

ERFARENHETER AV SVENSKA SNABBTÅG INFÖR HÖGHASTIGHETSTÅG I DANMARK

Lotta Schmidt

TRANSEK AB, Solna Torg 2, S-171 45 Solna, Sweden

INLEDNING

Det finns planer på att introducera höghastighetståg i Danmark för att stärka tågets konkurrenskraft. Syftet med detta projekt var att bedöma om införandet av höghastighetståg kan väntas ge marknadseffekter utöver vad som förklaras av kortare restid och tätare trafikering - så kallade komfort-, service-, och imageeffekter. Målsättningen var att ta fram underlag för modifiering av parametervärden i modeller baserade Trafikundersökelsen (TU) inför utvärdering av höghastighetståg.

Planerna på ett eventuellt framtida danskt höghastighetstågskoncept är inte så långt framskridna att man kan definiera vilken komfort- och servicenivå detta skall ha. Därför har det svenska X2000 fått tjäna som exempel på ett nytt danskt tågkoncept. Även introduktionsförloppet av X2000 i Sverige redovisas för att överföra erfarenheterna till DSB.

Rapporten innehåller följande:

- Sammanställning av tidigare genomförda undersökningar avseende komfort och service, med syftet att redovisa tillgänglig kunskap om olika faktorerers betydelse
- Införandet av X2000 i Sverige för att redovisa hur introduktionsförloppet förflutit
- Marknadsförutsättningarna för tåg mellan Stockholm-Göteborg med syfte att redovisa hur denna marknad ser ut
- Marknadsförutsättningarna mellan Köpenhamn-Aalborg som jämförelse med svenska exemplet
- Redovisning och analys av skillnaderna mellan tågkoncepten X2000 och IC-tåg och det danska IC/3 tåget
- Inventeringen resulterar i en bedömning av i vilken grad som service och komfort kan förväntas påverka resandet vid införandet av ett modernt höghastighetstågskoncept, utöver vad som kan beräknas med modeller

GENOMFÖRANDE

Sammanställning av tidigare Stated Preferences studier

För att ta fram värderingarna av ett nytt tågkoncept är det att rekommendera att genomföra en SP-studie för att erhålla resenärernas betalningsvilja för den nya produkten. Med Stated Preferences (SP) metoden kan vi ta reda på hur mycket ett snabbtåg är värt då det erbjuder bättre komfort och service. Resultatet visar hur mycket mer resenärerna är villiga att betala för sin biljett om de får åka snabbtåget. Detta ligger till grund för hur parametervärdena i modellen skall förändras för att avspegla efterfrågan på snabbtåget i modellen.

En förutsättning för att kunna införa ett nytt färdstätt, höghastighetståg, i en modell är att vi känner till hur detta kommer att se ut. Hur ett framtida danskt snabbtåg kan komma att utformas är ej bestämt varför utgångspunkten i detta arbete var det svenska X2000 tåget.

En litteraturinventering av tidigare genomförda SP studier genomfördes i syfte att finna nationellt och internationellt tillgänglig kunskap om trafikanters värderingar av komfort- och servicefaktorer. Med utgångspunkt från de studerade komfortfaktorerna visade det sig att värdet av förbättrade toaletter, tillgång till restaurangvagn, ställbara stolar och god ventilation är genomgående högt. Tillgången på värderingar avseende service visade sig vara relativt knapphändiga.

Inventeringen genomfördes med insikten om att det kan vara vanskligt att jämföra värderingar från olika länder och olika tidpunkter då värderingen av bl a olika förbättringar är beroende av standarden i utgångsläget samt av sammansättningen av trafikanterna på den eller de linjer som studerats. Dessutom bidrar omvandlingen mellan olika valutor och prisnivåer samt beskrivningarna av faktorerna i de olika undersökningarna till en väsentlig osäkerhet. Någon högre grad av samstämmighet kan därför inte förväntas och resultaten har därför använts med försiktighet. Det bästa vore naturligtvis att inför viktiga beslut alltid göra en situationsspecifik studie av de faktorer som är av intresse.

Introduktionsförloppet av X2000 i Sverige

Då det svenska höghastighetståget X2000 fungerat som referens i detta projekt var det av vikt att belysa de förändringar som SJ genomgick inför introduktionen av snabbtåg i Sverige.

