

## 0-takst på Svendborgbanen

Af sektionsleder Jan Albrecht, DSB & civ. ing, phd. Lykke Magelund, TetraPlan A/S

*I denne artikel beskrives resultaterne fra en undersøgelse af effekten af, at det i januar måned 2004 var gratis at benytte tog mellem Odense og Svendborg. I selve gratismåned var passagertallet dobbelt så stort, som man ellers kunne forvente. Mange der ellers ville have brugt bil benyttede chancen til at prøve toget. To måneder senere vurderes det, at 5% af passagererne benytter banen helt eller delvis, fordi de var ude og prøve, mens det var gratis. De passagermæssige effekter kan vise sig at være større på længere sigt.*

### Erfaringer med 0-takst

0-takst eller reducerede takster ved brug af kollektiv transport er, såvel i Danmark som i mange andre lande, normalt noget der er forbeholdt bestemte befolkningsgrupper: Børn og unge, værnepligtige, ældre, handicappede m.fl. Gratiskørsel for alle brugere er derimod knap så velkendt. Det var ellers for alvor på den trafikpolitiske dagsorden rundt om i verden i 70'erne. Mange byer, især i grad amerikanske, eksperimenterede med at reducere billetpriserne eller gøre det helt gratis. Erfaringerne var blandede lige fra at gratiskørsel gjorde den kollektive transport til et lavstatusprodukt (H. Baum) til, at det var en måde at få bilister til at skifte transportmiddel (Daly & Zachery). Spørgsmålet om at gøre den kollektive transport gratis er nu igen dukket op i den trafikpolitiske debat mange steder i verden. Der findes f.eks. både i Frankrig og Belgien borgergrupper der har det som vigtige mærkesager (Furet). I Danmark blev diskussionen aktualiseret i forbindelse med de store takststigninger i 2003.

De nyere erfaringer med 0-takst er forholdsvis begrænsede, og viser ikke entydigt under hvilke forudsætninger, det vil være en succes, og under hvilke det ikke vil:

*Hasselt* i Belgien er en af de ofte nævnte succeser mht. gratis kørsel. I byen, der har 70.000 indbyggere, indførtes i 1997 gratis buskørsel i centrum. I løbet af fire år skete der forøgelse af passagertallet med en faktor otte. Halvdelen af de nye busrejser var nyskabte, og blandt de resterende var en fjerdedel passagerer der tidligere ville have brugt bil (Witbreuk & Jong).

I *Tampere* i Finland blev i 1999 introduceret to gratis buslinier i centrum, som supplement til de traditionelle betalingslinier. Busserne kørte kun på lørdage. Det blev aldrig en passagermæssig succes, hvilket kan have en sammenhæng med at gangafstande er beskedne i det område busserne betjener. Endvidere valgte mange passagerer med abonnementskort fortsat at benytte busser med betaling, idet det jo ikke

for dem var forbundet med ekstra omkostninger. Der tilbydes ikke længere gratis buskørsel i Tampare (Tuivianen).

*Templin* i Tyskland er et eksempel på at gratiskørsel kan tiltrække mange nye passagerer. Templin, der har 14.000 indbyggere, indførte i 1997 takstfri kørsel på de to hovedlinier der betjener byen. Det har betydet en forøgelse af passagertallet med en faktor 14 på to år. De nye passagerer er helt overvejende børn og unge (Storchmann).

I *Kristianhamn* kommune i Sverige, som har 26.000 indbyggere, indførtes i 1997 0-takst. Det har betydet en fordobling af busrejser i Kristianhamn by og en forøgelse på 8% på busrejser i den øvrige del af kommunen. Omtrent en ottendedel af de nye busrejsende i byområdet benytter nu bus i stedet for bil (Östlund m.fl.).

Rækken af eksempler på anvendelse af 0-takst omfatter også: Portland i USA, Perth i Australien, Bath og Cambridge i England, og Firenze i Italien, hvor man i løbet af nogle år agter at gøre det gratis at benytte sporvogne.

0-takst er ikke helt ukendt i Danmark, hvor det allerede for ti år siden blev gratis at benytte *Ikast* kommunes busruter. Siden er andre kommuner fulgt med. De kommunale busruter betjener overvejende passagerer, som ikke betaler eller har reduceret betaling. Besparelsen i Ikast ved ikke at skulle foretage billettering har vist sig at være større end de mistede indtægter. Passagereffekten vurderes at have været neutral eller beskeden, idet der samlet set ikke er kommet flere passagerer efter det blev gratis. Kommunen vurderer dog, at det vil give et passagertab, især blandt de ældre, hvis der igen indføres betaling.

