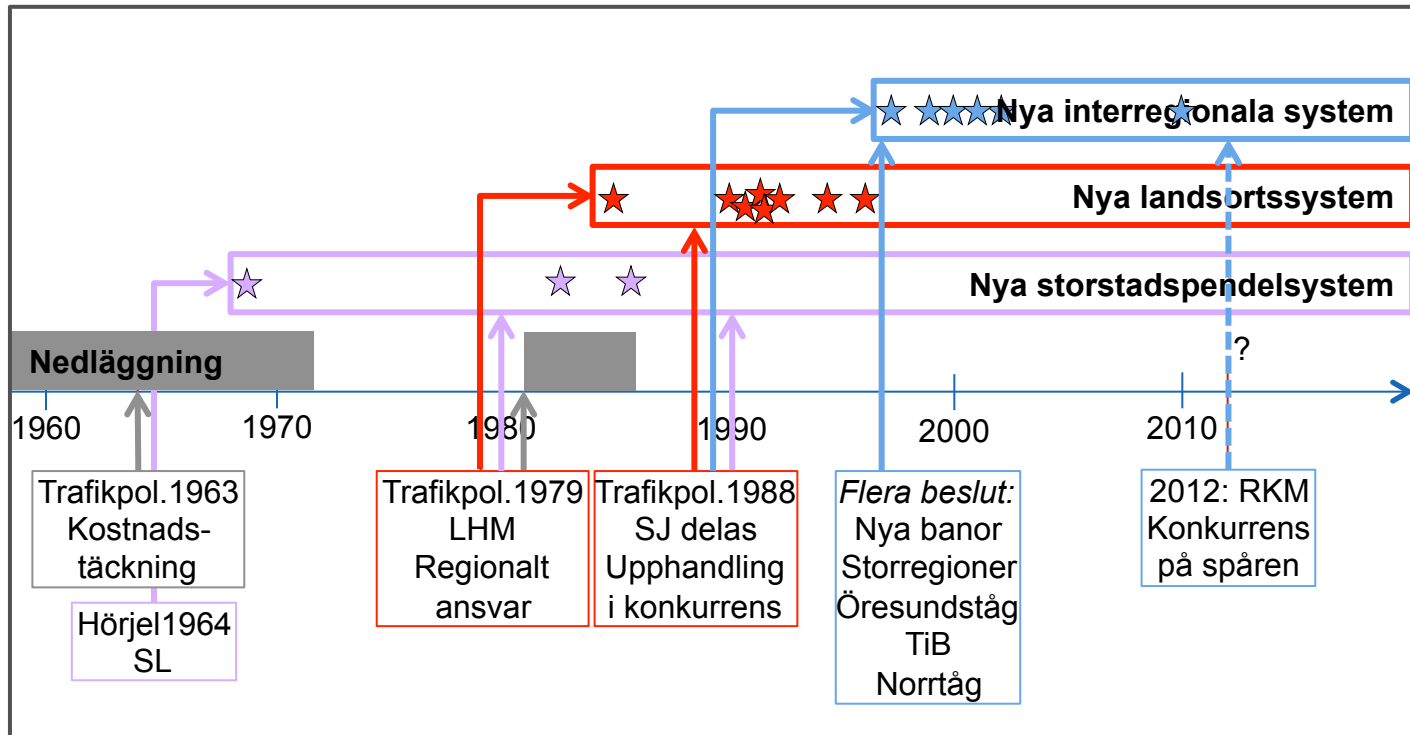
Andra fasen: Etablering av nya regionaltågssystem i landsort
(Krösatågen 1985-Östergötland 1996)

Tredje fasen: Etablering av nya interregionala tågssystem (TiM
1997-Norrtåg 2010)