SJ genomgick en mängd förändringar innan och under det att snabbtåget introducerades i Sverige. Stig Larsson blev generaldirektör för SJ 1988 samtidigt som SJ och Banverket skildes åt. En ny logotype togs fram, personalen minskades, ett nytt biljettbokningssystem utvecklades, nya distributionskanaler för biljettförsäljning infördes, stationerna rustades upp, vagnar moderniserades invändigt och utvändigt och snabbtågen introducerades. SJ hade målet att förändra SJs profil till ett mer kundinriktat och servicemedvetet reseföretag.

SJ arbetade för att det nya snabbtåget skulle bli ett konkurrenskraftigt tåg med hög komfort, service och design för affärsresenärer. Att det fanns en marknad mellan Stockholm och Göteborg visste man. Den hade flyget redan.

Kritiken mot X2000 var inte odelat positiv vid introduktionen. Rädslan fanns att ”hela folkets järnväg” skulle förvandlas till en järnväg för enbart penningstarka affärsresenärer. Priserna var höga, vilket försvårade för normalsvensken att företa en sådan resa. Nyfikenheten och intresset var dock stort för det nya konceptet. All ”negativ” kritik tillsammans med den marknadsföring som bedrevs medverkade till att bygga upp en bild av att detta var ett tåg som var lite exklusivt. När så priserna sänktes i budgetklass (2:a klass) och turutbudet ökade lät inte kunderna vänta på sig.

Då introduktionen av X2000 föranleddes av omfattande förändringar av hela SJ som företag kan framgångarna inte enbart tillskrivas X2000-konceptet. Satsningen på SJ:s yttre form fungerade sannolikt som en katalysator som medverkade till att framgången blev större än den skulle ha blivit vid en satsning på enbart ett nytt tåg. Det finns således anledning att misstänka att resandeökningen på mellan Stockholm-Göteborg ej har sin förklaring i enbart det faktum att sträckan trafikeras av snabbtåg med hög komfort och god service.

Marknaderna Stockholm-Göteborg och Köpenhamn-Aalborg

För att eliminera riskerna för feltolkningar i samband med jämförelser ansågs det vara av vikt att redovisa de skillnader och likheter som finns i marknadsförutsättningar mellan Sverige och Danmark i de två korridorerna.

Redovisningen är en genomgång av befolkningsunderlag och utbud i relationerna Stockholm-Göteborg och Köpenhamn-Aalborg, samt en presentation av marknadseffekterna och resandeutvecklingen i relationen Stockholm-Göteborg med betoning på X2000. Sträckorna valdes med utgångspunkt från att X2000 trafikerar sträckan Stockholm-Göteborg samt att reslängden är ungefär densamma som den mellan Köpenhamn och Aalborg, där planer finns på att i framtiden köra snabbtåg.

Marknadseffekterna av X2000: Marknaden på sträckan Stockholm-Göteborg dominerades före introduktionen av X2000 av flyget. Flyget hade en kraftig nedgång 1990-1993. Detta kan ha berott på införandet av en reseoms på 25% år 1991, vilken sänktes till 12% år 1993, samt Kuwaitkrisen. Samtidigt ökade järnvägens konkurrenskraft i och med satsningen på SJ och X2000.

Turutbud: Innan X2000-trafiken startade bestod fjärrtågsutbudet mellan Stockholm-Göteborg av InterCity-tåg samt ett antal CityExpress-tåg. När X2000 introducerades utgjorde IC-tågen basutbudet. Från 1992 och framåt har antalet X2000-avgångar successivt ökat och IC-avgångarna minskat. Antalet avgångar per vecka har ökat från 85 (1991) till 114 (1996). Av dessa 114 avgångar utgörs ca 75 % av X2000-tåg. Tågets turutbud uppgår dock ej till den nivå

