

UDVIKLINGSPLAN FOR PRIVATBANERNE

af Claus Klitholm, Carl Bro as

1. Indledning

Den lokale og regionale kollektive trafik i Danmark er under stadig udvikling og forandring, og de strategiske perspektiver ved denne udvikling er senest sat i relation til den øvrige nationale trafikale udvikling i regeringens strategiplan "Trafik 2005". Som modspil til dette, samt som led i den fortsatte strategiske udvikling af privatbanerne, er samtlige 13 baner i gang med at udarbejde strategiske udviklingsplaner for perioden 1997-2004, svarende til 2 fulde perioder for banernes rammeaftaler med staten. De 13 baner er følgende;

- Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen, Helsingør
- Gribskovbanen, Hillerød
- Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane, Hillerød
- Lyngby-Nærum Jernbane, Lyngby
- Odsherreds Jernbane, Holbæk
- Høng-Tølløse Jernbane, Holbæk
- Østbanen, Hårlev
- Løllandsbanen, Maribo
- Skagensbanen, Skagen
- Hjørring Privatbaner, Hjørring
- Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane, Lemvig
- Hads-Ning Herreders Jernbane, Odder
- Vestbanen, Varde

Arbejdet udføres efter fælles retningslinier, således at planerne enkeltvis får samme struktur og form. Det konkrete indhold af den enkelte plan skal derimod afspejle den enkelte banes problemstillinger og udviklingsmuligheder. Arbejdet gennemføres i perioden 1995-1996, og er koordineret af Privatbanernes Fællesrepræsentation med Carl Bro as som konsulent.

2. Idé og koncept

Der kan umiddelbart peges på 3 årsager til, at udarbejdelsen af sådanne planer er aktuelle for privatbanerne netop nu;

1. På baggrund af driftsresultaterne fra begyndelsen af 1990'erne kan det konstateres, at stort set alle baner er inde i en gunstig udvikling. Samlet har banerne hvert år oplevet en stigning i de samlede driftsindtægter, indtil 1995 hvor udliciteringen af busdriften

betød en regnskabsmæssig ændring for banerne. I samme periode har passagerbefordringen været stigende, mens godsbefordring og anden drift har oplevet fald. Banerne ønsker naturligt nok at fastholde og udbygge en positiv udvikling samt forsøge at vende negative udviklinger, og derfor kræves bl.a. strategiske overvejelser omkring udvikling og investering.

2. Den nuværende rammeaftale er gældende for perioden 1993-1996, og udløber dermed ved årets udgang. For samme periode foreligger desuden en aftale om afsættelse af beløb til investeringer i nyt materiel.

Udarbejdelse af udviklingsplaner ville således være et udmærket grundlag ved banernes forhandlinger af næste rammeaftale, og ved forhandlinger om indkøb af nyt materiel. De færdige planer skulle således indeholde vurdering af behov for nyt materiel, samt en overordnet specifikation af de krav, som den enkelte bane ville stille. Dokumentation ville dermed også kunne anvendes i efterfølgende detaljerede specifikationer af materiel i en udbuds- og forhandlingssituation.

3. I december 1993 udsendte Trafikministeriet den overordnede trafikplan kaldet "Trafik 2005", der formulerer grundlaget for den fremtidige trafik- og transportpolitik, og fremlægger en samlet investeringsoversigt for trafikområdet frem til år 2005. Planen omfatter primært strategier, målsætninger og hensigter indenfor person- og godstransport.

I de kommende år vil det være af stor betydning, at privatbanerne kan forholde sig til disse nationale strategier, og samtidig kan fremlægge egne udviklings- og investeringsplaner, som er i tråd med de nationale, samt at banerne forstår at omsætte egne strategier til handling.

På den baggrund har alle baner i fællesskab taget initiativ til udarbejdelse af udviklingsplaner efter et fælles koncept, således at planerne er ensartede i struktur og udseende og at hver bane har kunnet udfylde de givne rammer med hensyntagen til behov og formål.