De eksempler der er på anvendelse af 0-takst knytter sig overvejende til busstrafik, hvor man ser det anvendt i følgende situationer:

- I større byområder hvor man ønsker at reducere biltrafikken
- I mindre byer og landområder, hvor antallet af fuldt betalende passagerer er lavt, og hvor omkostningerne ved at foretage billetteringen måske er større end indtægten

## **Baggrund for 0-takst på Svendborgbanen og for undersøgelsen**

Baggrunden for at indføre 0-takst på Svendborgbanen i januar 2004 var en anden end de ovenfor nævnte. DSB's baggrund for dette initiativ var, at kompensere de mange gener kunderne havde oplevet under og efter Svendborgbanens modernisering i 2003 og om muligt at genvinde frafaldne passagerer. Derudover håbede DSB på, at personer der

ellers ikke benytter banen ville prøve den, og på den måde tiltrække nye kunder. Gratismånedens kom umiddelbart efter en større driftsudvidelse i december 2003 på ca. 30% flere udbudte togkilometer.

Trafikministeriet og DSB besluttede at gennemføre en undersøgelse af de passagermæssige effekter af at gøre det gratis at benytte tog. Der er meget lille erfaring med effekterne af gratis transport med tog og bus. Derfor var det en unik mulighed for at få noget at vide om, hvordan både nuværende, frafaldne og potentielle kunder reagerer, når der tilbydes gratis kollektiv transport. Selv om tilbuddet kun skulle gælde i en kortere periode, en måned, blev det vurderet til at være tilstrækkelig lang tid til at få et indblik i de passagermæssige effekter.

## **Undersøgelsesmetode**

Der blev gennemført en interviewanalyse i slutningen af januar måned 2004. Cirka 2500 kunder svarede på et spørgeskema. Interviewundersøgelsen blev suppleret med passagertællinger. I midten af marts 2004 blev der gennemført en opfølgende spørgeundersøgelse, hvor 10% af dem der havde udfyldt spørge-skema i januar samt oplyst deres e-mail adresse besvarede et internetbaseret spørgeskema.

## **Passagermæssige effekter i gratismånedens**

Der var 275.000 påstigninger på Svendborgbanen i januar 2004. Det er mere end en fordobling i forhold til, hvad man skulle forvente under normale omstændigheder. Passagererne kan opdeles i to grupper:

- Prøvebrugerne der ikke ville være rejst med tog, hvis det ikke var gratis. De tegner sig for 150.000 af påstigningerne. Det skønnes at prøvebrugerne i gennemsnit foretog fire ture. Der er således ca. 35.000 personer, som har benyttet anledningen til en togtur. Det svarer til at 8% af Fyns befolkning har taget mod tilbuddet om at køre gratis med tog.
- De loyale brugere der ville være rejst med tog under alle omstændigheder. De tegner sig for 125.000 af påstigningerne. Det skønnes, at de i gennemsnit foretog 6 ture. Der er således ca. 20.000 personer, som under alle omstændigheder ville have benyttet toget, også selvom det ikke var gratis.

I tabellen nedenfor er vist rejseformål for prøvebrugere og loyale brugere

*Fordeling af rejseformål for passagerer på Svendborgbanen i gratismånedens.  
Opdelt på typer af prøvebrugere samt loyale brugere.*

	<b>Prøvebrugere</b>			<b>Loyale brugere</b>
	Ville, hvis toget ikke var gratis:			
	ikke rejse	bruge bil	andet	
Arbejde/uddannelse	2%	21%	27%	47%
Erhverv	1%	3%	3%	4%
Besøg	9%	18%	20%	27%
Indkøb, bytur, kultur	34%	27%	22%	9%
Udflugt	51%	22%	23%	5%
Andet formål	2%	8%	5%	7%
Andel af prøvebrugere	33%	37%	30%	

For mere end en tredjedel af prøvebrugerne var gratismånedens en anledning til at foretage en rejse, der alternativt slet ikke ville være blevet foretaget: på indkøb, en bytur, opsøge kultur eller på udflugt. En anden tredjedel af prøvebrugerne benyttede anledningen til at erstatte en biltur med en togtur. Heraf brugte knap en fjerdedel toget til arbejde eller uddannelse, og resten til fritidsformål. Den sidste tredjedel af prøvebrugerne er en blandet gruppe f.eks. af tidligere busbrugere og cyklister. Blandt disse er arbejde og uddannelse de dominerende rejsemål. I denne gruppe finder man formentlig en del som har haft toget midlertidigt fravalgt i 2003 pga. uregelmæssigheder i driften.

