



29-04-2016

Sag nr. 15/998

Dokumentnr. 7626/16

Henrik Severin Hansen

E-mail: hsh@regioner.dk

Lokalbanernes betydning i landområderne og resultater

Sammenfatning

Lokalbanerne er en vigtig del af den kollektive trafik, og udfører en vigtig funktion i landområder, hvor de bygger bro mellem by og land. Omkring 70 procent af passagererne er pendlere til uddannelse og arbejde, og dermed bidrager banerne til vækst og udvikling i hele landet. Banerne understøtter mobiliteten i landområderne. Det bidrager til, at virksomhederne kan tiltrække kvalificeret arbejdskraft og arbejdstagerne kan finde egnede job. Det understøtter regeringens vision om *en positiv udvikling også i de danske landdistrikter*.

Lokalbanerne har opnået gode resultater siden regionerne overtog ansvaret. Lokalbanerne har haft en passagervækst på 24 pct. siden 2007, køreplanerne er forbedret med hurtigere tog, ekstratog i myldretiden, halvtimesdrift på nogle baner, nye tog på næsten alle baner, lokale initiativer for samdrift med andre tog, og store visioner for udvikling af banerne ved også at køre på Banedanmarks net.

Lokalbanerne udfører et transportarbejde der svarer til 80 procent af Metroens. Lokalbanerne har meget færre passagerer end Metroen, men de enkelte rejser er længere, og det giver et hint om den centrale transportopgave, som lokalbanerne udfører.

Hvis den positive udvikling skal fastholdes og udvikles, er det nødvendigt, at banernes infrastruktur er up to data. Det vil kræve flere investeringer i lokalbanerne.

Organisering

Lokalbanerne er organiseret i fire selskaber: Lokaltog (alle baner i Region Sjælland og Region Hovedstaden), Vestbanen (Region Syddanmark), Midt-

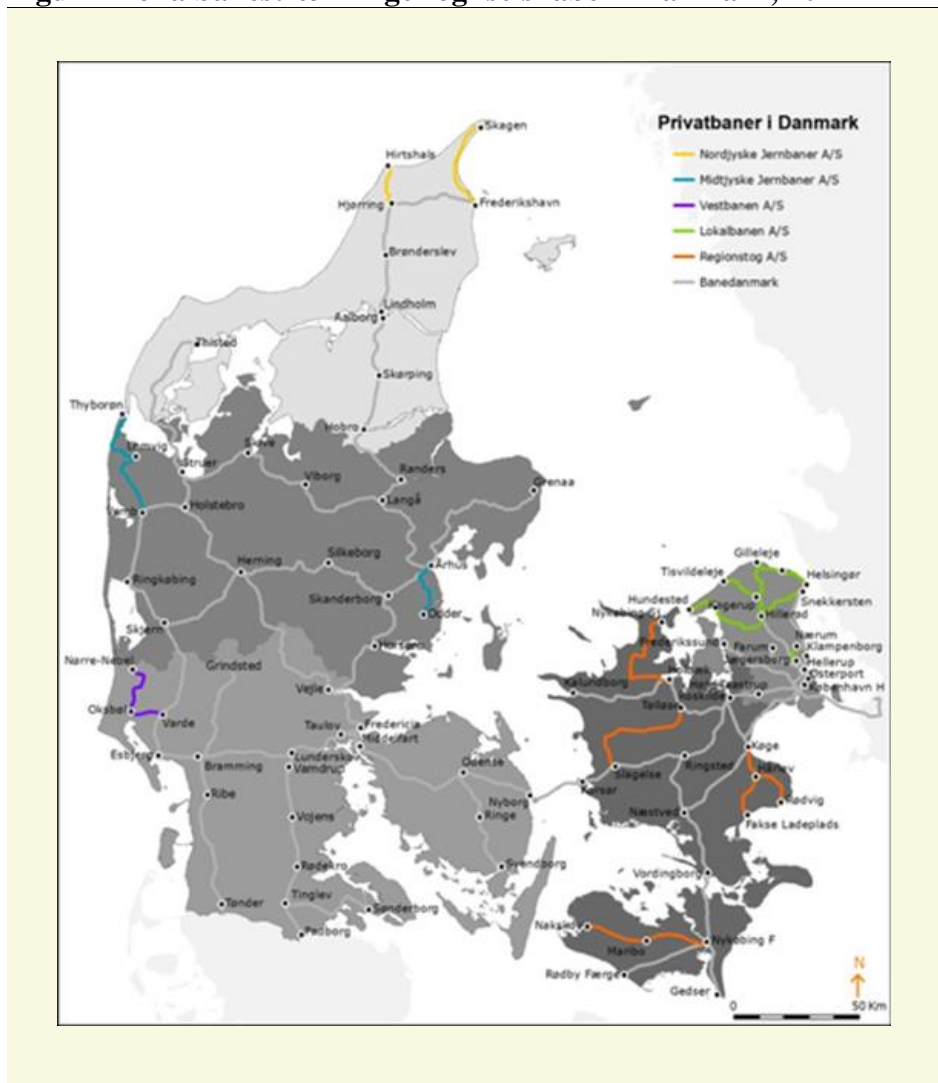
jyske Baner (Region Midtjylland) og Nordjyske Baner (Region Nordjylland).