Flera av de nya landsortssystemen har växt och blivit (mer)
interregionala

Utvecklingen av den regionala tågtrafiken

Trender 1960-2014





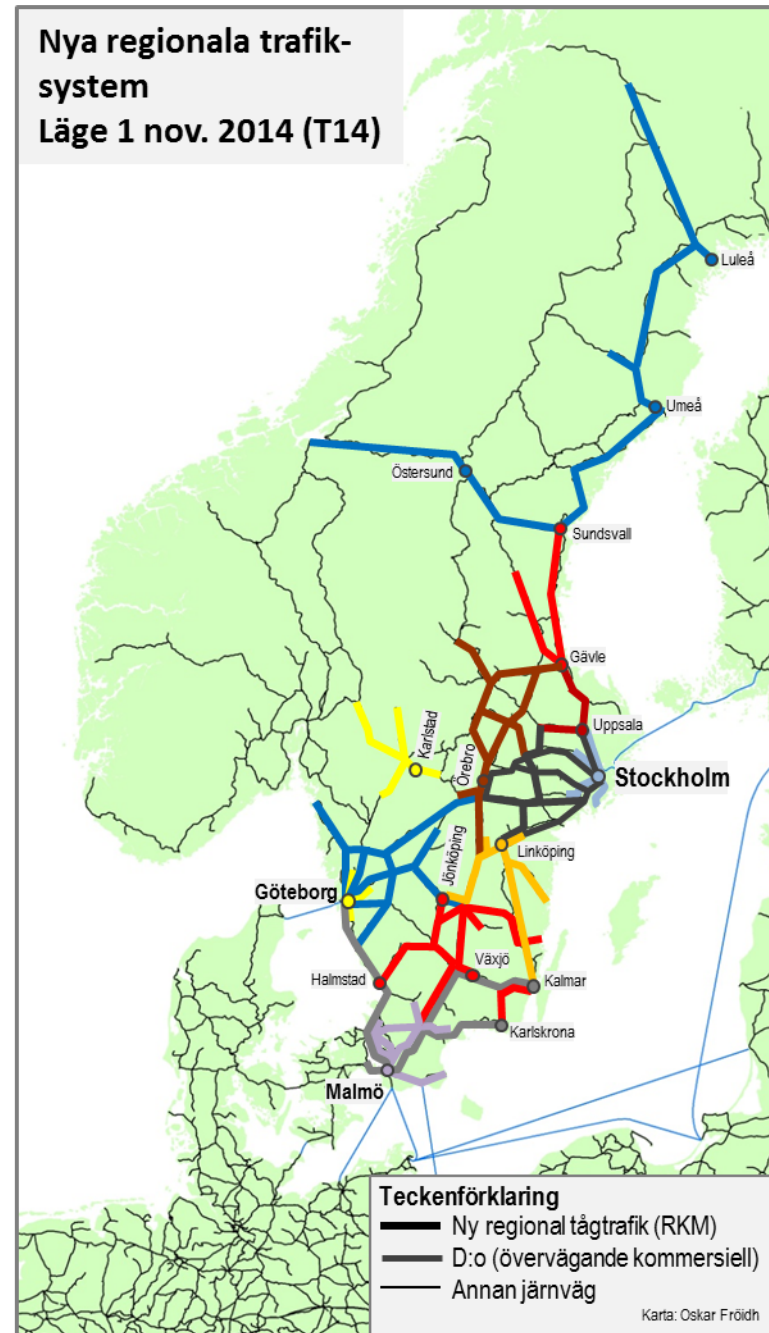
Kommersiell tågtrafik och planeringsstyrda regionala system

Komplement

Fjärrtrafik i egen regi
Läge 1 nov. 2014 (T14)



Nya regionala trafiksystem
Läge 1 nov. 2014 (T14)





Planerings- styrda regionala trafiksystem i konkurrens med kommersiell fjärrtrafik

Fjärrtrafik i egen regi
Läge 1 nov. 2014 (T14)



Regionala trafiksystem
delvis i konkurrens med
kommersiell fjärrtrafik
Läge 1 nov. 2014 (T14)





Interregional tågtrafik

Icke SJ kommersiell

- Marknadsnischer, övervägande kompletterande utbud
- Samverkan med SJ inom biljettförsäljning och information
- Öresundståg tar dock interregionalt resande
- MTR Express (start 2015) konkurrerar Stockholm-Göteborg