3. Praktisk udførelse

Den grundlæggende idé bag selve udførelsen har været, at Carl Bro as som konsulent har udformet rammerne for planerne og udarbejdet de vejledninger, som banerne har haft brug ved udarbejdelsen af planerne. Det har derimod været op til hver bane selv at udarbejde de oplæg til statusrapport, som hver gang har været udgangspunkt for de strategiske overvejelser og som indgår i den endelige rapport som et indledende afsnit.

Samtidig har hver bane kunnet anvende projektet som efteruddannelse for en medarbejder i administrationen, der skulle udarbejde statusrapporten og dermed få indblik i alle aspekter af banens drifts- og vedligeholdelsesaktiviteter samt muligheder for fremtidige udviklinger og investeringer. Dermed ville den pågældende medarbejder også kunne anvendes som projektleder, når et givet udviklingsprojekt i planen skulle iværksættes.

3.1 Projektets faser

Udarbejdelsen af planerne har været opdelt i 4 faser;

1. Kortlægning af nuværende forhold, som grundlag for analyse og strategiformulering.
2. Analyser af eksterne og interne forhold med betydning valg af strategi og udvikling.
3. Strategiovervejelser og konsekvensvurdering af sandsynlig udvikling.
4. Formulering af målsætninger og handlingsplaner.

Fase 1 skulle så udføres næsten udelukkende af den enkelte bane, med bistand fra konsulenten, mens de efterfølgende faser omvendt blev udført hovedsagligt af konsulenten, men med banen som den bestemmende part i projektet. Der var således på intet tidspunkt lagt op til en ekstern konsulentopgave, men derimod et udviklingsprojekt, der fuldstændig foregik på banens præmisser og med det formål at opfylde banens behov og forventninger.

Til brug for arbejdet fase 1 udarbejdede Carl Bro en vejledning, der var udformet som en disposition for statusrapporten, underbygget af en forklaring af de begreber, som måtte være vanskelige at forstå for en administrativ medarbejder ved banen. Dispositionen var som udgangspunkt følgende;

1. Banens historiske udvikling
2. Infrastruktur, dvs. linieføring, standningssteder, baneteknik og faste anlæg
3. Rullende materiel
4. Vedligehold
5. Køreplanstruktur
6. Kundepotentiale
7. Personale og uddannelse
8. Økonomi
9. Fremtidsplaner

Der blev ikke lagt nogen faste rammer for omfanget af statusrapporten, og banerne blev opfordret til at inddrage mest muligt af andet relevant materiale, f.eks. resultatet af spørgeskemaundersøgelser, passagertællinger eller tidligere udgaver af udviklingsplaner. Desuden blev banerne anmodet om at inddrage nøgletal fra alle årsberetninger siden 1990, samt fotomateriale til illustration af konkrete forhold.

4. Resultater og anvendelse

Den endelige planer for hver bane blev inddelt i 3 hovedafsnit;

1. Status
2. Fremtidsperspektiver
3. Strategi-, handlings- og investeringsplaner

Det første afsnit blev i stort omfang baseret på det bidrag, som den enkelte bane havde udarbejdet. Det andet afsnit omfattede vurderinger af forskellige perspektiver ved fremtidig udvikling, som i større omfang kunne påvirke banen eller som kunne betyde nogen muligheder. Eksempler på sådanne fremtidsperspektiver kunne f.eks. være indsættelse af nyt materiel, nye driftsoplæg, nye organisationsformer eller nye principper for afregning. Det tredje afsnit blev baseret på de 2 forudgående, dvs. på baggrund af status og perspektiver blev en strategisk målsætning defineret, og som grundlag for opfyldelse af denne blev opstillet handlings- og investeringsplaner.