Trafikselskaberne er hovedaktionærer i lokalbanerne, mens regionerne finansierer driftsunderskud og infrastruktur.

Lokalbanernes geografi

Alle banerne forbinder mindre byer med større byer og med statslige baner.

Figur 1 Lokalbanestrækninger og -selskaber i Danmark, 2014



Kilde: Rapport fra arbejdsgruppen om kriteriet for antal kilometer jernbanespor.

Økonomi- og Indenrigsministeriet 2015

Anm.: Regionstog A/S og Lokalbanen A/S er pr. 1. juli 2015 blevet sammenlagt til Lokaltog A/S

Alle banerne – undtagen Nærumbanen og Lille Nord (Hillerød – Helsingør) – kører gennem landområder og er dermed en vigtig transportåre til de større byer. Figur 1 viser, hvor lokalbanerne ligger.

Af Økonomi- og Indenrigsministeriets ”Rapport fra arbejdsgruppen om kriteriet for antal kilometer privatbanespor” (marts 2015) fremgår, at: ”Privatbanernes væsentligste funktion er at forbinde opland med større bysamfund og dermed betjene banernes opland og lokalsamfund... Derudover indgår alle 14 privatbanestrækninger som led i den regionale trafikbetjening i de respektive egne af landet og er tæt koordineret med de øvrige regionale/lokale transportformer.” Endvidere anføres det: ’En fortsat udvikling og bosætning i yderområder er afhængig af en velfungerende infrastruktur af høj kvalitet. En sammenhængende og effektiv infrastruktur kan have betydning for hvorvidt et område har mulighed for vækst eller ej. Her vil en jernbane ofte opleves som en synlig livsnerve i et lokalsamfund.’

Lokalbanerne har stor betydning for landkommunerne, og stationen anses i mange mindre byer for en vigtig og stabil del af byernes servicefunktion.

Passagererne

Lokalbanerne transporterer 13,1 mio. passagerer årligt (foreløbige tal for 2015). Af disse passagerer er størstedelen, ca. 70 procent, pendlere. Pendlerne fordeler sig mellem arbejds- og uddannelsespendlere, med arbejdspendlerne som den største gruppe.

Siden 2007 har der været en konstant vækst i antallet af passagerer med lokalbanerne, og den samlede stigning er på 24 procent frem til 2015.

