

# **Storebæltsforbindelsens brugere**

## **af sektorchef Øystein Leonardsen, DSB InterCity**

### **0. Resumé**

Med åbningen af Storebæltsforbindelsen for tog, blev Danmark en time mindre. Det kunne mærkes.

Først og fremmest kom der et uventet stort trafikspring. Passagererne strømmede til toget i et omfang, det ikke er set før.

DSB fik både flere passagerer, målt i antal solgte rejser, og i antal personer.

Særligt erhvervssegmentet har taget toget til sig, da det er i dette segment, vi har set den største stigning.

### **1. Moniteringsværktøjer**

DSB råder over en del moniteringsværktøjer med henblik på at følge passagerens holdninger, markedets udvikling og konkrete tællinger. Desuden udfører DSB enten selv eller i samarbejde med f.eks. Transportrådet diverse analyser. I det følgende skal blot de væsentligste overvågningssystemer præsenteres.

#### **1.1 Markedsovervågning (MOV)**

Undersøgelsen gennemføres som telefoninterviews af Gallup A/S blandt et repræsentativt udsnit af befolkningen mellem 15 og 64 år (inkl.). Der interviewes i alt 1200 personer hver måned, og interviewene gennemføres spredt ud over måneden.

MOV er et trackingsystem, hvilket vil sige at de samme spørgsmål stilles i hver undersøgelse, således at det er muligt at følge en udvikling.

Undersøgelsens resultater opregnes til et befolkningsudsnit svarende til den danske befolkning mellem 15 og 64 år (inkl.).

Undersøgelsen beskæftiger sig udelukkende med rejseadfærd, holdninger og viden i tilknytning til øst/vest rejser.

Undersøgelsen indeholder ikke udlandsrejsende.

#### **1.2 Konkurrentovervågning (KOV)**

På baggrund af lufthavnstaler, egne tal, rederiernes tal og nu også den faste forbindelse, er det muligt at følge det samlede transportmarked for øst/vest trafik i Danmark.

#### **1.3 Kvalitetsmåling i tog (Q-TOPAS)**

I lighed med MOV, er Q-TOPAS et tracking system, hvor vi løbende spørger passagererne, med det formål at vurdere udviklingen i kundetilfredsheden, altså den

oplevede servicegrad. Desuden bruges Q-TOPAS til at belyde kundestruktur og rejsemønstre.

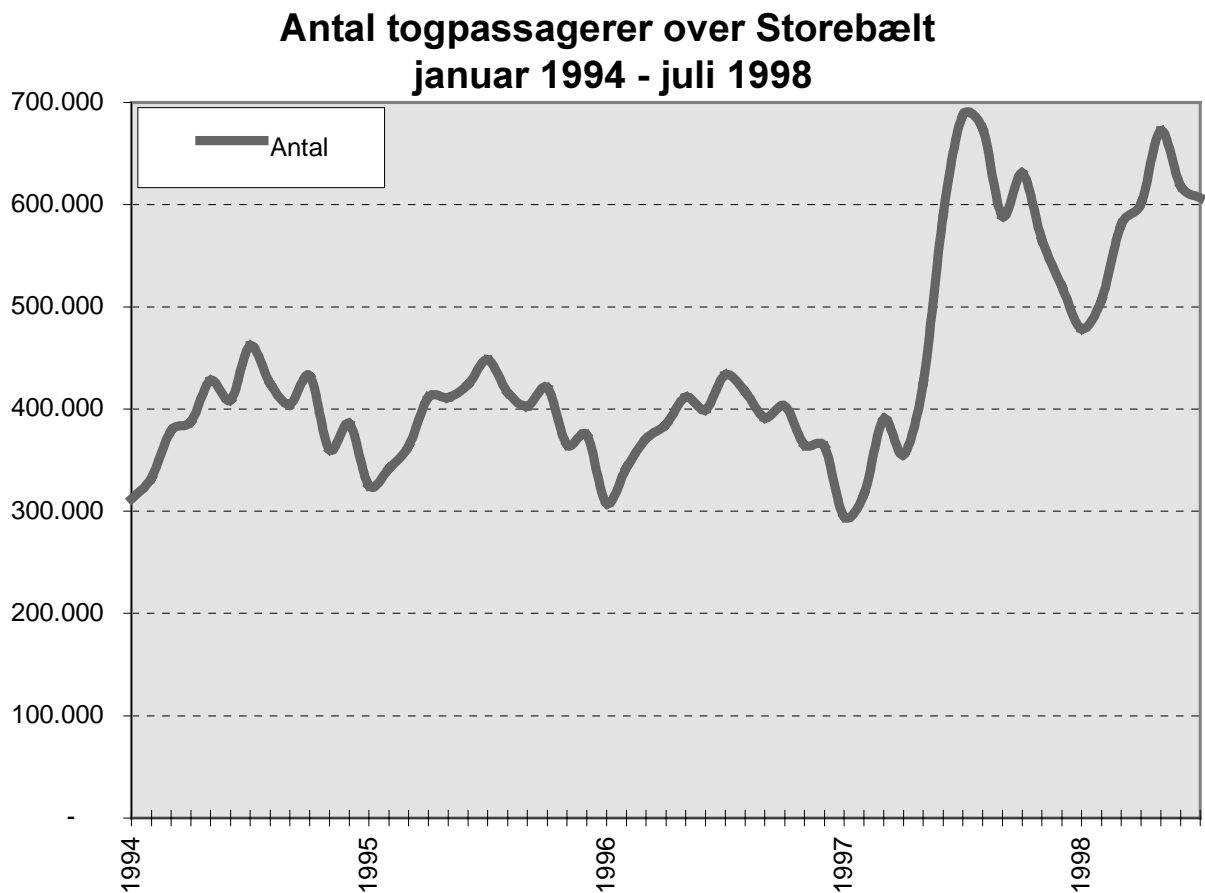
Hvor MOV gennemføres hver måned, så gennemføres Q-TOPAS tre til fire gange årligt.

