

Lokalbanernes fremtidige opgave og udvikling

Projektleder Pernille Jørgensen
HUR Trafik

1. Baggrund

Den 15. december 2000 blev loven om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne vedtaget. Herved blev det trafikale og det økonomisk/organisatoriske ansvar for privatbanerne i Hovedstadsregionen samt statsbanestrækningen Lille Nord overført til Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) pr. 1. januar 2001 i overensstemmelse med de politiske aftaler af 5. april og 3. maj 2000 mellem Regeringen og Amtsrådsforeningen/HUR.

Baggrunden for indgåelsen af de politiske opgaver var ønsket om regionalisering, da banestrækningerne primært varetager lokale og regional funktioner. Rationalet er, at den, der har glæderne, også skal have sorgerne. Regionaliseringen af ansvaret for den trafikale udvikling skulle ligeledes føre til et bedre samspil med den øvrige kollektive trafik og den regionale udvikling.

Staten har af naturlige årsager ikke på samme måde haft grund til at prioritere udviklingen af den lokale/regionale kollektive trafik, eller haft fokus på lokale/regionale løsningsmuligheder. Privatbanerne har derfor levet en mere eller mindre udsultet tilværelse, hvor der ikke har været ressourcer til væsentlig udvikling af det trafikale tilbud eller til nyinvesteringer. Lokalbanerne lider derfor af en investeringsefterslæb, der tydeligst kommer til udtryk ved det gamle materiel, der anvendes.

HURs hypotese har derfor været, at der ved en fokuseret og målrettet indsats kunne gennemføres et væsentligt kvalitetsløft uden øgede tilskud fra HUR, fordi

- ♦ nyt materiel giver bedre komfort – og måske lavere driftsomkostninger
- ♦ nyt materiel giver potentielt højere hastighed og dermed en mere attraktiv transport
- ♦ samtænkt drift giver muligvis bedre service – og måske lavere driftsomkostninger

HUR har sammen med privatbanerne og Lille Nord udarbejdet en masterplan for lokalbanerne i Hovedstadsregionen. Planen har til formål at etablere grundlaget for at træffe beslutning om den fremtidige organisationsform og det principielle trafikale og investeringsmæssige grundlag for banernes videre virke på et forretningsmæssigt levedygtigt grundlag.

2. Anvendte metoder, analyser og fremgangsmåde

Godstrafik skal i henhold til loven udskilles eller frasælges inden for en kortere årrække, hvorfor dette område er udeholdt af masterplanen. Masterplanen koncentrerer sig derfor om udviklingsmuligheder inden for den kollektive persontrafik, men ikke nødvendigvis afgrænset til togtrafik.

En grundlæggende forudsætning for masterplanen er, at forslagene skulle kunne holdes inden for den økonomiske ramme bestående af de statslige tilskud i henhold til de juridiske aftaler samt et uændret tilskudsniveau fra HUR. Denne økonomiske forudsætning sætter således en øvre grænse for de trafikale ønsker. Men forudsætningen betyder også, at driftsmæssige forbedringer, der måtte kunne opnås ved forbedret driftsform og/eller organisatorisk effektivisering, vil kunne anvendes til trafikale forbedringer.

Indledningsvist er derfor analyseret, i hvilket omfang en organisatorisk sammenlægning af privatbaneselskaberne kan skabe effektiviseringsgevinster gennem synergieffekter og specialisering. De analyserede organisatoriske enheder omfatter:

- ♦ Administration/ledelse
- ♦ Drift
- ♦ Trafikstyring
- ♦ Baneservice
- ♦ Værksted

Et af hovedpunkterne i masterplanarbejdet har været at gennemgå, hvilke nye muligheder der kunne give en forbedret trafikal betjening af kunderne, og hvilke muligheder der kunne skabe forbedret drift. Udgangspunktet for disse overvejelser har været de visionsplaner, som privatbanerne på opfordring af Trafikministeriet i 1997 selv har udarbejdet, idet det da var tanken, at disse visioner kunne indgå som grundlag for indgåelse af en ny politiske aftale om banernes fremtidige økonomi.