Tabel 1. Passagerudviklingen på de enkelte baner 2007-2014

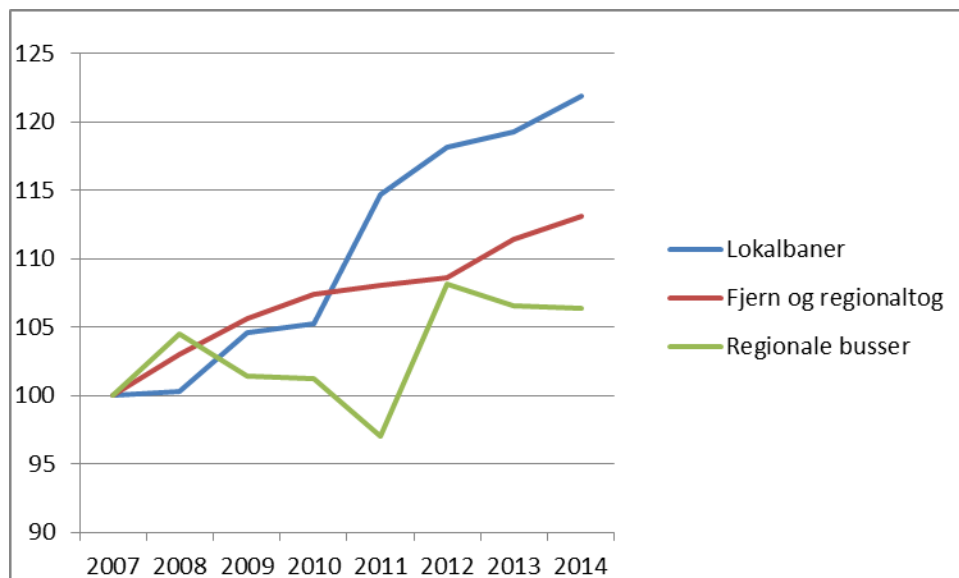
	Mio. påstigere		Mio. person km	
	2007	2014	2007	2014
Nordjyske Jernbaner	1,0	1,0	22,6	23,4
Midtjyske Jernbaner	1,4	1,2	19,5	16,9
Vestbanen	0,2	0,3	3,5	3,5
Lokaltog 1)	8,0	10,4	136,6	177,9
I alt	10,7	12,9	182,2	221,7

1) Regionstog A/S og Lokalbanen A/S er pr. 1. juli 2015 blevet sammenlagt til Lokaltog A/S
Kilde: Trafikstyrelsen

Figur 2 beskriver den samlede udvikling i passagertallet for lokalbanerne sammenlignet med udviklingen i DSB regional- og fjerntog og i regionalbusser fra 2007-2014. Det fremgår, at lokalbanerne har den største samlede

vækst, hvilket understreger den succesfulde udvikling lokalbanerne er inde i.

Figur 2. Passagerudviklingen Lokalbanerne, regionalbusser, DSB regional- og fjern-tog, 2007-2014, indeks



Nye tog

Alle baner bortset fra Lemvigbanen har relativt nyt togmateriel. De nye tog sikrer både bedre komfort, men også bedre acceleration, højere hastigheder og dermed korte køretider. Mange af togene har også laventre, som sikre bedre forhold for dårligt gående, barnevogne og handicappede.

Opgradering af hastigheden

En lang række af banerne har fået opgraderet hastigheden. I tabel 2 er oplyst de enkelte baner og deres hidtidige og nuværende tophastighed. Hastighedsopgraderingerne er opnået på baggrund af investeringer i infrastrukturen og de forbedringer der er opnået her igennem. Det omfatter ny skinner, forbedret sikkerhed og opgradering af overkørsler og nedlæggelse af nogle ubevogtede overskæringer. Som det fremgår, er der sket markante forbedringer i banernes tophastigheder. Sammen med de nye tog betyder det mange køreplanforbedringer med kortere transporttid.

Tabel 2. Lokalbanelnes nuværende og hidtidige tophastighed (2001)

	Før	Nu
Frederiksværkbanen	75	100
Gribskovbanen		75
Hornbækbanen		75
Lille Nord		100
Nærumbanen		60
Østbanen	75	100
Lollandsbanen		100
Odsherredsbanen	75	100/120
Tølløsebanen	75	120
Hirtshalsbanen		75
Skagensbanen	75	100/120
Oddebanen		75
Lemvigbanen		75

Kilde: Danske Regioner

Togkm

Antallet af togkm beskriver, hvor meget der køres på banerne og dermed et udtryk for banernes serviceniveau.