Analyserne gennemføres i form af en spørgeskemabaserede undersøgelser, hvor der på en normaluge, dvs. uger uden ferier, helligdage eller store arrangementer, udlægges skemaer på 80 afgang.

## 2. Storebælt i tal

Som ovenfor nævnt, så følger vi løbende udviklingen på Storebælt, og ser man på tallene fra 1994 og fremefter (figur 1), så kan man først og fremmest konstatere, at den bæltoverskridende togtrafik er meget sæsonbetinget.

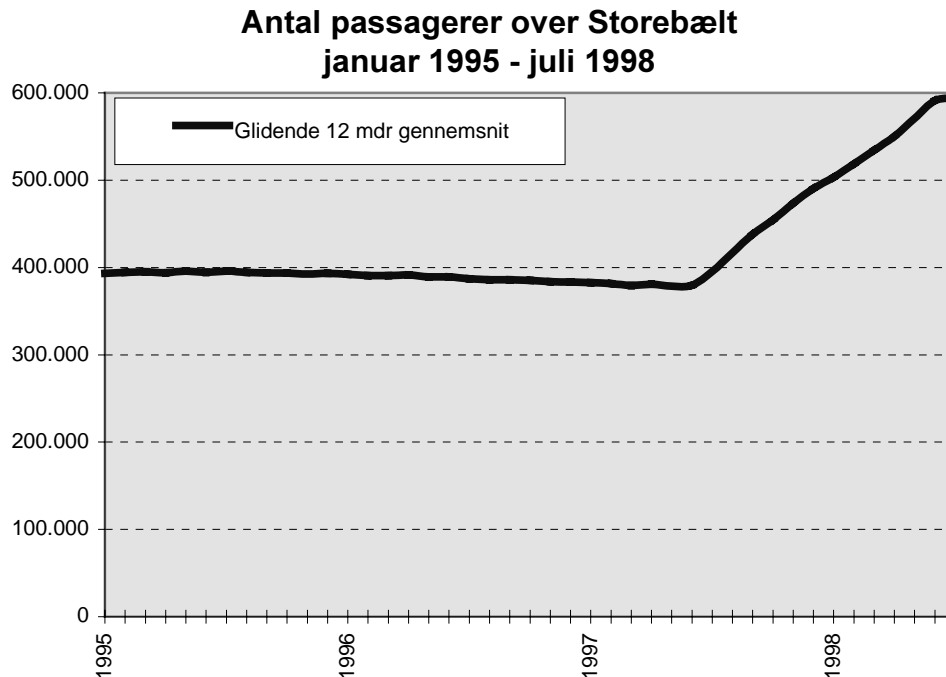
Højsæsonen ligger i sommermånederne, mens lavsæsonen ligger i vintermånederne. I sær er januar og februar typiske bundskræbere, mens juni og juli topper.



**Figur 1 Kilde: KOV**

Dette stiller store krav til DSBs evne til at kunne tilpasse sit produktionsapparat til den aktuelle efterspørgsel, men det er en helt anden historie..

Ved at lave et 12 mdr. glidende gennemsnit af disse tal, kan man fjerne sæsonudsving, hvilket figur 2 viser.



**Figur 2 Kilde: KOV**

Af figuren, kan man se, at toget havde et svagt vigende antal passagerer frem til tunnelens åbning, men så skete der minsandten noget!

Fra i gennemsnit at have ca 400 tusind bælt passager pr måned, gik vi på det første halve år til ca 500.000 og ved vejbroens åbning, var dette tal steget til knap 600 tusind. Det er et trafikspring, ingen havde turde tro.

Effekten udeblev da heller ikke. Alle kan vel stadigvæk huske de problemer, DSB havde i efteråret 1997, hvor overfyldte og forsinkede tog hørte til dagens (u)orden.

For det var ikke blot DSB, der skulle vænne sig til de mange passagerer. De nye passagerer skulle også vende sig til, at toget pr definition ikke er gabende tomt.

For at dreje kniven en ekstra gang i såret, var Banestyrelsen i samme periode også nød til at gennemføre en del sporvedligehold.

Siden jul har det dog været muligt at gennemføre trafikken med en tilfredsstillende - og set med udenlandske øjne - god regularitet, ligesom passagererne også har spredt sig lidt mere, så det enkelte tog ikke bliver helt så belastet.

Der er dog ingen tvivl om, at DSB kunne og kan sælge flere billetter, når kapacitetsproblemerne omkring København bliver løst, og ved at indsætte (=indkøbe) mere materiel.