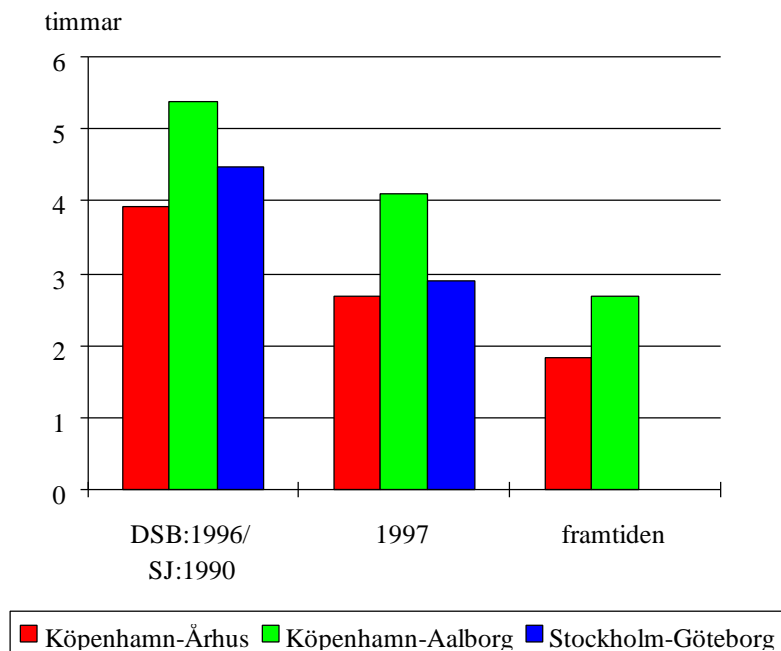
som flyget har. Under vardagar är antalet flygavgångar mellan Stockholm och Göteborg dubbelt så många som antalet X2000-avgångar (1996).

I Danmark är förhållandet annorlunda. Antalet IC/3-avgångar i riktningen Köpenhamn-Jylland via Stora Bält är 20 stycken (1996) varav ca 4 utgörs av Lyntåg. Utöver IC/3-tågen finns det drygt tio Regionaltåg och Inter Regio-tåg som trafikerar sträckan på vardagar. 1996 var antalet flygavgångar från Köpenhamn till Århus 17 stycken och till Aalborg 12. Förhållandet mellan turutbudet för tåg/flyg var 0,7 på sträckan Stockholm-Göteborg (1991 och 1996) och ca 1,9 på sträckan Köpenhamn-Århus, Aalborg.

Restider: X2000 har minskat sina restider genom en högre maxhastighet och korglutning. Restiden för de snabbaste avgångarna har minskat från 3:55 (1991) till 2:54 (1996) vilket motsvarar en restidsförkortning med 26%. Den genomsnittliga restiden för samtliga tåg (IC och X2000) är 3:32 1996 jämfört med 4:20 1991. Den effektiva restiden med flyg är och förblir ca 60 minuter. Restiden inklusive incheckning, transport till och från flygplatserna i Stockholm och Göteborg blir ca 3 timmar.

På grund av den korta restiden i kombination med möjligheten att kunna utnyttja restiden effektivt har X2000 blivit ett attraktivt alternativ för resenärer som är tidskänsliga och inte priskänsliga.

Figur Snabbaste restiderna 1996 och efter färdigställandet av Stora Bältförbindelsen 1997 samt framtida restider på sträckorna Köpenhamn-Århus, Köpenhamn-Aalborg och Stockholm-Göteborg.