Interregional services
with entrant operators
as of 1 January 2015



Exemplet Väst kustbanan

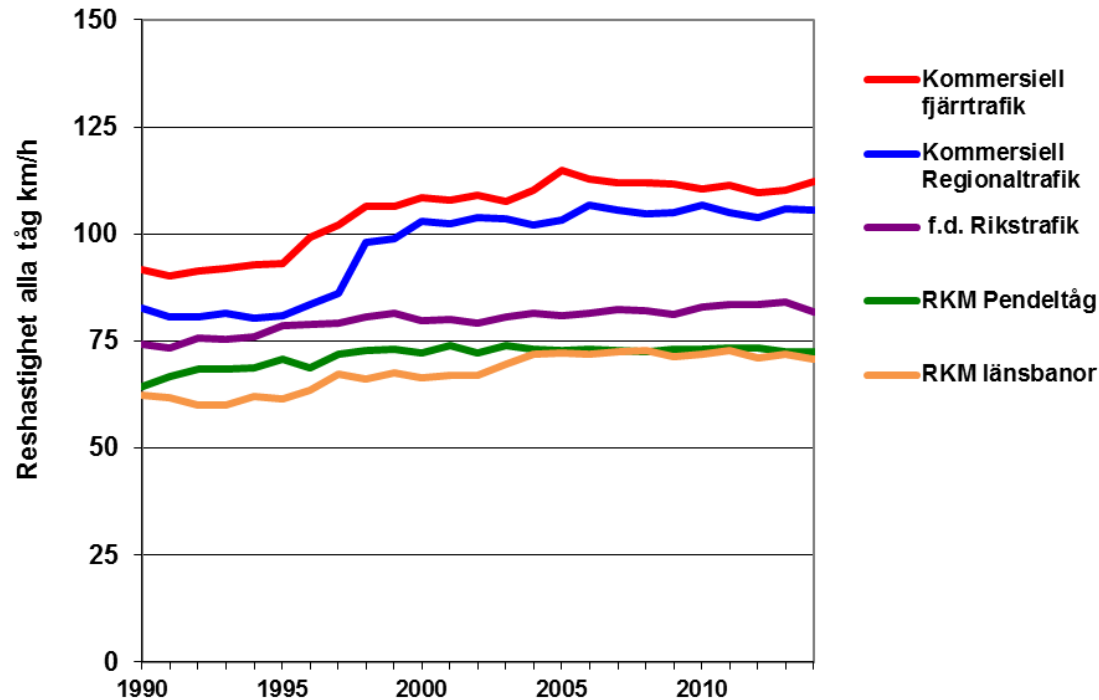
- Resenärerna får totalt sett ett bättre utbud med både Öresundståg (hög turtäthet, flera uppehåll) och SJ snabbtåg (korta restider, hög komfort) – bra för samhällsekonomin
- Svårt att få ekonomi i tågtrafiken för både Hallandstrafiken och SJ
- Samverkan – hur då?