### 3. DSBs udbud

#### 3.1 Ny måde at producere på

Før åbningen, var Danmark af mere produktionstekniske årsager delt i et Øst og et Vest. Det lagde nogle naturlige begrænsninger på den måde, DSB kunne producere på. Dette forhold kan illustreres på forskellig vis. For eksempel skriver Banestyrelsen følgende i deres grønne regnskab for 1997:

“Den største miljøgevinst er bortfaldet af færgerne, som tidligere stod for ca. halvdelen af energiforbruget på eksempelvis en tur mellem København og Århus. Men øgede markedsandele og ændret brug af materiel har også haft en stor indflydelse på resultatet.”<sup>1</sup> (min fremhævning)

Et andet eksempel kunne være, at InterCity producerede 21% flere personkm med et lidt mindre personale i 1997 i forhold til 1996.<sup>2</sup> Det var dog ikke kun internt i DSB, Storebæltsforbindelsen forandrede jernbanen i Danmark. Med forbindelsen blev der reduceret voldsomt i rejsetiderne mellem Øst- og Vestdanmark, hvilket nedenstående tabel viser:

Reduktioner i rejsetider	
Sønderborg - København	1 time og 37 minutter
Esbjerg - København	1 time og 23 minutter
Århus - København	1 time og 13 minutter
Aalborg - København	1 time og 24 minutter

Kilde: DSB: Årsberetning 1997, s. 33

#### 3.2 Nyt servicekoncept

Fra vinterkøreplanen 1997 introducerede DSB to nyheder for passagerne:

- Der blev indført halvtimesdrift mellem Sjælland og Jylland.
- Standard, Business og Business Plus afløste de gamle klasseinddelinger

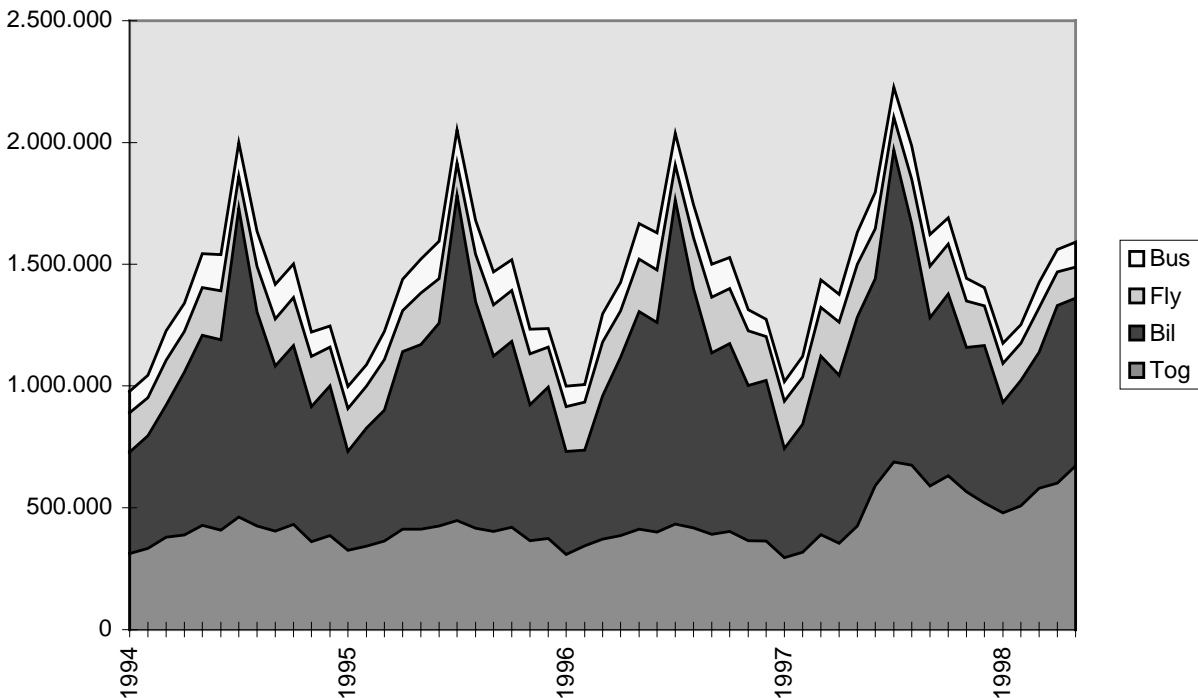
Dermed gennemførte DSB den modernisering af servicekoncepterne, som længe havde presset sig på, og som kendes fra andre jernbaner og fra flytrafikken.

Jeg skal i det følgende mere konkret gøre rede for, hvilken betydning for passagererne, disse forbedringer i trafikeringen, Storebæltsforbindelsen har betydet.

### 4. Udviklingen i markedsandelen

Denne massive fremgang, har selvfølgelig også afspejlet sig i markedsandelen, hvilket de følgende figurer viser.