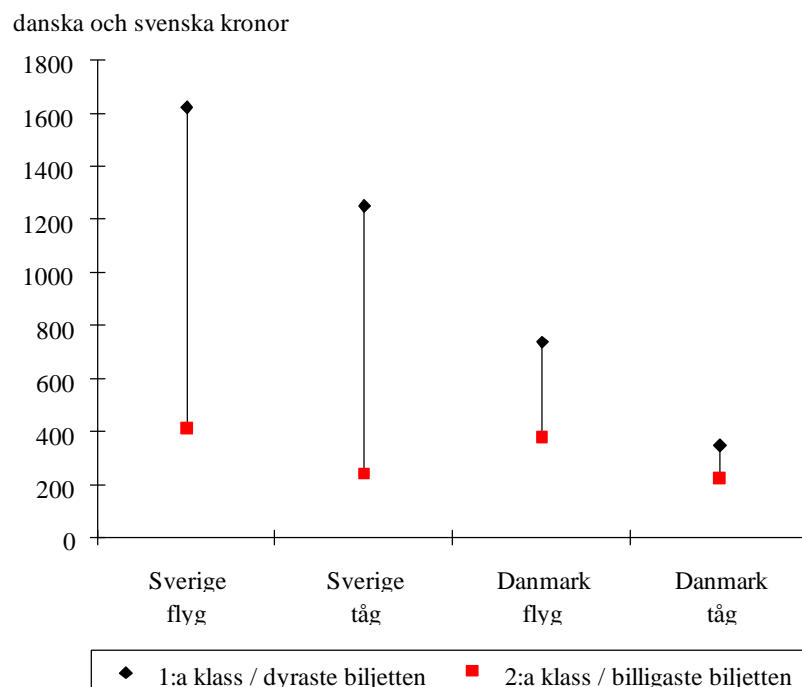


Källa Trafikministeriet 1995 och SJ.

Restiden mellan Köpenhamn-Århus med IC/3 är ca 4,5 timmar och ca 4 för Lyntåg. Med hurtigfärja mellan Kalundborg och Århus är restiden drygt 3 timmar. Restiden Köpenhamn-Aarhus är knappt 6 timmar och med Lyntåget knappt 5,5 timmar. Färdigställandet av den fasta broförbindelsen över Stora Bält kortar restiderna med 1 timme. Planerna är att restiden med höghastighetståg i framtiden ytterligare kommer att minska på sträckan Köpenhamn-Aalborg.

Biljettpriser: Biljettpriserna på tåg skiljer sig åt beroende på om det är IC-tåg eller X2000-tåg. Flyg- och tågpriserna varierar inom ett stort intervall i Sverige. Prisvariationerna i Danmark är avsevärt mycket mindre.

Figur Flyg- och tågpriser i Sverige och i Danmark.(Danska och svenska kronor) Högsta och lägsta priset för tåg och flyg mellan Köpenhamn-Aalborg och Stockholm-Göteborg enkel resa, 1996.



Tågets möjligheter att konkurrera om priskänsliga kundgrupper, förutsatt att dessa har bil, är små i Sverige. Tågets och flygets möjligheter att konkurrera med bil minskar med sällsapsstorleken. Ju större resällskap desto lägre blir kostnaden per person med bil. Detta är en anledning till att det är svårt att få bilister att åka tåg. Det faktum att bilinnehavet ökar försvårar situationen ytterligare. Mot denna bakgrund torde det vara enklare för järnvägen att öka sina marknadsandelar i de relationer där flyget har stora marknadsandelar, än i de relationer där bilen har stor marknadsandelar. Detta förutsätter givetvis att de infrastrukturella förutsättningarna finns.

Befolknings- och marknadsunderlag: X2000 mellan Stockholm och Göteborg förbinder Sveriges två största städer. Det finns ett stort underlag både beträffande privatresenärer och affärsresenärer i dessa två städer.

Det totala befolkningsunderlaget inom 50 kilometer från samtliga stationer utmed sträckan uppgår till knappt 3,5 miljoner. I Danmark uppgår det totala befolkningsunderlaget vid stationer som trafikeras av Lyntåg till knappt 3,9 miljoner. I Sverige är det främst inom de två storstadsregionerna som underlaget finns och i Danmark finns underlaget främst i Köpenhamnsområdet med en relativt jämn spridning längs sträckan i övrigt.

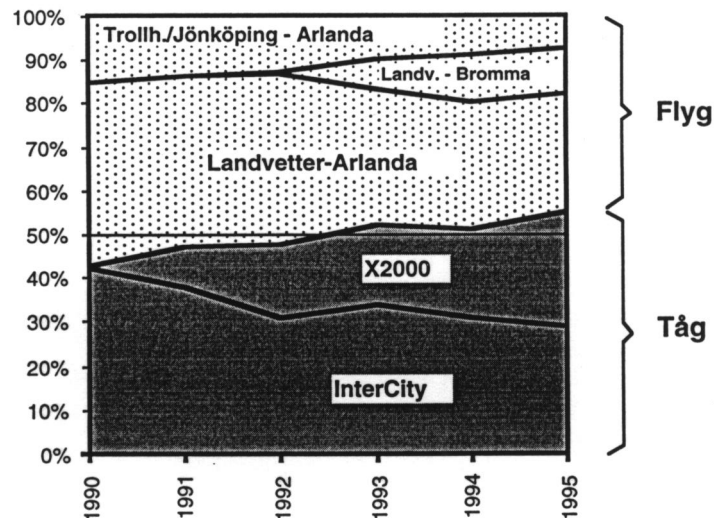
Figur Stationer som berörs av lyntågstrafiken på sträckan Köpenhamn-Aalborg, 1996 samt befolkningsunderlaget vid varje station. (Dubbelräkningar kan förekomma vid summering)