4.1 Banernes status

Banernes fælles udvikling i de sidste 5 år kan kendetegnes ved en række nøgletal;

	1991	1992	1993	1994	1995
Driftsindtægter, (mio.kr.)	280,4	287,1	292,8	293,9	218,9
Driftstilskud, (mio.kr.)	118,1	118,5	116,5	121,8	120,6
Investeringsstilskud, (mio.kr.)	92,3	38,5	82,6	122,9	163,2
Togrejser, (mio.)	11,6	11,5	11,5	11,7	11,7
Busrejser, (mio.)	10,0	9,8	8,0	8,3	1,5
Gods, (1.000 tons)	427,0	416,6	420,7	395,3	420,0
Jernbanepersonale, (antal)	939	886	837	846	840

Figur 1 : Nøgletal for alle baner. Kilde : Privatbanernes Årsberetning 1995.

Nøgletallene viser, at banerne indtil 1995 har haft en støt stigning i driftsindtægten og antallet af rejser, sammenholdt med en mindre stigning i tilskuddet og stadig mindre organisationer. Faldet i 1995 skyldes, at flere baner i løbet af året udskilte busdriften i separate selskaber.

Disse få nøgletal illustrerer præcist banernes situation som små, effektive driftsselskaber, som på omkostningssiden lægge stor vægt på fleksibilitet og omkostningsstyring og på indtægtssiden på tilpasning af driften til kundernes behov, baseret på stort lokalkendskab.

I de sidste 1-2 år har der været 2 emner af særlig stor interesse for banerne; udskillelse af busdriften i separate driftsselskaber samt det rullende materiel.

På bussiden ophørte standardkontrakten i 1994, og for mange baner betød det nye tider. Med belæg i den nødvendige lovgivning foretog flere baner en udskillelse af busdriften i et separat selskab, som dermed kunne deltage i amtrafikselkabernes licitationer. De nye busselskabers deltagelse i licitationerne var med meget forskellige resultater til følge. No-

gle selskaber kom igennem omstillingen med succes, og fremstår i dag som endnu større driftsselskaber end tidligere, mens andre tilsvarende kunne konstatere tab af stort set al buskørsel. Under alle omstændigheder betød udskillelsen af busdriften, at banerne blev stillet væsentligt anderledes rent regnskabsmæssigt, da busdriften for flere baner udgjorde en stor del af omsætningen og bidrog positivt til banernes samlede driftsresultat.

Et andet væsentligt område for flere baner er udskiftning af det rullende materiel, samt levetidsforlængelse af eksisterende materiel. Flere baner har siden 1990 gennemført programmer for levetidsforlængelse med stor succes. Arbejdet har ikke bare omfattet en fuldstændig renovering af bl.a. togenes motorer, bogier, undervogne og alle elektriske/mekaniske systemer, men også indførsel af nyt design med nye sæder, ny bemaling indvendig og udvendig samt ny aptering. De renoverede tog er alle steder blevet modtaget meget positivt, og passagererne har typisk opfattet det som et nyt tog.

I 1994 indgik 5 baner aftale med ABB om leverance af et nyt tog, hvor de første tog er aftalt til levering i 1997. De 5 baner er Gribskovbanen, Frederiksværkbanen, Høng-Tølløse Banen, Odsherredsbanen og Lollandsbanen. Disse 5 baner er foreløbigt de eneste, som påtænker at skifte til IC2, og en fuldstændigt udskiftning forventes at tage 4-6 år, men afhænger naturligvis af erfaringerne med de første togsæt.

Togene bygger på erfaringer fra konstruktionen af IC3, og har også visse fysiske ligheder med IC3, og har derfor også fået navnet IC2, bl.a. fordi der er tale om togsæt med 2 vogne. Disse tog vil sætte nye standarder for lokal- og regionaltog i Danmark, med hensyn til handicapvenlighed, komfort og let transport. Der vil blive niveaufri indstigning, og en del af passagerafdelingen er bygget som lavgulvsvogn uden trin. Ved hver dør er der et såkaldt flexareal med plads til barnevogne, cykler og kørestole.