Der er således opstillet udviklingsscenarier med forskelligt ambitionsniveau for serviceringen af kunderne gennem forbedrede køreplaner samt opgradering af materiel og infrastruktur:

- ♦ Et basisscenarie, hvor køreplanerne forbedres til et niveau svarende til målene for minimumsfrekvens i Kollektiv Trafikplan 1998 (KT98) med et minimum af investeringer.
- ♦ Et scenarie baseret på en grundfrekvens på 20 minutters drift i dagtimerne på hverdage og lørdage svarende til grundfrekvensen i den øvrige kollektive trafik i Hovedstadsregionen.
- ♦ Et kvalitetsscenarie, hvor banernes visioner fra 1997 er tilpasset mulighederne inden for den fastlagte økonomiske ramme.

Nulscenariet, hvor der ikke tages drifts- eller investeringsmæssige initiativer er vurderet ikke at være et reelt alternativ, da det eksisterende materiel under alle omstændigheder skal levetidsforlænges. Derfor er basisscenariet et minimumsscenarie i den efterfølgende analyse.

Kvalitetsscenariet har udspillet sig i et rum, hvor der er ændret på forskellige variabler:

- ♦ frekvens
- ♦ materielvalg i forhold til passagerbelastning
- ♦ materieldimensionering vurderet i forhold til myldretid kontra stående passagerer og busaflastning

- ♦ samkørselsmuligheder mellem banestrækninger

Dette er sket med henblik på at finde de “optimale” mix af variabler baseret på en samlet økonomisk beregning.

Scenarierne er således vurderet ud fra en driftsøkonomisk betragtning såvel som en passagermæssig betragtning:

- ♦ Omkostninger, herunder drift- og investeringsomkostninger
- ♦ Passagereffekt (indtægter)
- ♦ Muligheden for driftsoptimering

3. Udgangssituationen

Lokalbanerne i Hovedstadsregionen består af:

- ♦ Hornbækbanen fra Helsingør til Gilleleje over Hornbæk
- ♦ Gribskovbanen fra Hillerød til Kagerup og videre i to grene til henholdsvis Gilleleje og Tisvildeleje
- ♦ Frederiksværkbanen fra Hillerød til Hundested via Frederiksværk
- ♦ Lille Nord fra Hillerød til Helsingør over Fredensborg
- ♦ Nærumbanen fra Jægersborg til Nærum
- ♦ Østbanen fra Køge over Hårlev videre i to grene til henholdsvis Rødvig og Fakse Ladeplads



Lokalbanerne har tre hovedopgaver:

- ♦ Pendlertrafik rettet mod regionens centrale dele
- ♦ Lokaltrafik med betjening af oplande og knudepunkterne Hillerød, Helsingør og Køge
- ♦ Fritidstrafik (sæson- og weekendtrafik) til skov, strand og sommerhusområderne på Nordkysten og Stevns.

Basisoplysningerne for banerne er:

	<i>ØSJS</i>	<i>LNJ</i>	<i>GDS</i>	<i>HFHJ</i>	<i>HHGB</i>	<i>Lille Nord</i>	<i>HUR i alt</i>
<i>Stiftelsesår</i>	<i>1864</i>	<i>1894</i>	<i>1880</i>	<i>1897</i>	<i>1906</i>	<i>1864</i>	
<i>Basisoplysning 1999</i>							
Banens længde, km	49,6	7,8	42	39	24,5	24,4	187,3
Antal medarbejdere	56	30	166	(se GDS)	43	1	296
Materiel (togsæt)	8	4	20	(se GDS)	5	3	40
Vogne	16	4	24	25	11	13	93
Værksteder	1	1	1	1	1	0	5
Stationer/trinbræt	15	7	18	17	19	8	84
Overkørsler	59	16	75	66	66	12	294
Personkilometer, mio	16,1	6,7	29,8	37,2	12,6	18,2	120,6
Passagertal, tusinde	836	1.132	1.760	1.691	1.094	1.313	7.825
Persontogkilometer, tusinde	811	403	860	802	525	516	3.917
<i>Budget 2001 ekskl. Storstrøms Amt (hovedtal)</i>							<i>HUR i alt ekskl. Lille Nord</i>
Salgsindtægter, tusinde	4.569	7.613	16.495	20.394	9.450		58.521
Andre indtægter, tusinde	1.290	516	3.362	5.979	1.171		12.318
Tilskud							
Trafikministeriet, tusinde							72.376
HUR, tusinde							12.675
Indtægter i alt, tusinde							155.890
Driftudgifter, tusinde	-12.241	-14.692	-36.721	-42.012	-22.629		-129.295
Anlægsudgifter, tusinde							-26.595
Udgifter i alt, tusinde							-155.890
Resultat, tusinde	-7.414	-7.542	-24.664	-20.639	-14.379		-74.638