**Antal passagerer over Storebælt jan 1994 - maj 1998**



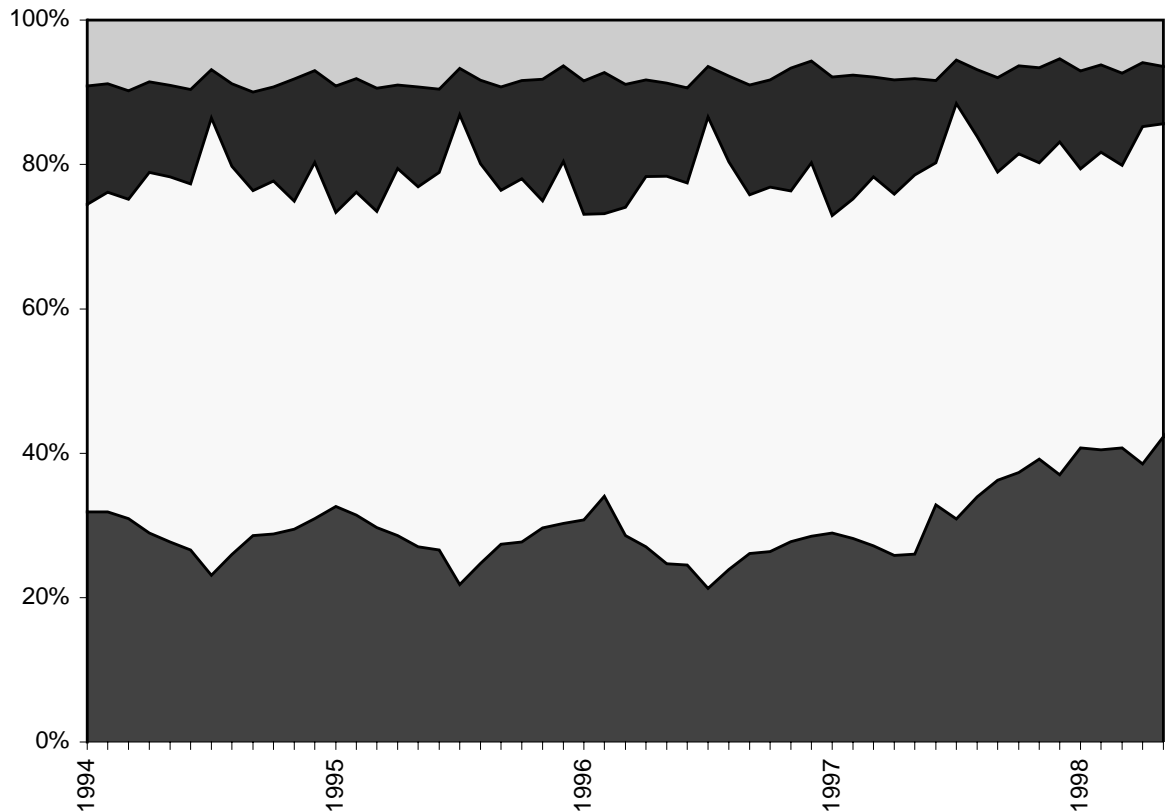
**Figur 3 Kilde: KOV**

Som det kan ses af figur 3, så er der en markant forskel på sommer og vinter. Som det kan ses, så er dette sæsonudsving i sær markant for bil. Groft sagt, kan man sige, at ferie- og fritidsrejsende står for halvdelen af trafikken, mens mere hverdagsorienteret trafik står for den anden halvdel. Jeg skal vende tilbage til dette forhold senere.

Omvendt, så har det samlede trafikbillede ikke forandret sig væsentligt fra 1994, og frem til sommeren 1997. Desværre har vi endnu kun valide tog tal for juni og juli, hvorfor det ikke er muligt at vise effekten af Storebæltsbroen, men det vil næppe være urimeligt at antage, at det trafikspring toget oplevede, nu bliver endnu større for bilbroen.

På den følgende figur, har jeg omsat de ovenstående tal til procenter, da det giver en mere entydig beskrivelse af, hvorledes markedsandelene for de enkelte transportmidler har udviklet sig henover perioden.

**Procentvis fordeling mellem transportmåderne over Storebælt  
jan 1994 - maj 1998**



**Figur 4 Kilde: KOV**

Som det fremgik af figur 3, så er der en markant forskel på vinter og sommer. Og at det er bilen, der har de største udsving, viser figur 4 også, da man her kan se en spejlvendig af togets sæsoner.

Tendensen er dog meget klar: Togets markedsandel stiger mod slutningen af perioden. Renser vi tallene for sæsonsudsving, bliver denne tendens langt lettere at se, hvilket fremgår af figur 5.

Af figuren kan man desuden se, at det er fly og bus, som har tabt markedsandele, hvorimod bilen kun har sat lidt til, og toget har faktisk i januar og februar været markedsledende.