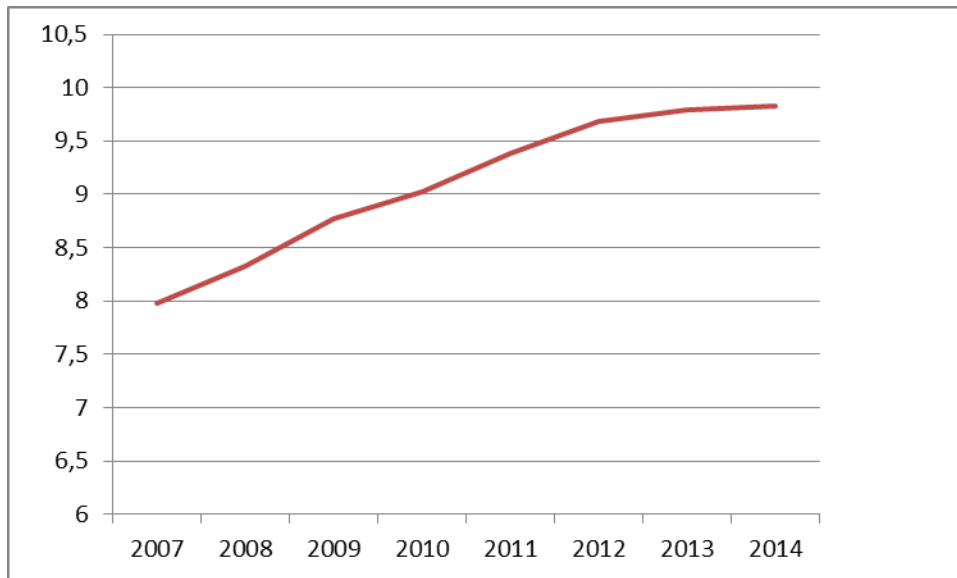
Tabel 3. Udviklingen i antallet af togkm (1.000 km), lokalbanerne 2007-2014

	Movia	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands Trafikselskab	Alle
2007	5.842	313	1.076	751	7.983
2008	6.255	316	1.006	752	8.329
2009	6.636	317	1.074	746	8.773
2010	7.081	316	879	749	9.025
2011	7.458	316	879	729	9.383
2012	7.756	317	890	717	9.680
2013	7.778	306	930	778	9.792
2014	7.793	312	930	792	9.827

Kilde: Trafikstyrelsen

Lokalbanerne har fra 2007 til 2014 haft en samlet vækst fra 8 mio. til 9,8 mio. togkm. Det er en stigning på 22,5 procent. Denne udvikling forventes at fortsætte, da der i lokalbanernes budgetter for 2016 er en stigning i antallet af togkm med 4 procent. Figur 3 viser udviklingen i togkm fra 2007-2014.

Figur 3. Udviklingen i togkm, lokalbanerne 2007-2014



Ændringen i antallet af togkm har kommet passagererne til gavn på forskellig vis. Dette er beskrevet under afsnittet om køreplaner.

Køreplaner

Køreplanerne er forbedret på mange strækninger til glæde for passagerne. Køreplanforbedringer kan gennemføres på baggrund af den brede indsats som lokalbanerne har gennemført både i forhold til ny tog, bedre skinner, bedre sikkerhedssystemer og flere togkm. Nogle steder har man indsat ekstra myldretidstog, andre steder er man gået fra timedrift til ½ timedrift. En række eksempler på forbedrede køreplaner:

- Frederiksværkbanen har udvidet ½ timedrift med et 'lyntog' i dagtimerne, der kun stopper ved større stationer. Samlet set giver det 3 tog i timen. På 3 år gav det en passagervækst på 30 pct.
- Odsherredsbanen, Østbanen og Lollandsbanen er alle blevet en del af R-nettet i Region Sjælland, hvilket betyder, at der i dagtimerne nu er ½ timedrift mod tidligere timedrift.
- Hirtshalsbanen har indført ½ timedrift i myldretiden

Lokalbanerne har en høj grad af pålidelighed, nemlig 99,5 procent (gennemførte kørsler) og en meget høj rettidighed 98 procent. De tilsvarende tal for DSB fjern- og regionaltog er 98,9 og 94,1 procent.