4. Organisationen

Målene for den fremtidige organisation er

- ◆ Effektivitet
- ◆ Driftssikkerhed
- ◆ Kvalificerede medarbejdere

Det er de ikke-kunderettede dele af organisationen, der bør effektiviseres mest muligt, fordi disse besparelser kan konverteres til publikumsvendte ydelser. Hensigten er derimod at udvikle servicen med henblik på at fastholde kunderne gennem at udnytte synergier, ny teknologi og materiel til effektiviseringer samt ved at fjerne ”historisk betingede serviceomkostninger”.

Det er vurderet, at der vil kunne spares i størrelsesordenen 24 årsværk svarende til en årlig omkostning på 7 mio.kr. uden ændring af banernes servicekoncept i form af salgssapparat:

Årsværk/medarbejdere	<i>HUR Banerne</i>	<i>Nuværende</i>	<i>Godsforretningen</i>	<i>Difference</i>
Administration/Ledelse	16,0	24,7	1,0	7,7
Lokomotivførere	84,0	86,0	2,0	0,0
Drift/Fjernstyring/Trafik	16,0	26,0	4,0	6,0
Baneservice incl. rengøring	36,0	37,8	0,0	1,8
Værksted inkl. togrengøring	43,0	55,5	1,0	11,5
HUR trafikafvikling/kontrakt	3,0	0,0	0,0	-3,0
I alt	198,0	230,0	8,0	24,0

Note: Godsforretningen fra HFHJ omfatter 8 årsværk.

En ændring af servicepolitikken, hvorefter alle baner bliver enmandsbetjent, d.v.s. fjernelse af billettering i togene, og hvor billetsalget flyttes fra de mindre stationer til det nærliggende butiksnæ net vurderes yderligere at kunne reducere organisationen med 43 årsværk og dermed give en årlig besparelse på 12 mio.kr.

5. Trafikale udviklingsmuligheder

Som nævnt tidligere har udgangspunktet for analysen af de trafikale udviklingsscenarier være basisscenariet:

Driftsindsatsen øges på banerne, således at kvalitetsmålene i KT98 opfyldes. Det betyder, at der suppleres med ekstra afgang, så der opnås mindst halvtimes drift i dagtimerne på hverdage og lørdage samt timesdrift i øvrige tidsrum.

Der foretages en levetidsforlængelse for en 10-årig periode af det nuværende Y-togsmateriel.

For hver bane er undersøgt forskellige kvalitetsscenarier:

Det nuværende Y-togsmateriel udskiftes med nyt materiel med større accelerationsevne og højere max-hastighed (og lavere driftsudgifter pr. togkm). Materiel af typen Desiro (128 siddepladser) og Regio-Sprinter (67-80 siddepladser) er undersøgt.

Det er forudsat, at "stort set" alle passagerer opnår siddeplads i myldretiden (enkelte stående over kortere afstande accepteres).

Indsættelse af enkelte busser til aflastning i spidsbelastningssituationer er undersøgt med henblik på eventuelt at reducere investeringerne i togmateriel. Kun busafgange fra "større station" uden stop til "større rejsemål" er overvejet (ikke parallel busdrift).