Medelhastighet

Exempel på kommersiell och planeringsstyrd tågtrafik

Reshastighet olika trafiksystem - alla tåg



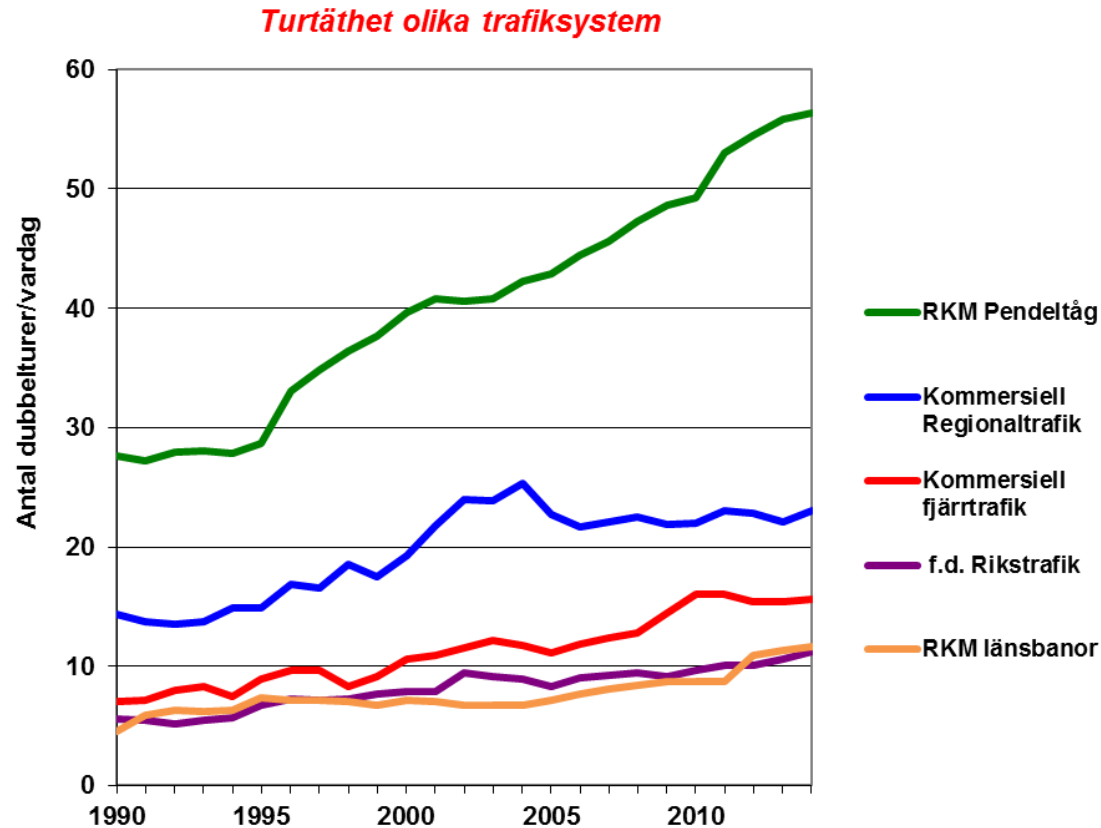
Korta restider en förutsättning för kommersiell tågtrafik