## Markedsandel for Øst-Vest trafikken jan 1995 - maj 1998 12 mdr glidende gennemsnit

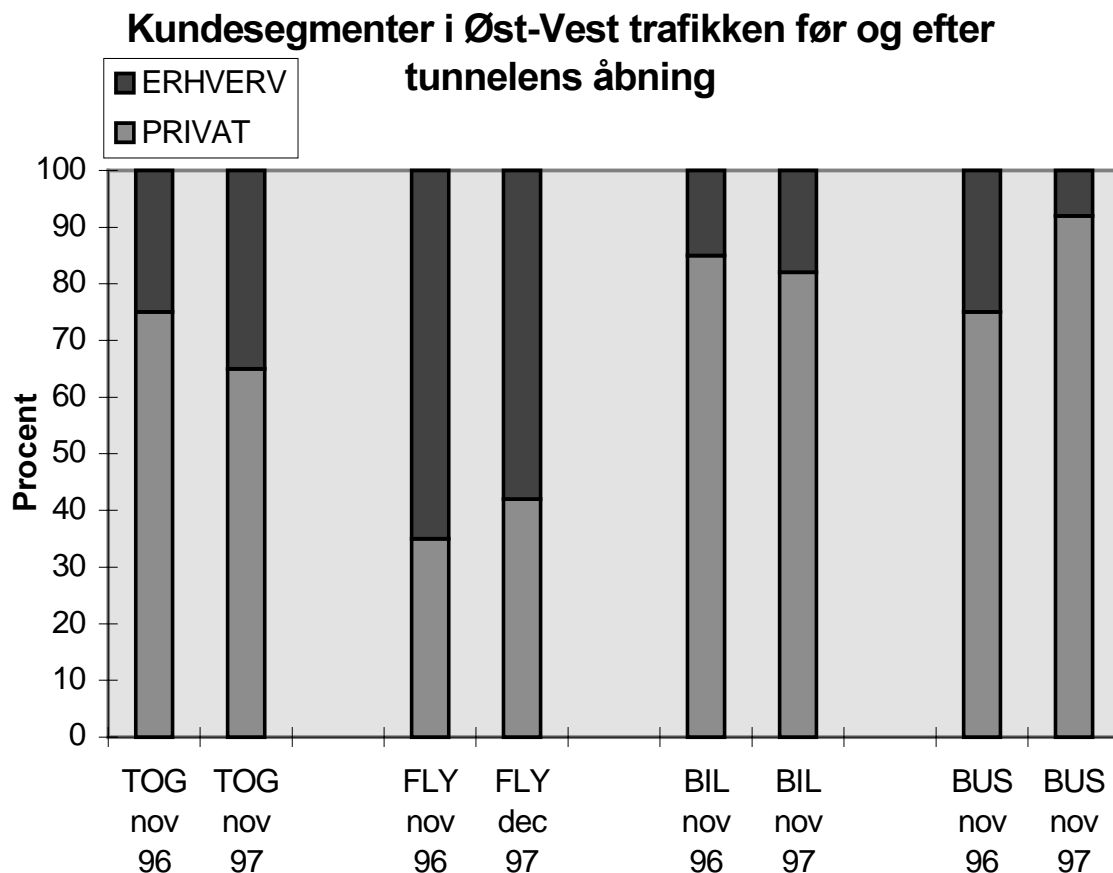


Figur 5 Kilde: KOV

### 5. Udviklingen i passagersegmenter

Figur 6 viser fordelingen af kundegrupper i henholdsvis tog, fly, bil og bus. Andelen af togkunder, som på sidste togrejse har rejst med erhvervsmæssigt formål er steget fra 25 % til knapt 40 %.

Man kan samtidig se, at erhversandelen for både bil, fly og bus er faldet. Faldet er mindst for bilen, hvilket nok ikke kan undre, da bilens fleksibilitet for f.eks. sælgere stadigvæk er en meget stærk bil motivation.



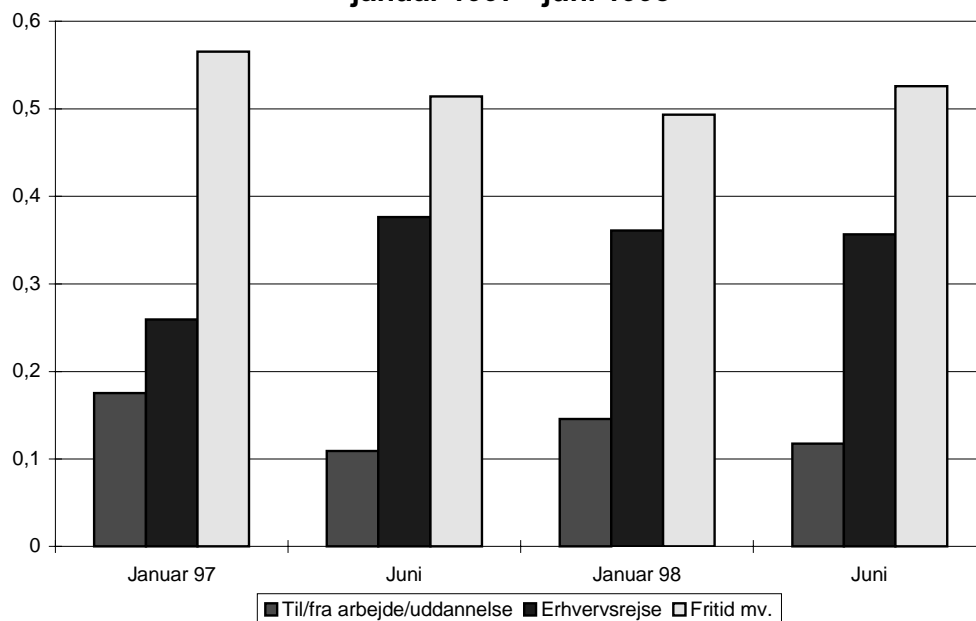
**Figur 6 Kilde: MOV**

Blandt privatkunderne, er det pendlerne, der har taget en væsentlig del af faldet, hvilket hænger sammen med, at den forventede udvikling blandt pendlerne tager længere tid.