Blandt de loyale brugere er arbejde og uddannelse dominerende rejsemål, som man finder for mere end halvdelen af de påstigninger der foretages. De loyale brugere er ikke grundlæggende påvirket i deres transportmiddelvalg af, at det er gratis, men helt upåvirkede er de heller ikke. En fjerdedel angiver i spørgeskemaet, at de har benyttet gratismånedens til at rejse lidt oftere med Svendborgbanen, end de ellers ville have gjort.

### **Passagermæssig effekt umiddelbart efter gratismånedens**

I februar måned 2004, hvor taksterne igen var normale, var der 25% flere påstigninger på Svendborgbanen end året før og 15% flere end to år tidligere. På baggrund af disse tal samt besvarelser i spørgeundersøgelsen vurderes at:

- Der er sket en stigning i passagertallet på 5% helt eller delvis som følge af gratismånedens

- Der er sket en stigning i passagertallene på mindst 10% pga., at togudbuddet er forbedret med flere afgang og bedre regularitet

Gratismånedens har hjulpet nogle på vej i en beslutningsproces om at ændre transportadfærd. Halvdelen af dem som prøvede tog i januar og som fortsat anvender det i marts måned tillægger selv gratismånedens en betydning for, at de har ændret adfærd. Mange af de nye brugere er fortsat afprøvende, hvilket afspejles i en noget lavere hyppighed i anvendelse af toget end blandt de loyale brugere.

Den udvidede og forbedrede togdrift har især betydning for at tidligere passagerer genvindes. Cykel, knallert, bus og for enkelte bil har været alternative transportformer i en periode. Nu vender disse personer tilbage til toget.

### **Længerevarende passagermæssig effekt**

I betragtning af hvor mange der var ude at prøve toget i januar måned er de passagermæssige effekter umiddelbart efter begrænsede. Det kan i vidt omfang forklares med, at mange som var ude at prøve toget i januar ganske enkelt ikke har behov for at rejse mellem de byer, som Svendborgbanen betjener. 80% af prøvebrugerne oplyser, at de sjældnere end én gang om ugen rejser i de relationer banen betjener.

Effekterne af gratismånedens kan imidlertid vise sig på endnu længere sigt. Der sker konstant en udskiftning blandt togbrugere: nogle kommer til og andre forlader togene. I de fleste tilfælde sker det som følge af ændrede livsvilkår: nyt arbejde, ny bolig, anskaffelse eller afskaffelse af bil mm. Der vil blandt prøvebrugerne være folk som på et senere tidspunkt får behov for transport mellem byerne på Svendborgbanen. For dem kan det at have prøvet banen bidrage til, at den positivt tages ind i overvejelser, når der senere skal tages stilling til opfyldelse af ændrede transportbehov.

### **Effekt på kundernes tilfredshed**

Togene var godt fyldte i januar 2004. Blandt de loyale kunder var kritik af, at pladsforholdene var forringede. En del skrev skriftlige kommentarer på spørgeskemaet om, at de fandt det generende med så mange passagerer i togene. På trods af denne kritik var de loyale brugere alligevel godt tilfredse i gratismånedens. I januarundersøgelsen blev tilfredsheden målt på spørgsmål om rejsen alt i alt, rettidighed, rejsetid, togets standard og forhold på afrejestation. Hovedresultatet var:

- De loyale brugere har på alle tilfredshedsspørgsmål en højere tilfredshedsscore, end man finder i tilsvarende målinger af tilfredshed i 2003

- Prøvebrugerne har på alle tilfredshedsspørgsmål en større tilfredshedsscore end de loyale brugere.