Toget har højere maksimalhastigheder og bedre accelerations- og bremseevner end Y-togene, som hver bane enten kan anvende til at afkorte rejsetiden eller til at indføre flere standsninger på ruten. Togene forsynes med automatkoblinger og brede døre i begge ender, og op til 5 tog kan sammenkobles med åbne frontdøre og dermed fungere som ét langt togrør. Modulopbygget teknik gør det muligt hurtigt at udskifte for service og reparation, og større fleksibilitet for vedligehold og kortere værkstedsophold vil reducere det samlede antal behov for tog. Hensynet til miljøet spiller også en vigtig faktor. Reduktion af både internt og eksternt støjniveau har været meget vigtigt, og togets motorer har et lavt energiforbrug og lav forurening. Desuden anvendes spildvarmen fra motorens køleanlæg til opvarmning af passagerummene.

I 1996 indkøbte Lyngby-Nærum Banen ligeledes 1 nyt tog, og der er her tale om en noget anden type, nemlig den såkaldte RegioSprinter fra Duewag. Der er således tale om en ny generation af tog fra den fabrik, som i sin tid også fremstillede Y-togene. Toget er udviklet efter det koncept, som er lavet af VDV i Tyskland til brug i den tyske regionaltrafik, og har følgende karakteristika;

- Opfyldelse af Euro II-normer for emissioner.
- 70 % af togets areal er lavgulvsareal, og toget har trinfri indstigning til 55 cm. perron.
- Rampe ved dørene, der sikrer gode adgangsforhold gangbesværede og handicappede.

- Anatomisk formede sæder og moderne design.
- Flexrum til cykler, barnevogne og kørestole.
- Høj aktiv sikkerhed på grund af høj maksimal retardation.
- Billig i indkøb og drift, på grund af anvendelse af komponenter fra bus- og by-baneproduktion.

Den største forskel på IC2 og RegioSprinteren er selve togets størrelse. IC2 er godt 40 meter langt med 125 siddepladser og 130 ståpladser, mens RegioSprinteren er 25 meter lang med 67 siddepladser og 100 ståpladser. IC2 er derfor velegnet til de større baner med længere køretider, mens RegioSprinteren eller tilsvarende tog med fordel kan anvendes på kortere baner med mindre passagergrundlag. Dette er også i overensstemmelse med de konkrete baner, som har valgt de respektive tog.

Det første tog er primært et testtog, som afprøves på banens egne drifts- og køreplanforhold, og desuden skal præsenteres på de øvrige danske privatbanestrækninger og visse af DSB's sidebaner. Hvis testen forløber tilfredsstillende, forventer banen at indkøbe yderligere 4 togsæt i løbet af 2-3 år og derudover har alle de andre baner optioner på flere tog i en periode på 10 år, hvis de skulle blive interesseret.

Efter en meget turbulent periode kan banernes status således karakteriseres således;

- Organisatorisk er flere store spørgsmål blevet afklaret i de seneste år, og banerne har fået defineret en klar rolle som driftsselskab, der driver jernbanedrift med både passagerer og gods samt fragtkørsel i mindre omfang. Busdrift er derimod ikke længere nogen indtægtsmulighed for banerne.
- Banerne har været meget interesserede i at få afklaret en strategi omkring valg af fremtidigt rullende materiel. Først gennemførte man i 1994 et projekt omkring fremtidens driftsform på 4 udvalgte baner, hvor både almindelige dieseltog, let-diesel to samt el-tog blev undersøgt. Projektet blev støttet af Trafikministeriets pulje for alternative betjeningsformer, og er dokumenteret i Systemrapporter nr. 10-15. Anbefalingen af dette projekt var generelt, at man burde vælge let-diesel løsningen, som viste sig at være den bedste afvejning af teknik, økonomi og miljø. Samtidig blev det dokumenteret, at banernes behov er meget forskelligt og man vil formentlig se flere forskellige typer af tog på banerne i fremtiden.
- Ud fra disse 2 overordnede strategier omkring organisation og rullende materiel er målsætning for banernes daglige drift fortsat en stram omkostningsstyring, en stadig større fleksibilitet hos medarbejderne, en effektiv og rationel udnyttelse af medarbejdere og materiel samt en løbende tilpasning af driftsudbuddet til lokale og regional behov.