Det vil tage et stykke tid, før det at arbejde i København og bo på Fyn bliver lige så naturligt, som at arbejde i København og bo på Sydsjælland. Der er dog ingen tvivl om, at pendlerne over tid vil genvinde noget af det "tabte" marked. Tabte i gåseøjne, for der er jo ikke blevet færre pendlere, der har bare ikke været den samme vækst blandt pendlerne, som blandt fritids- og erhverspassagererne.



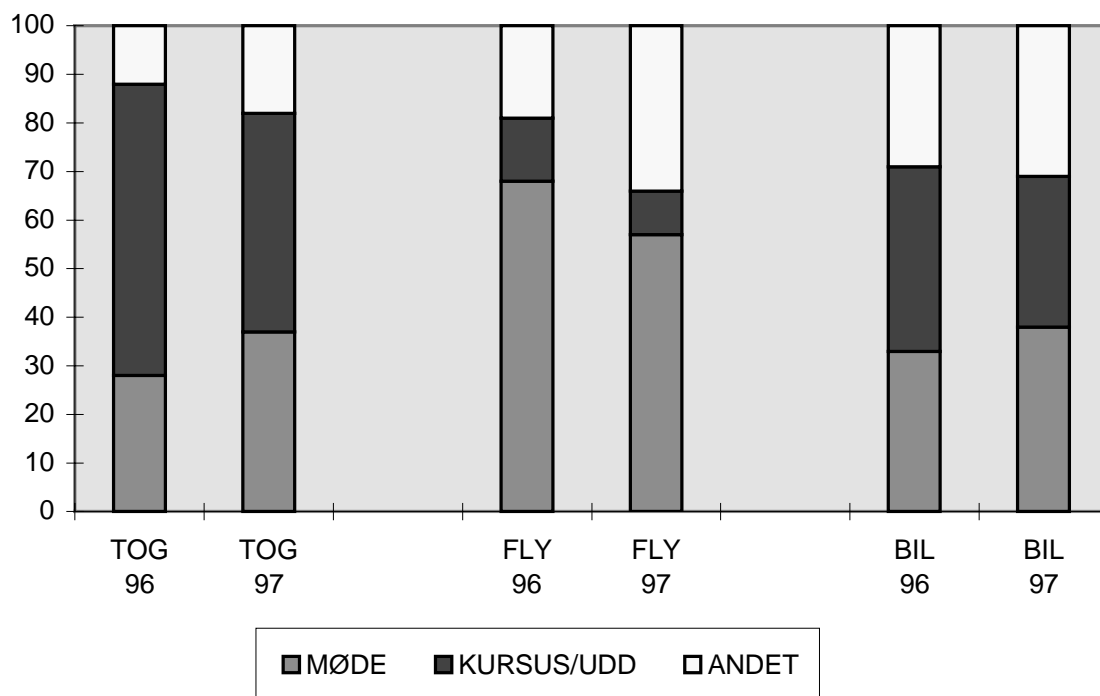
### Udviklingen i segmenter i InterCity tog januar 1997 - juni 1998



Figur 7 Kilde: Q-Topas

Typen af erhvervsrejser har også ændret sig for tog. I novembermålingen 1996 var hele 60 % karakteriseret ved at være erhvervsrejsende, der skulle på kursus eller uddannelse. I novembermålingen 1997 er dette faldet til 45 % og andelen af møderejsende er

### Erhvervsrejsens formål før og efter tunnelens åbning



tilgængæld steget fra 28% til 37 %.

Flykunderne er dog stadig karakteriseret ved at have den absolutte største andel af møderejsende.

Årsagen til dette, er at møder typisk kun varer i en halv eller hel dag, hvorimod uddannelser og kurser ofte er længerevarende.

## 6. Forandringer i holdningen til at køre tog

### 6.1 Årsager til at vælge tog

#### 6.1.1 Private kunder

For de private rejsende har årsagerne til at vælge tog kun ændret sig lidt. Den største ændring er faldet i togpassagerer, som siger at de vælger toget, fordi det er eneste mulighed. Dette skal naturligvis også ses i sammenhæng med de nye kunder, som er kommet fra andre transportmidler, og som alle har alternative transportmuligheder.

Privat, årsager til at vælge tog:	November- måling 1996	November- måling 1997
• Vælger tog fordi det er <i>billigt</i>	35	32
• Færre vælger tog pga. <i>komforten</i>	22	15
• Lidt flere nævner at det er <i>nemt fra by til by</i>	15	18
• Lidt flere nævner <i>tiden</i> som årsag	11	16
• Færre siger, at det var <i>eneste mulighed</i>	26	14
• Færre siger, at det var fordi de gerne ville <i>slappe af undervejs</i>	15	10

I forhold til novembermålingen 1996 er der stadigvæk flere privatrejsende, som nævner, at de vælger toget pga. transporttiden. I forhold til de første målinger lige efter åbningen, er tiden som årsag faldet. I juni 97 sagde 39 % af de privatrejsende, at de valgte toget fordi det var hurtigt, hvor det i november 97 er 16 %. (Andelen stiger dog igen i decembermålingen til 24 %). Transporttiden er med andre ord ikke nær så stor en nyhed længere.