I den opfølgende e-mail undersøgelse i marts måned blev også stillet spørgsmål om tilfredshed. Her finder man, at de nye togbrugere (der i januar var prøvebrugere) generelt har en højere tilfredshed end de loyale brugere på spørgsmål om: Vurderingen af rejsen alt i alt, overholdelse af køreplanen, rejsetiden og togenes generelle standard. De nye brugere er i en fase, hvor det at bruge tog endnu ikke er en vanebunden adfærd, og derfor styres adfærd formentlig i højere grad af holdninger end blandt de vanebundne brugere. Det kan være medvirkende til at forklare den højere tilfredshed. I spørgsmålet om antallet af afgangspores en større utilfredshed blandt de nye brugere end blandt loyale brugere, hvilket kan have en sammenhæng med, at det alternativ der sammenlignes med for nogles vedkommende er bilen.

### **Øvrige effekter**

DSB vurderer at gratismånedens har betydet et indtægtstab på ca. én million kroner. DSB vurderer, at dette indtægtstab er tjent hjem på tre måneder, hvis passagerstigningen på 25% flere i februar 2004 i forhold til året før kan holdes.

Udover den økonomiske effekt, hvis passagertilgangen holder, har gratismånedens en imagemæssig betydning for DSB. Gratismånedens fik megen pressemæssig omtale også i de landsdækkende medier. Mange vil formentlig opfatte gratismånedens som en måde at tage ansvar for tidligere problemer, og hermed bidrage forsøget til en mere positiv opfattelse af DSB som virksomhed. Måske kan det igen bidrage til, at flere overvejer at benytte tog - også andre steder end på Svendborgbanen.

I januar måned angav 18% af passagererne, at de ville have taget bilen, hvis det ikke var gratis at rejse med tog. Et stort antal rejsende har altså ladet bilen stå og er hoppet på toget i stedet. Vejdirektoratet konstaterede et mindre fald i biltrafikken på motorvejen Odense-Svendborg op til og i weekender i gratismånedens. Det er i overensstemmelse med, at mange netop benyttede weekenden til at tage en udflugtstur med Svendborgbanen. Overflytningen fra bil til tog efter gratismånedens ophør er begrænset og vurderes ikke at have nogen mærkbar miljømæssig effekt.

### **Prisfølsomhed – ifølge passagererne selv**

Den gratis kørsel på Svendborgbanen i januar 2004 var i første række tænkt som en form for kompensation til de trofaste togbrugere, der havde oplevet en række store driftsforstyrrelser i 2003. Men samtidig blev det også et fuldskalaforsøg med at gøre det

gratis at køre kollektivt, om end det var begrænset til en enkelt togstrækning i en enkelt måned. Anledningen blev bl.a. benyttet til at stille togbrugere spørgsmål om deres egen vurdering af betydningen af pris for brug af tog. Det er ikke sikkert, at de adfærdsmæssige reaktioner reelt ville være de samme, som respondenterne giver udtryk for. Men eftersom alle har prøvet gratiskørsel, sker besvarelsen på et erfaringsbaseret grundlag, hvilket anses for tættere på reel adfærd, end svar afgivet på en hypotetisk baggrund.

I interviewundersøgelsen i januar blev de rejsende spurgt om: Prisens betydning for at de rejser med tog, de ville rejse mere med tog hvis det altid var gratis og hvis det kostede det halve. Der viser sig her at være forskel på prøvebrugere og de loyale brugere:

- Blandt de prøvebrugere som ikke ville være rejst med tog eller ville have taget bilen angiver 60% at prisen har en betydning for, at de normalt fravælger toget. Ca. 90% angiver at de ville benytte tog mere, hvis det altid var gratis. Lidt over 80% angiver at de ville bruge toget mere, hvis det kostede det halve.
- Blandt de loyale togbrugere angiver ca. 40% at prisen har en betydning for at de bruger tog. Ca. 70% angiver at de ville rejse mere med tog, hvis det var gratis. En tilsvarende andel ville også rejse mere med tog, hvis det kostede det halve.

Prøvebrugere, der som alternativ ikke ville være rejst eller som ville have taget bilen, giver udtryk for en meget stor prisfølsomhed. Prisen for at benytte tog har for en stor dels vedkommende betydning for fravalg af toget. Mange giver udtryk for at ville bruge tog mere, hvis det var gratis eller hvis det kostede det halve.

