
UDVIKLING AF LOKALBANERNE I HOVEDSTADSOMRÅDET

Forfatter : Claus Klitholm
Adm. direktør, Lokalbansen A/S

BAGGRUND

20. december 2000 blev det ved lov nr. 1317 besluttet, at staten skulle overdrage sine ejerandele i privatbanerne i amterne. Med baggrund i aftaler mellem ministeriet, Amtsrådsforeningen og HUR, blev overdragelsen gennemført med virkning fra 1. januar 2001.

For HUR's vedkommende betød det, at man overtog det politiske, administrative og økonomiske ansvar for 5 privatbaner samt 1 statsbanestrækning. Konkret drejer det sig om følgende strækninger :

- Frederiksværkbanen (Hillerød-Frederiksværk-Hundested)
- Gribskovbanen (Hillerød-Tisvildeleje/Gilleleje)
- Hornbækbanen (Helsingør-Hornbæk-Gilleleje)
- Østbanen (Køge-Rødvig/Fakse Ladeplads)
- Nærumbanen (Nærum-Jægersborg)
- Lille Nord (Hillerød-Helsingør)

I nøgletal drejer det sig om i alt knap 190 km. enkeltsporet strækning med omkring 85 stationer og standsningssteder. De 6 strækninger havde i 2002 i alt omkring 7,5 mio. passagerer.

VISION & STRATEGI

Grundlæggende giver loven forskellige strategiske muligheder, men markante ændringer kan først ske efter begyndelsen af 2005 og indtil da er amterne forpligtiget til som minimum at opretholde et driftsniveau svarende til år 2000.

Efter 2005 kan der tænkes forskellige strategiske scenarier :

- Hvis et amt skulle ønske det, kan en given bane nedlægges efter 1/1 2005, men det vil givet fald betyde, at tilskud fra staten bortfalder samt at amtet selv ville have ansvaret for etablering af et passende transportalternativt, f.eks. i form af busser.
- Hvis et amt skulle ønske at udbyde jernbanedriften, kan dette ligeledes umiddelbart gennemføres med virkning fra 1/1 2005. Loven rummer en mulighed, men ikke en pligt, og et amt kan derfor f.eks. også vælge at

fortsætte som ejer af operatørselskabet og foretage en udvikling i et internt samarbejde med selskabet.

- Hvis et amt skulle ønske at privatisere operatørselskabet kan dette ligeledes umiddelbart ske. Salget skal naturligvis i enighed mellem selskabets aktionærer, og vil desuden kræve en forudgående adskillelse af infrastrukturen og driften, da det forventes at al infrastruktur forbliver offentlig ejendom.

Loven giver amterne en række muligheder, der kan anvendes til at udvikle banerne på netop den måde, som det aktuelle amt finder det mest naturligt. Det kræver dog sine overvejelser, og derfor igangsatte HUR, i samarbejde med direktion og ledelse på de forskellige baner, en udarbejdelse af en samlet strategi for de 6 baner, som opfølgning på vedtagelse af loven samt indgåelse af aftalerne med ministeriet

Overskriften på dette arbejde var, at banerne skulle udvikles – og ikke afvikles. Visionen for banerne skulle være, at der skulle ske en effektivisering og modernisering af banerne, så de ville fremstå som en langt mere attraktiv transportform for kunderne og som en central del af den lokale og regionale kollektive trafik, baseret på høj kvalitet og høj service.

Strategien var grundlæggende baseret på aftalerne med ministeriet, som sikrede de økonomiske rammer i en årrække, hvilket er helt afgørende for at kunne udvikle infrastruktur og drift. Dertil kom dels en grundlæggende ændring af organisationerne samt fastlæggelse af et højt ambitionsniveau for drift, service og kvalitet.

ORGANISATION

Indtil overdragelsen til amterne, havde de 6 strækninger fungeret som selvstændige enheder, som forvaltede egen infrastruktur og drift og som kun i begrænset omfang samarbejdede. Hver privatbane indgik sin egen aftale med ministeriet om budget og drift, og regnskabsmæssigt var det i de senere år baseret på 1-årige aftaler med sikkerhed for underskudsdekning.

Efter overdragelsen blev der udarbejdet en markant anderledes organisation med etableringen af ét infrastrukturselskab og tilhørende aftaler med to operatørselskaber.

Infrastrukturselskabet Hovedstadens Lokalbaner A/S (HL) blev etableret på grundlag af overdragelse af Lille Nord's aktiver fra ministeriet til HUR. Efterfølgende blev de 5 privatbaneselskabet fusioneret ind i HL, med HL som det fortsættende selskab som ejer af alle anlægsaktiver fra alle baner. Efterfølgende blev drift og vedligehold på de 5 tidligere privatbaner overdraget til operatørselskabet Lokalbanen A/S.