Medelhastigheter som bilresa kräver samhällsstöd

Källa: KTH utbud och priser 1990-2014

Turtäthet

Exempel på kommersiell och planeringsstyrd tågtrafik

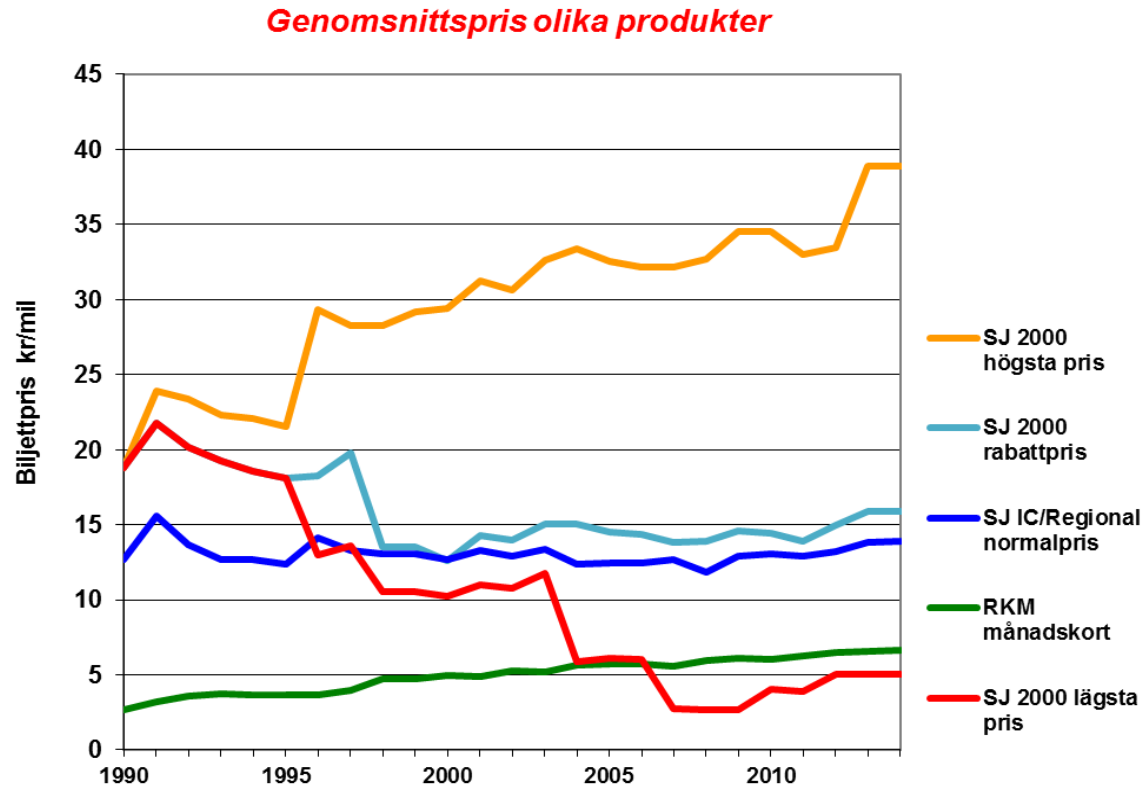


Ökad turtäthet på linjer med större resandeunderlag

RKM kraftigt ökad turtäthet i storstadsregioner/stambanor

Biljettpriser

Exempel på kommersiell och planeringsstyrd tågtrafik



Ökad prisdifferentiering lägsta/högsta pris

Lägstapriser i kommersiell trafik har sjunkit (av konkurrens)

RKM månadskort har ökat snabbast



Framtiden för den planeringstyrda tågtrafiken?

Trend: Ökad kostnadsmedvetenhet (kostnadskriser)

Trafik och banunderhåll; kan leda till nedläggningar av linjer med mindre resande

→ *Ökat fokus på huvudlinjer*

Trend: Binda samman regionala system till interregionala

Ökad effektivitet, högre intäkter från interregionala resenärer

→ *Ökad konkurrens med kommersiell persontrafik*



Framtiden för den kommersiella tågtrafiken?

Trend: Etablering av interregional planeringsstyrd trafik

Ökad konkurrens på spåren där offentlig basfinansiering ger högre turtäthet och lägre biljettpriser än för den kommersiella

→ *Indragen kommersiell tågtrafik*

Trend: Infrastrukturutbyggnader

Kortare restider och mer kapacitet med nya stambanor och andra utbyggnader leder till ökad konkurrenskraft mot bil, buss och flyg

→ *Ökade intäkter och förbättrat utbud*



Vad återstår att göra?

Några svårigheter och etableringshinder för nya operatörer

- Oligopolsituation med en dominerande aktör inom en samhällsservice ger speciella förutsättningar
- Marknadsövervakning för att minska affärsriskerna (långsiktig tillgång till depåer, kapacitet och andra resurser, prissättning)
- Samordnat biljettsystem och information gynnar nyetablering (*jmf Storbritannien*)
- Förmånliga finansieringslösningar för nya fordon
- Interregional tågtrafik utanför stambanorna – upphandling? (ej korssubventionering)
- Kapacitetsutbyggnad där det finns underlag, särskilt nya stambanor





Vad tillför nya operatörer på spåren i persontrafiken?

- Planeringsstyrd (upphandlad) tågtrafik tillför **turtäthet** tack vare offentlig basfinansiering
- Konkurrens och ökat utbud ger **lägre biljettpriser**
- Konkurrens innebär lägre biljettpriser men också **lägre lönsamhet** och delvis instabilt utbud
- Breddat och ökat utbud **ökar tågresandet** totalt – lättare för resenären att hitta något som passar
- Flera konkurrerande trafiksystem och ökat resande kan leda till **kapacitetsproblem**