Både blandt loyale brugere og prøvebrugere er der næsten lige så mange der giver udtryk for at ville rejse mere med tog, hvis det er gratis som, hvis det koster det halve. Der er stort set tale om de samme personer, der vil rejse mere, uanset om det bliver gratis eller koster det halve. Det er imidlertid ikke sikkert, de ville rejse i samme omfang, hvis det var gratis, som hvis det kostede det halve.

En anden interessant ting at observere er, at næsten hver fjerde af de loyale togbrugere ikke vil blive påvirket i deres brug af tog, uanset om det bliver gratis eller kommer til at koste det halve. Det er især de regelmæssige brugere på pendlerkort og brugere, der får betalt deres skole og uddannelseskort. Disse brugere rejser så meget med tog i forvejen, som de har behov for.

## Perspektiver i 0-takst

Erfaringerne fra gratismånedene giver ikke belæg for at vurdere effekterne af permanente prisreduktioner eller gratisordninger. Der er i et vist omfang tale om en event med stor lokal mediebevågenhed. Som operatør på kontrakt med staten ligger det uden for DSB's mulighed at introducere permanente ordninger med gratiskørsel for større kundegrupper eller bestemte strækninger/områder. Muligheden for DSB ligger netop i at gøre det i særlige tilfælde og i begrænsede tidsrum. Erfaringen fra Svendborgbanen var, at det var muligt - i helt overraskende grad - at tiltrække passagerer, der ellers ikke ville have brugt tog. Det vurderes til på længere sigt at bidrage til en positiv passagerudvikling. Følgende vurderes at have bidraget til succesene:

- Gratisprincippet omfattede alle passagerer der under normale omstændigheder skulle betale – såvel nye som gamle
- Svendborgbanen har en god konkurrenceevne ifht. til den parallelle vejstrækning
- Banen betjener attraktive rejsemål - såvel til arbejdsrejser som til fritidsformål

Tidligere forslag om at gennemføre gratisperioder på tog i HUR-området er strandet på, at fællestaksten mellem busser og tog, ville betyde at mange abonnementskunder ikke ville få fordel af de gratis tog. En ulige behandling af passagerne imellem ville af mange opfattes som uretfærdig, og hermed ville der være en vis risiko for, at den imagemæssige effekt kunne vise sig at være negativ.

Svendborgbanen betjener strækningens byområder hyppigt og direkte. Den parallelle vejstrækning har af og til trængselsproblemer omkring Odense. Der er således tale om et konkurrenceforhold, som ikke er ugunstigt for toget – hvis det ellers kører som det skal. På banestrækninger med mindre direkte betjening og færre afgang, vil det måske være knap så attraktivt for bilister og andre at afprøve toget.

Banen betjener store og attraktive rejsemål. Alle de tre store byer på strækningen (Odense, Ringe og Svendborg) tiltrækker arbejdskraft fra hele Fyn. Odense udgør et regionalt kulturelt center og Svendborg er et godt udgangspunkt for rekreative formål. Banestrækninger med mindre byer og/eller svagere attraktioner vil have sværere ved at tiltrække prøvebrugere i samme omfang.



## Litteratur

TetraPlan A/S; ”0-takst på Svendborgbanen – effekten af at gøre brugen gratis i januar 2004”; Hoved- og Bilagsrapport; Trafikministeriet og DSB; Maj 2004

H. Baum & K. Höhnscheid; “Free public transport”; Journal of Transport Economics and Policy 7; 1973

R. Balcombe (Editor): “The demand for public transport: a practical guide”; TRL Report TRL593; 2004

A. J. Daly & S. Zachery; “The effect of free public transport on the journey to work”; Supplementary Report SR338, Crowthorne, TRL Limited; 1977

Frank Furet; ”Tog og busser – uden betaling”. Global Økologi; April 2003

Karl Storchmann; “Externalities by Automobiles and Fare-Free Transit in Germany – A Paradigm Shift?”; Journal of Public Transportation, Vol. 6, No. 4, 2003

Markku Toiviainen; ”Tampere Free Zone Eksperiment”; Lyyli report series 26 (<http://lyyli.kuntaliitto.fi>); 2002

March Witbreuk & Leo de Jong; “The use and efficiency of public transport: The effects of price and service measures”; Abstract IATBR; 2000

Bo Östlund m.fl; “Utvärdering av försöket med nolltaxa i Kristinehamn”; TFK Rapport 2003:14