De væsentligste kendetegn ved den nye organisation er følgende :

- HUR varetager det politiske og administrative ansvar for alle 6 strækninger, herunder f.eks. takstkompetence og trafik køb
- HL varetager myndighedsforhold som ejer af infrastruktur, bygninger og arealer, herunder erhvervelse af infrastrukturforvaltercertifikat fra Jernbanetilsynet
- Drift af Lille Nord varetages af DSB S-tog på kontrakt for HUR
- DSB S-tog har udliciteret vedligeholdsopgaver på Lille Nord til bl.a. Bane styrelsen og Lokalbanen
- Drift af de 5 tidligere privatbaner varetages af Lokalbanen
- Vedligehold af bane, bygninger og materiel på de 5 tidligere privatbaner varetages af Lokalbanen på kontrakt for HL
- Det nuværende privatbane-materiel ejes af HL, og udlejes til Lokalbanen

Der er således gennemført en fuld adskillelse af de relevante ansvarsområder, og samtidig indført en række kontrakter, som regulerer ydelse og betaling.

Organisationen er allerede på nuværende tidspunkt forberedt til, at der kan gennemføres en gennemskuelig prisfastsættelse af de forskellige ydelser samt at der på et givet tidspunkt kan gennemføres en udlicitering eller en privatisering af driften, og en udlicitering af de forskellige vedligehold- og entreprenøropgaver.

IMPLEMENTERING AF KVALITETS-SCENARIET

Med udgangspunkt i aftalerne mellem ministeriet og HUR, samt den gennemførte omstrukturering af organisationen, er der udarbejdet 3 forskellige strategiske scenarier for banernes udvikling :

- | | | |
|---------------------|---|--|
| Basis-scenariet | : | Levetidsforlængelse af Y-tog
30 minutters drift i dagtimer på hverdage |
| Kvalitets-scenariet | : | Udnyttelse af banernes visioner indenfor de økonomiske rammer

Anskaffelse af nye tog
20 minutters drift i dagtimer på hverdage |
| Visions-scenariet | : | Opfyldelse af alle baners visioner |

I udredningen blev det påvist, at der var en reel mulighed for at kunne opfylde kvalitets-scenariet for alle strækninger, hvorimod visions-scenariet ikke ville kunne indfries økonomisk. Det blev derfor besluttet at arbejde videre strategisk med kvalitets-scenariet, som omhandler følgende elementer :

- Anskaffelse af nye tog til alle baner :
Der igangsættes og gennemføres et EU-udbud som omfatter anskaffelse af nye tog til alle baner.
- Etablering af driftscentral :
Der etableres én fælles fjernstyringscentral for alle 5 strækninger, og forberedt til kunne omfatte alle 6. Centralen udvides til en driftscentral med funktioner som køreplanlægning, korrigerende, materiel- og personaledisponering, kundeinformation og kundeservice.
- Etablering af togstop-system :
Der indføres togstop-system på alle strækninger, som vil højne sikkerhedsniveauet betydeligt.
- Renovering og ombygning af værksteder :
Der gennemføres en renovering og ombygning af værksteder til tidssvarende rammer og funktioner, der fuldt ud kan understøtte klargøring og reparation af de nye tog.
- Opgradering af infrastruktur :
Der gennemføres en opgradering af infrastrukturen, så strækningshastigheden øges fra 75 km/timen til minimum 100 km/timen.
- Opgradering af driftsoplæg :
Der udarbejdes driftsoplæg, der understøtter udnyttelsen af den opgraderede infrastruktur i form af hyppigere afgang og kortere rejsetid.
- Nedlæggelse af overkørsler :
Der gennemføres en systematisk nedlæggelse af overkørsler i overensstemmelse med opgraderingen af strækningshastigheden.
- Renovering af stationer :
Der gennemføres en renovering af de stationer og standsningssteder, der indgår i de opgraderede driftsoplæg. Renoveringen omfatter hævnning af perronhøjder, samt forbedring af sammenhæng med øvrig trafik, adgangsforhold, kundeinformation, belysning samt øvrig aoptering.

Strategien er således at gennemføre en konsekvent forbedring af stort set samtlige parametre, der har betydning for valg af transportmiddel, og gennem en massiv kvalitetsforbedring arbejde på en indfrielse af visionen for banernes udvikling.

TIDSPLAN

Alle strategiske elementer er efterfølgende indarbejdet i en implementeringsplan, hvor der er udarbejdet overslag over varighed og omkostninger, og de forskellige elementer er prioriteret. Der opereres ligeledes med forskellige ambitionsniveauer, og den samlede investeringsramme for anlæg er anslået til mellem 150 mio.

kr. og 240 mio. kr., inklusiv moms. I denne ramme er der ikke indregnet midler til anskaffelse af nye tog, da de skal finansieres af driftsbesparelser som følge af omstruktureringer og effektiviseringer.