Den hurtige transporttid dog stadig med i de privatrejsende betragtninger over årsagerne til at vælge tog. Men det er stadig den billige pris, som spiller den største rolle.

#### 6.1.2 Erhverv

De erhvervsrejsende vælger toget pga. den hurtige rejsetid. Komforten, prisen og det afslappende er stadig vigtige faktorer.

Selvom færre siger, at de vælger toget pga. faktorer som, at det er afslappende, komfortabelt og billigt, tror vi stadig på, at disse faktorer er vigtige årsager til at benytte toget. Tiden er blot en meget markant og entydig ændring for togrejser Ø/V - en ændring de fleste er bekendte med, og derfor også nævnes af mange erhvervsrejsende. Dog ses der også for de erhvervsrejsende, en lille tendens til at tiden som årsag har mistet lidt af sin kraft, hvilket tyder på, at tiden har positioneret sig som en naturlig egenskab ved togrejser Ø/V.

Erhverv, årsager til at vælge tog	November-måling 1996	November-måling 1997
• Færre siger at årsagen er <i>billig</i> transport	29	18
• Lidt færre siger de vælger tog for <i>komfortens</i> skyld	29	23
• Flere siger de vælger toget fordi det er <i>hurtigt</i>	15	27
• Færre siger at årsagen er at de kan <i>slappe af</i>	24	11
• Flere siger at årsager er toget <i>passer bedst tidsmæssigt</i>	2	11

## 6.2 Barrierer for tog

### 6.2.1 Fly, erhverv

Rejsetiden er stadig årsag til at erhvervsrejsende flykunder fravælger toget

Fly, erhverv	November-måling 1996	November-måling 1997
• For lang rejsetid	67	61

### 6.2.2 Bil, erhverv

De erhvervsrejsende bilister fravælger toget pga. manglende fleksibilitet, og fordi toget opfattes som besværligt. Færre siger, at rejsetiden er en hindring.

Bil, erhverv	November-måling 1996	November-måling 1997
• Bekvemt med bil	13	21
• Tog er besværligt upraktisk	17	18
• Ville være uafhængig af togtider	15	10
• For lang rejsetid med tog	12	5
• Flexibilitet under rejsen	12	14

Siden novembermålingen 1996 er der færre som synes rejsetiden er en barriere og færre der nævner, at de fravælger toget, fordi de ønsker at være uafhængige af togtider. Dette tyder på, at vi ved hjælp af den hurtigere transporttid og højere rejsefrekvens trods alt har rykket ved de meget trofaste bilisters opfattelse af toget i positiv retning.

Men samtidig har andre barrierer fået mere kraft. Bl.a. at toget er mere besværligt, og at det er mere bekvemt med bil. Den gruppe, som nævner disse barrierer, regnes for at være svære at flytte, fordi deres gøremål på rejsen ikke lader sig forene med tog, der køber mellem fastlagte destinationer til fastlagte tider. Det kan f.eks. være sælgere.

### 6.2.3 Privat, bil

For de private bilister er det stadig uafhængigheden, fleksibiliteten under rejsen og for meget bagage, som er de afgørende barrierer for tog.

### 6.2.4 Privat bus

Her er det stadig prisen som den dominerende barriere for tog.

## 6.3 Opsummering

Siden toget kørte under tunnelen, er toget blevet langt mere accepteret at benytte blandt de erhvervsrejsende. Rejsetiden har gjort toget effektivt og har bl.a. medført flere møderejsende i toget, og fra Q-Topas ved vi, at andelen af højere funktio- nærer på leder niveau også er steget. Sammen med den markante stigning i antallet af rejsende både af privat og erhvervsmæssig karakter, som overvejer tog på fremtidige rejser, er der ingen tvivl om, at der er sket et virkelig positivt holdningsskifte for tog.

Samtidig har tunnelvejen forøget togets kundemasse markant og har haft en positiv effekt på andelen af rejsende mellem landsdelene.