4.2 Fremtidsperspektiver

I udviklingsplanerne har hver bane også vurderet de fremtidsperspektiver, som man mente måtte have en vis betydning for banens udvikling, herunder investerings- og handlingsplaner.

I banernes planer har der været 3 emner, som går igen i stort set alle sammen;

- Udvidelse af driftsområdet, dvs. mulighed for øget samarbejde med DSB, overtagelse af mere lokal og regional togdrift samt mulighed for at køre godstog over længere strækninger.
- Nyt rullende materiel på mange baner
- Nye driftsoplæg, primært baseret på tekniske forbedringer af det rullende materiel.

Med udskillelsen af busdriften, og den medfølgende forringelse af banernes indtjeningsmuligheder, er flere af banerne naturligvis på udkig efter områder, som kan kompensere for dette indtægtstab. Da banernes forretningsområde er blevet indskrænket til konventionel jernbanedrift har det været naturligt at se nærmere på mulighederne for at udvide driftsområdet geografisk. Da DSB samtidig har udvist interesse i at undersøge alternative driftsmuligheder på de tynde sidebaner og i den lokale og regional togtrafik generelt, kan dette område blive særdeles interessant for stort set alle baner i fremtiden. Alle privatbaner har forbindelse til store eller mellemstore DSB-stationer, og dermed til et nationalt og internationalt net, som med nye beføjelser ligger åbent for nye muligheder.

Med leveringen af IC2 og RegioSprinteren har banerne taget hul på en periode, hvor man vil komme til at opleve nye tog på mange baner. I løbet af 10 år vil Y-togene formentlig forsvinde fra banerne, og hovedparten af de nye tog vil sandsynligvis blive tog, der er konstrueret efter det koncept, som VDV anvender i Tyskland. Der vil typisk blive tale om mindre og hurtigere tog, der vil tilbyde bedre komfort og service, give banerne en bedre driftsøkonomi samt tage større miljøhensyn.

Det nye materiel har bl.a. højere maksimalhastigheder og bedre accelerations- og bremseegenskaber. Banerne kan anvende dette til at reducere rejsetiden, men anden mulighed er også at revurdere standningsstedernes antal og placering. Materiellets tekniske egenskaber kan således medføre muligheden for at etablere nye standningssteder i områder, som har et passagerpotentiale. En tredje mulighed er at revurdere frekvensen på strækningen, og f.eks. gå fra timesdrift til halvtimesdrift, eller fra halvtimesdrift til 20-minutters-drift. Nogle baner overvejer også muligheden for at anvende gennemkørende tog i myldretiderne, og hvis man samtidig har muligheden for at køre på nuværende DSB-strækninger er der også mulighed for at introducere tog, der fortsætter længere end hidtil. Eksempler på dette kunne være privatbanetog mellem Varde og Esbjerg, mellem Århus og Grenå eller mellem Frederikshavn og Ålborg.

4.3 Handlings- og investeringsplaner

Handlings- og investeringsplanerne ligger naturligt nok i forlængelse af banernes strategiske målsætninger og vurderingerne af de væsentligste fremtidsperspektiver. De væsentligste aktiviteter vil derfor være koncentreret omkring udskiftning af det rullende materiel, da alle baner forventer at udskifte indenfor de næste 8 år. Hertil kommer en række tilpasninger af infrastrukturen, som er nødvendig for at kunne anvende materiellet optimalt, f.eks. nedlæggelser af overkørsler, renovering og udbygning af spor samt renovering af perroner.

Det er ikke alle af banernes egne planer, som er afsluttet på nuværende tidspunkt, og derfor er den samlede plan for banerne heller ikke færdig. Der kan derfor ikke gives noget endeligt overblik over tidsforløb eller beløbsrammer for banernes handlings- og investeringsplaner. Desuden afhænger de nærmere investeringsbeløb også af f.eks. testresultaterne med den nye RegioSprinter og IC2-togene.