Tidsplanen er opdelt i 3 faser, hver med en varighed på 3-4 år. Hver fase indeholder følgende overordnede opgaver :

- Fase 1 : Anskaffelse af nye tog
Etablering af driftscentral
Anskaffelse af togstop
Ombygning af værksteder
Ombygning af perroner
- Fase 2 : Forøgelse af strækningshastighed på de første 3 strækninger
Indførelse af nye driftsoplæg
- Fase 3 : Forøgelse af strækningshastighed på de sidste 3 strækninger
Indførelse af nye driftsoplæg

Udover de angivne opgaver vil der være opgaver, der udføres løbende, som f.eks. nedlæggelse af overkørsler.

Fase 1 er påbegyndt i 2002, og forventes i stort omfang afsluttet i 2005. Fase 3 kan således afsluttes 5-7 år efter afslutningen af fase 1 afhængigt af ambitionsniveauet.

Tidsplanen for anskaffelse af togstop afhænger dog af, at der kan findes en teknisk løsning, der kan godkendes af Jernbanetilsynet til det pågældende formål.

STATUS & RESULTATER

De vigtigste tidspunkter og resultater siden 2001 er følgende :

- Januar 2001 : HUR overtager ansvaret for lokalbanerne.
- Maj 2001 : Strategisk udredning afsluttes.
Organisatorisk omstrukturering forberedes.
- Maj 2002 : Udskillelse i infrastruktur- og operatørselskab.
Indgåelse af kontrakt mellem HUR og Lokalbanen.
Indgåelse af kontrakter mellem HL og Lokalbanen.
- Juni 2002 : Lokalbanen A/S etableres med hovedkontor i Hillerød.
HL A/S etableres i synergi med HUR i Valby.
- August 2002 : Implementeringsplan, ver. 1, udarbejdes.

- November 2002 : Det vedtages at igangsætte udarbejdelse af udbudsmateriale for anskaffelse af nye tog.
- Januar 2003 : Udkast til udbudsmateriale godkendes politisk.
- Marts 2003 : Der indrykkes bekendtgørelse for udbud i EU Tidende.
- Juni 2003 : Der modtages tilbud på levering og finansiering af nye tog

Anskaffelse af de nye tog pågår i øjeblikket. Der er gennemført en annoncering og prækvalificering, og 3 togleverandører har afgivet tilbud med forskellige tekniske og finansielle løsninger. Der er udarbejdet en evalueringsrapport, som behandles politisk af HUR i september 2003, og herefter fortsætter udredning og forhandling efter de politisk fastlagte rammer.

Det er planen, at kontrakten om levering af nye tog kan indgås inden udgangen af 2003. Afhængig af den tekniske løsning forventes det, at det første tog kan leveres inden midten af 2005 og at udskiftningen kan være gennemført inden midten af 2006. Der arbejdes med alternative tekniske løsninger, som vil betyde at udskiftningen kan være gennemført allerede inden udgangen af 2005.

Når specifikationen for de nye tog er kendt, udarbejdes detailprojekter for ombygning af værksteder, som forventes at være gennemført inden levering af det første nye tog.

Der er afleveret en projektbeskrivelse for igangsættelse af etablering af driftscentral i Hillerød, som kan iværksættes i efteråret 2003. Første fase vil formentlig blive implementeret i midten af 2004, og vil omfatte fælles fjernstyring af 3 strækninger. Den efterfølgende fase med fælles styring af 5 strækninger vil være gennemført i midten af 2005, og vil desuden være forberedt for fælles styring af alle 6 strækninger. Parallelt med dette forløb gennemføres en række aktiviteter, således at fjernstyringen kombineres med de elementer, der skal udgøre driftscentralen. Aktiviteterne forventes fuldt gennemført i 2005.

Der udarbejdes endelige driftsoplæg i efteråret 2003. Oplæggene anvendes som forhandlingsgrundlag vedrørende kontrakt på nye tog, samt som grundlag for infrastrukturens investeringsplan, som revideres efterfølgende.

SAMMENFATNING

De overordnede beslutninger og tiltag omkring Hovedstadsrådets lokalbaner kan sammenfattes :

- Der er vedtaget en lov og etableret et aftalegrundlag, der sikrer de nødvendige tidsmæssige og økonomiske rammer til en fremadrettet udvikling af banerne.

- Der er gennemført en organisatorisk omstrukturering, der synliggør ansvars- og opgavefordeling baseret på et sæt af kontrakter.
- Der er udarbejdet en strategi baseret på udvikling, som er vedtaget politisk.
- Der er udarbejdet en implementeringsplan, som tidsmæssigt og økonomisk prioriterer de nødvendige investeringer.

Der er dermed tilvejebragt alle muligheder for at give banerne det kvalitetsløft, som skal give større passagertal, større attraktivitet og højere tilfredshed blandt kunderne, hvilket igen vil give banerne den berettigede, vigtige rolle i den lokale og regionale kollektive trafik.