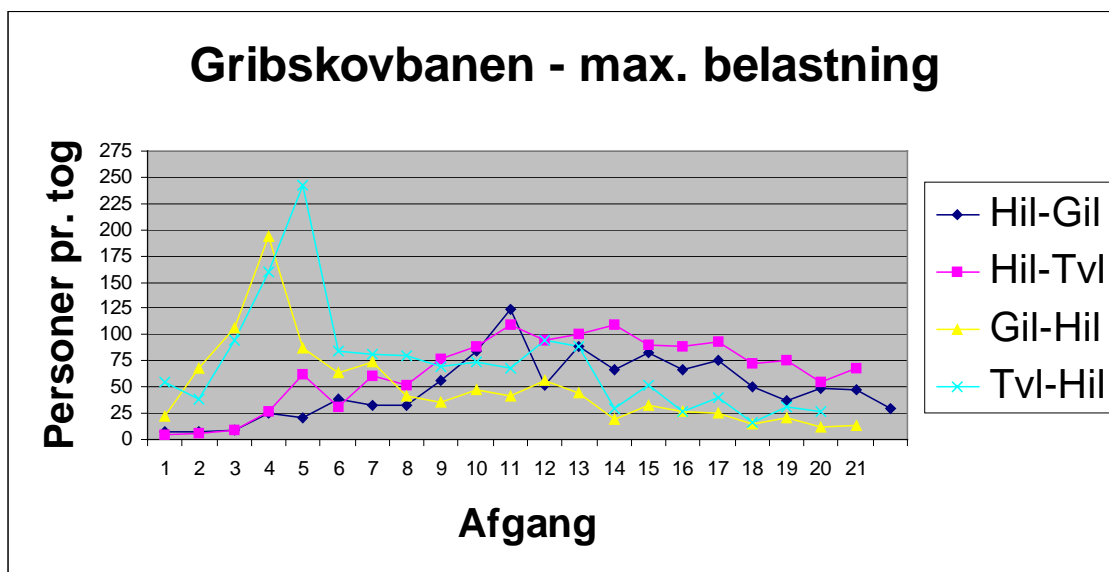
Infrastrukturen opgraderes, således at det nye materiels bedre køreegenskaber kan udnyttes til kortere køretid og mindre materielbehov.

Meget lidt benyttede standsningssteder (mindre end 1% af passagererne) forudsættes nedlagt til fordel for den overvejende del af passagerne, der opnår rejsetidsforbedringer.

En indledningsvis vurdering af scenariet med en grundfrekvens på 20 min. i dagtimerne på samtlige banerne viste, at der ikke var passagermæssig potentiale herfor, og at scenariet forudsatte væsentlige investeringer i materiel og infrastruktur, ikke mindst nye krydsningsstationer. Scenariet blev vurderet til at koste 65-70 mio.kr. netto årligt, og blev derfor ikke behandlet yderligere.

Bane	Driftsform (Myldretid)	Antal nye vogne	Nedlagte standsningssteder	Infrastrukturinvesteringer	Ændring i driftsresultat inkl. afskrivning og forrentning
Basis-scenarie	Opfylder KT98	Ingen	Ingen	Ingen	- 14 mio. kr.
Hornbæk-banen + Lille Nord	Samdrift 20 min. med busaflastning	9 Desiro	5-6 stk.	16 mio. kr.	-17 mio.kr.
Hornbæk-banen	20 minutters drift med busaflastning	5 Desiro	4 stk.	Ingen	-9 mio. kr.
Lille Nord	30 minutters drift med busaflastning	3 Desiro	1-2 stk.	16 mio. kr.	-5 mio.kr.
Nærum-banen	Kørsel til Lyngby st. forudsætter etablering af nyt spor, der ikke er indregnet	1 Regio-Sprinter	ingen	2-3 mio. kr.	-1 mio. kr.
Gribskov-banen	30 min. med busaflastning	5 Desiro	5 stk.	25-26 mio.kr.	-10 mio.kr.
Frederiksværkbanen	20 min. drift med busaflastning	7 Desiro	3 stk.	14 mio.kr.	-10 mio.kr.
Østbanen	Forskudt 30 min. drift med busaflastning	5 Regio-Sprinter	5 stk.	50 mio. kr.	-6 mio.kr.
Kvalitets-scenarie, i alt		20-21 Desiro 6 Regio-Sprintere	18-19 stk.	107-109 mio. kr.	-41 - -44 mio. kr.