Befolkningsunderlaget är i de två korridorerna relativt lika till sitt antal. Skillnaden är att sträckan Köpenhamn-Aalborg utgörs av en flerpunktsmarknad till skillnad från Stockholm-Göteborg som utgörs av en tvåpunktsmarknad. Det finns därför ett behov av fler stationsuppehåll mellan Köpenhamn-Aalborg än mellan Stockholm-Göteborg för att marknadsunderlaget skall vara det samma.

Marknadsandelar: Tågets marknadsandelar uppgick 1990 till 42% i relationen Stockholm-Göteborg vid en jämförelse med flyget. Introduktionen av X2000 innebar att marknadsandelarna ökade för att 1995 uppgå till 55%. Av dessa uppbars 29% av IC-tågen och resterande 26% av X2000.

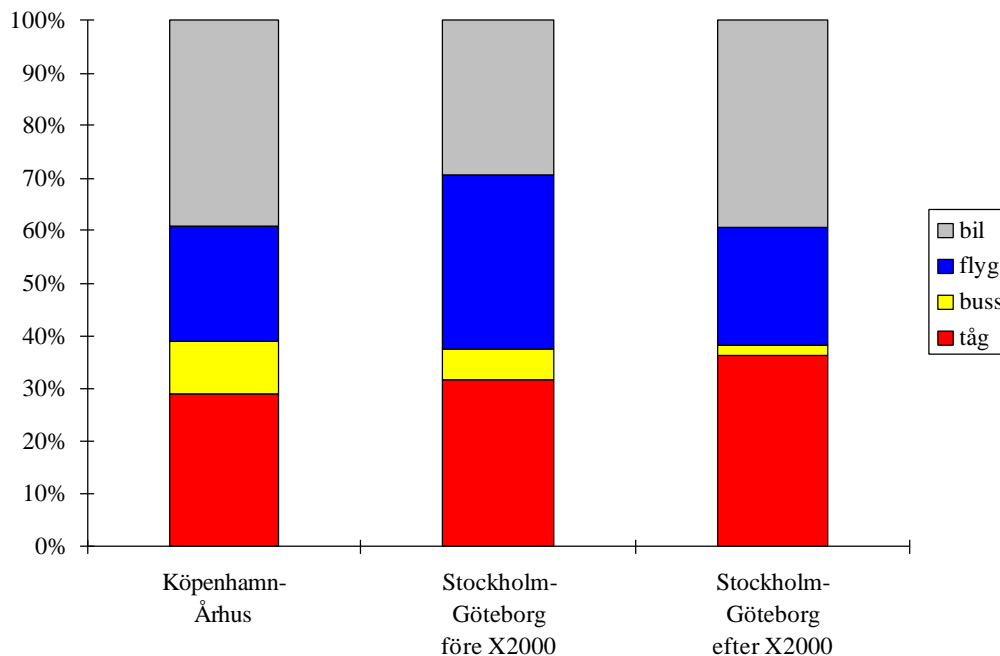
Figur Marknadsandelar Stockholm-Göteborg för tåg och flyg. Uppgifterna avser direktresor mellan regionerna.



Källa Tågtrafikens möjligheter på den framtida marknaden

Enligt uppgifter från den svenska rikstäckande resvaneundersökningen från 1994-1995 var tågets marknadsandel 36% och flygets 22%. Resvaneundersökningen som genomfördes i Sverige 1984-85 dvs innan införandet av X2000 visar att marknadsandelarna för tåget har ökat på bekostnad av flygtrafiken och busstrafiken. Andelen bilresor har samtidigt ökat i Sverige.

Figur Marknadsandelar för resor mellan Stockholms län och Göteborgs- och Bohuslän. (RiksRVU:n 1984-1985 och 1995-1996) samt för långväga resor mellan Köpenhamnsområdet och Århusområdet (1992-1994).