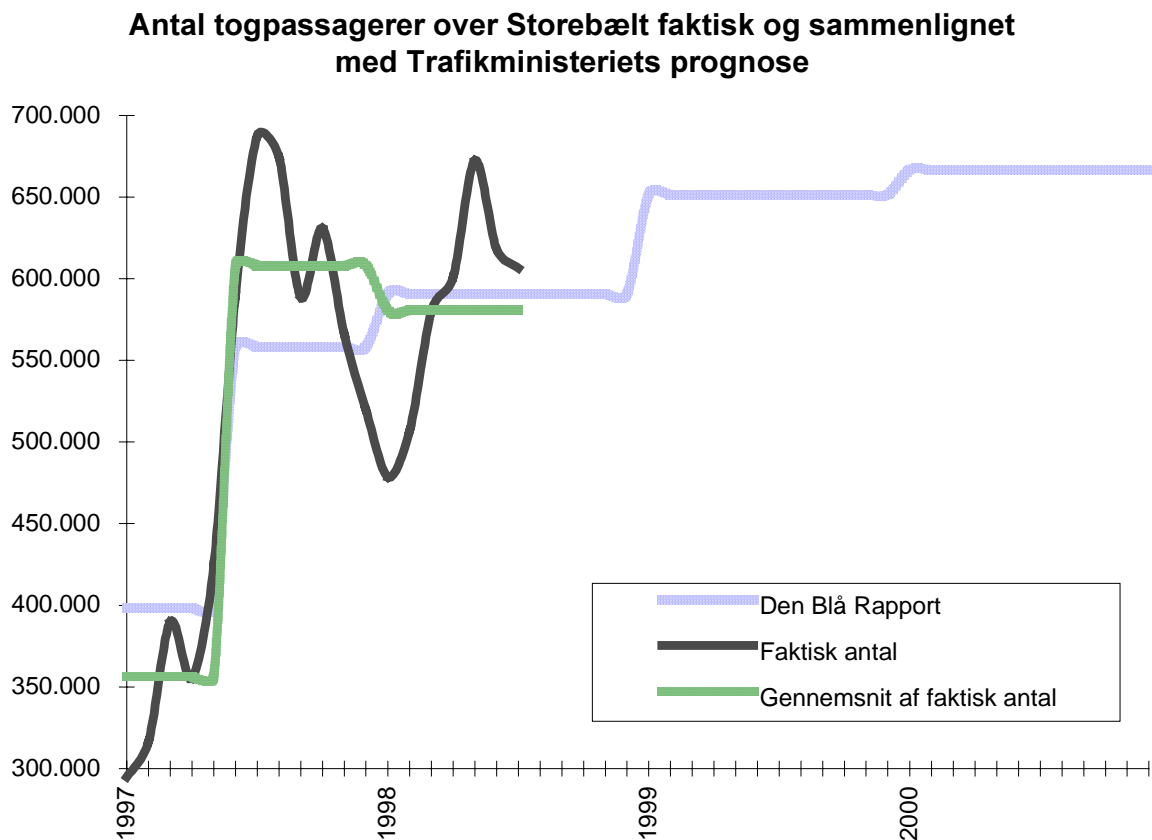
Slutteligt viser MOV-undersøgelserne at transporttiden som hovedargument for at benytte tog ikke er nær så kraftfuld længere. Den hurtigere transporttid har forankret sig hos kunder og ikke kunder, og er ved at blive en naturlig del af at benytte tog. Som budskab for at tiltrække nye kunder, tyder det på, at den hurtige transporttid skal kombineres med andre faktorer f.eks. service i toget, at det er behageligt eller hyppige afgang/høj frekvens.

Blandt de privatrejsende, er der stadig flest som siger, at de benytter toget pga. prisen. Tiden er vigtig, men bliver slet ikke nævnt nær så hyppigt som den billige pris.

## 7. Forventninger til fremtiden

Det er stadigvæk for tidligt at give et præcist bud på effekten af åbningen af Storebæltsforbindelsen for biler. Det skyldes flere forhold:

- Åbningen sker i sommerferieperioden, hvilket betyder højsæson for fritidsrejser og lavsæson for erhvervsrejser. Hvorvidt disse erhvervsrejsende vil foretrække bilen, eller de vil fortsætte med toget, eller blot rejse mere med begge dele, kan vi først sige noget kvalificeret om i løbet af efteråret.
- En ny bro skal jo prøves. For både erhvervsrejsende som privatrejsende, har det sikkert været "top of mind", at prøve broen. Ligesom vi havde et boom i juli 1997, så vil sommerferien 1998 sikkert også blive et af de bedste bro-år.
- De oprindelige prognoser blev baseret på en højere brotakst, end den takst, man endte med at vedtage



**Figur 9 Kilde KOV og Den Blå Rapport**

Som det fremgår af figur 9, så har toget oplevet en afmatning henover vinteren, hvilket ikke er usædvanligt, men sæsonbestemt. Efterhånden som vi nærmer os sommeren, stiger rejseaktiviteten igen, hvilket tydeligt kan aflæses af figuren.

Det konstaterede fald i antal passagerer, som kan konstateres fra juli 1998, kan være en trend, men er efter min bedste overbevisning mere et udtryk for de ovenstående punkter.

Der er altså endnu ingen grund til panik, faldet i passagerer er langt mindre end frygtet og stadigvæk langt fra situationen før tunnelen åbnede.

Endelig åbner DSB for trafik på Kastrup 27. september. Her vil passagerer med fly få mulighed for at få deres forbindelse til provinsen med tog. Begge dele vil have en positiv effekt på jernbanens andel af trafikken.

## 8. Konklusion

Med åbningen af den faste forbindelse mellem Sjælland og Fyn, blev et tilbageholdt rejsepotentiale udløst. Både bilbroen og jernbanetunnelen viser dette.

For jernbanen viser åbningen også, at det kan lade sig gøre at både flytte erhvervs- og privatkunderne fra deres normalt foretrukne transportmidler, hvis betingelserne er til stede.

Omvendt viser de sidste tal også, at den positive udvikling for jernbanen nu er under pres, og da vi stadigvæk må afvise passagerer på de mest attraktive afgange, så bør man ikke udskyde investeringer i nyt materiel og de nødvendige opgraderinger af jernbanenettet.

---

<sup>1</sup> Banestyrelsen: Miljøberetning og Grønt regnskab 1997, s. 12

<sup>2</sup> DSB: Årsberetning 1997, s. 94-95