Beregninger af de forskellige variabler i kvalitetsscenarierne viser, at der på alle strækninger bortset fra Nærumbanen er bedst økonomi i at indsætte en eller flere busser til aflastning i morgenmyldretiden. Det skyldes, at passagerbelastningen på disse strækninger er kendetegnet ved nedenstående forløb:



Busaflastningen er en helt central besparelse i størrelsesordenen 20 mio.kr., for at der inden for den økonomiske ramme kan investeres i nyt materiel på alle banestrækninger. Det er en besparelse, som rammer et mindre antal passagerer, samtidig med at busalternativet kan blive et attraktivt tilbud med direkte linier til f.eks. uddannelsesstederne.

Gennemførelse af kvalitetsscenariet på samtlige strækninger viser, at der skal investeres i 20-21 Desiro-tog og RegioSprinterere. Desuden skal der investeres godt 100 mio.kr. i opgradering af infrastrukturen og nedlægges op til 19 standsningssteder. Der er i disse beregninger ikke taget højde for investeringer i forbindelse med kvalitetsscenariernes specielle forudsætninger; ændring af overskæringen syd for Køge st., sporforbindelse mellem Jægersborg st. og Lyngby st. samt sporforbindelse gennem Helsingør st.

Det samlede resultat er, at kvalitetsscenariet koster 41-44 mio.kr. årligt i ekstraomkostninger i forhold til dagens udgiftsniveau inkl. afskrivning og forretning af investeringer.

6. Økonomi

Idet der som udgangspunkt vurderes at være en årlig tilskudsramme på 30 mio.kr. efter dækning af omkostningerne til dagens drift, vil der via effektiviseringsgevinster ved organisatorisk sammenlægning af privatbanerne og den servicemæssige tilpasning i tog- og stationsbetjeningen være økonomiske råderum til realiseringen af de opstillede kvalitetsscenarier:

Anlægstilskud vil årligt udgøre 30 mio.kr.

Effektiviseringsgevinst ved sammenlægning og servicemæssige
tilpasninger i tog og stationsbetjening. 20 mio.kr.

Dette giver banerne et årligt spillerum til øgede netto driftsudgifter
og investeringer på 50 mio.kr.

Det er vurderet, at den løbende, gennemsnitlige omkostning til
etablering af sikkerhedssystemer, tilpasninger på spor og ved
overkørsler, perrontilpasninger m.v. på årsbasis vil udgøre -10 mio.kr.

Når der afsættes midler hertil, vil den samlede pulje til at understøtte
udgifter til serviceudvidelser og forbedringer, herunder anskaffelse af
nyt materiel være på 40 mio.kr.

For at sikre sammenlignelighed mellem de trafikale kvalitetsscenerier
er der i beregningerne lagt til grund, at der anskaffes nyt materiel i
forbindelse med realisering af scenarierne med undtagelse af på
Nærumbanen, der har nye tog.

Årlig forrentning og afskrivning af allerede anskaffede nye tog 10 mio.kr.

Samlet beløb til forbedringer 50 mio.kr.

Afslutningsvist skal understreges, at forudsætningerne for hvert enkelt scenarie skal gennemgås nøje med en detaljeret gennemgang af såvel anlægstekniske som driftsmæssige forhold. Dette arbejde er igangsat gennem udarbejdelsen af en implementeringsplan for udviklingen af lokalbanerne i Hovedstadsregionen.