Källa: TU och Riks RVU

Resandet i Danmark på sträckan Köpenhamn-Århus har en färdmedelsfördelning som till marknadsandelarna mycket påminner om den fördelning som råder mellan Stockholm-Göteborg. Marknadsandelarna på flyg och bil är ungefär desamma i de båda länderna. Medan däremot andelen bussresor är större i Danmark och andelen tågresor är större i Sverige.

Analys av tågkoncept

Syftet med detta avsnitt var att analysera skillnaderna mellan de svenska tågkoncepten X2000 och IC-tåg och det danska IC/3 tåget med avseende på komfort, service och kvalitet. Med utgångspunkt från inventeringen av tidigare genomförda SP studier gjordes en bedömning av hur stor skillnaden i värdering kan tänkas vara.

Jämförelsen visar att de svenska X2000 och de danska IC/3 skiljer sig åt när det gäller komfort. Skillnaderna gäller då i första hand bullernivån och vibrationerna på IC/3. Tillgången på garderober visade sig vara sämre på IC/3 än X2000. Utöver detta är det främst komfortmässiga skillnader som berör resenärer i första klass som skiljer tågkoncepten åt. Här är tillgången till platser för avskilt arbete sämre på IC/3-tågen, komforten vid av- och påstigning är sämre och det finns ingen uppdelning mellan rökare och ickerökare på IC/3.

Servicenivån på X2000 bedöms vara betydligt bättre än den på IC/3. Skillnaderna avser främst personalen och den service de erbjuder samt serveringen. Tidigare värderingsstudier visar att det finns ett stort värde i att ha bättre service i form av servering; restaurangvagn på tåg. Om det är en restaurangvagn, en bistrovagn eller någon annan form av servering som behövs bör studeras i en ny SP-studie. Eftersom marknadsunderlaget i Danmark är relativt jämnt utspritt över sträckan och restiden i och med en satsning på höghastighetståg minskar, kan det hända att serveringsformen ej skall vara densamma som i Sverige.

REKOMMENDATIONER OCH SLUTSATSER

Nuvarande parametervärden i Landstrafikmodellen baseras på resebeteende givet det faktiska trafiksystemet 1994-95. De efterfrågeanalyser som genomförs inför beslut om eventuella baninvesteringar bör beakta de marknadseffekter som ett framtida höghastighetståg förväntas kunna ge. Vid nuvarande tidpunkt har planerna på ett framtida danskt tågkoncept inte kommit så långt att man kunnat definiera vilken komfort och servicenivå som detta skall ha. Av denna anledning har de svenska X2000-tågen fått tjäna som exempel på hur ett nytt danskt tågkoncept kan komma att utformas.

Då syftet med jämförelsen är att utgöra ett underlag för modifiering av parametervärden för färdalternativet höghastighetståg i Landstrafikmodellen uttrycks skillnaden i komfort, service, kvalitet och image som procent av reskostnaden.

Skillnaderna i komfort- och servicefaktorer mellan X2000 och IC/3 är inte så stora att dessa ensamma kan förklara resandeökningen mellan Stockholm och Göteborg. Framgångarna med X2000 handlar om mer än enbart dessa mätbara faktorer. De icke mätbara faktorerna som här åsyftas är imageeffekterna som uppnåtts som ett resultat av SJ:s omorganisation år 1988. SJ började då marknadsföra sig och sina produkter på ett sätt så att det tydligt framgick att SJ:s kunder var i centrum. Serviceandan kom att förbättras inom hela företaget vilket även indirekt kom X2000 till godo. SJ lyckades i och med sin nya organisation bygga upp en ny image kring sig själv och X2000. Statusen höjdes i och med detta för X2000 utöver vad tågets tekniska egenskaper förtjänar.

Utifrån det underlag som redovisats i denna rapport bedöms att tågkonceptet X2000 jämfört med existerande danska IC/3-tåg har en sammanvägd upplevd kunduppoffring som motsvarar 10% av färdpriset för privatresenärer och 20% för tjänsteresenärer. Orsaken till att skillnaden är högre för tjänsteresenärer är att servicenivån i X2000 i hög grad avser resandet i första klass.

Det finns betydande osäkerheter i denna bedömning vilka har påpekats i den framtagna rapporten. Vissa av dessa osäkerheter skulle kunna reduceras om en så kallas SP-undersökning genomfördes bland DSB-resenärer.