Visionære ændringer

Side 7

Varde-Nørre Nebel

Fra juli 2012 køres der direkte tog fra Nørre-Nebel til Esbjerg. Sydtrafik har indgået et samarbejde med Arriva, der betyder, at lokalbanen fortsætter sin kørsel fra Varde direkte til Esbjerg. Samtidigt er der indsat nyt lavgulvstog. Det betyder, at passagerne med Vestbanen, der skal til Esbjerg, ikke skal skifte til bus eller tog i Varde, men kan fortsætte rejsen uden skift.

Odderbanen

Driften af Odderbanen og Grenåbanen er nu sammenlagt til Århus nærbane. Passagererne kan nu foretage en gennemkørende rejse uden skift. Dette er et samarbejde mellem Midttrafik og DSB. Århus Nærbane skal fra 2017 indgå i Århus Letbane.

Første etape Letbanen forvandler to eksisterende jernbaner – Odderbanen og Grenaabanen – til en eldrevet letbane. Denne strækning forbindes med et nyt letbanespor fra Lystrup via Skejby, Randersvej, til de bynære havnearealer og til Aarhus Hovedbanegård.

Nordjyske baner

Region Nordjylland og staten har indgået en aftale, hvor ansvaret for regional togkørsel i Nordjylland overføres til regionen. Den nordjyske togkørsel kommer til at bestå af et selvstændigt regionaltogssystem, der køres af Nordjyske Jernbaner og en betjening med fjerntog, der køres af DSB.

Den regionale kørslen udvides markant. Passagererne kommer til at kunne køre hele vejen fra Skørping til Hirtshals eller Skagen uden at skulle skifte tog. Også det nuværende 12 minutters ophold i Aalborg fjernes.

Der indsættes komfortable og hurtigere tog, der sammen med optimerede køreplaner og en udbygning af infrastrukturen betyder kortere rejsetider for alle rejsende i Vendsyssel.

Pendlerne omkring Aalborg får en styrket nærbane, der i fremtiden betjener hele strækningen fra Skørping til Hjørring i fast halvtimes drift uden skifte.

Med et regionalt togsystem får Regionerne, NT og Nordjyske Jernbaner mulighed for sammen at etablere bedre sammenhæng mellem busser og tog.

Nye visioner

Side 8

Region Hovedstaden arbejder for at få en ombygning på Hillerød station, så det bliver muligt for lokalbanetogene at fortsætte nordfra ned til det nye sygehus ved Favrholm Station.

Der vil være et stort potentiale i at forlænge Nærumbanen til Lyngby og lade den blive en del af Letbanen.

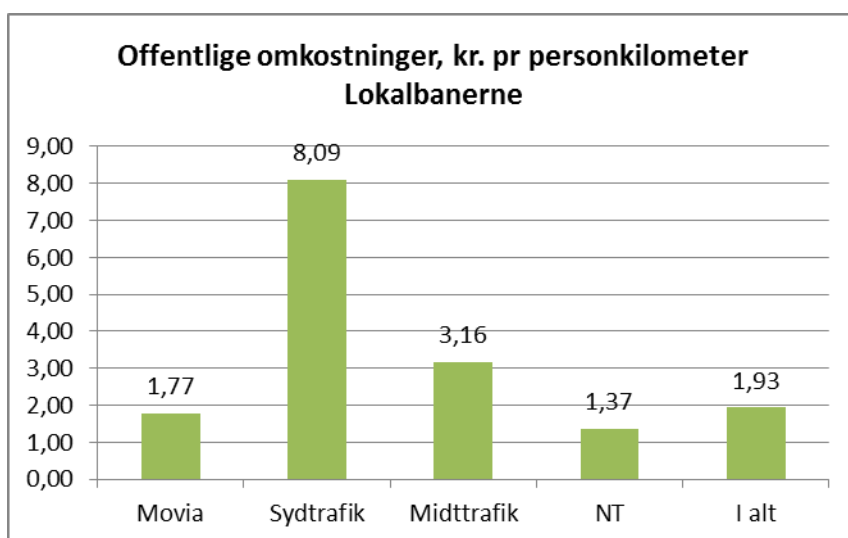
Region Sjælland arbejder for tre visioner for at udvide lokalbanerne funktionalitet:

1. Overtagelse af driftsansvaret for Lille Syd (Køge-Roskilde) og sikre en samdrift med Østbanen, så der kommer tog direkte fra eksempelvis Faxe Ladeplads til Roskilde.
2. Fortsættelse af Lollandsbanen frem til Vordingborg/Næstved.
3. Fortsættelse af Odsherredsbanen til København, eventuelt i samdrift med Nordvestbanen (Kalundborg-København).

Lokalbanernes økonomi

Lokalbanerne har en samlet omsætning på 650 mio. kr. og tilskuddet udgør samlet 430 mio. kr. i 2014 (se tabel 4).

Figur 4. Lokalbanernes tilskud i kr. pr. personkm til drift, 2014

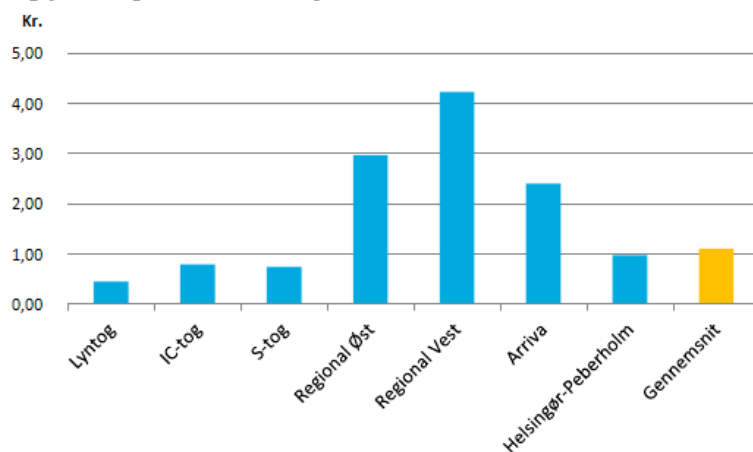


Kilde: Trafikstyrelsen

Lokalbanerne har i 2014 et tilskud pr. personkm på 1,93 kr. I dette tal er medtaget udgifterne til materiel og infrastruktur. Dette dækker over store variationer som det fremgår af figur 4. Der er også stor variation indenfor trafikskaberne mellem de enkelte baner. Til sammenligning er gennemsnittet pr. personkm for busser på 1,66 kr..

Af nedenstående figur udarbejdet af Transport- og Bygningsministeriet fremgår tilskud pr. personkm for det statslige net (2016 prisniveau) inkl. udgifter til materiel og infrastruktur. Som det fremgår, er de gennemsnitlige tal for lokalbanerne konkurrencedygtige i forhold til DSB's regionale togbetjening og Arriva.

Figur 3 | Offentlige omkostninger pr. personkilometer fordelt på togsystemer på Banedanmarks jernbanenet



Anm.: Opgjort på baggrund af tal fra 2014 og opregnet til 2016-prisniveau.

Tabel 4. Udgifter, indtægter og tilskud fordelt på trafikskaber, regnskab 2014 (mio. kr.)

	Movia	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands Trafikskab	Alle
<i>Udgifter</i>					
Kontraktbetaling, drift	358,9	16,9	44,7	25,9	446,5
Kontraktbetaling, materiel	54,6	1,4	0,0	6,0	62,1
Infrastruktur, drift	62,0	5,6	10,8	9,7	88,1
Infrastruktur, anlæg	14,2	7,3	14,8	13,6	49,9
Administrationsudgifter	0,7	0,6	0,1	2,3	3,6
Samlede udgifter	490,5	31,8	70,3	57,5	650,1
<i>Passagerindtægter</i>					
Billetter/kort	168,4	1,6	14,0	21,7	205,8
Offentlige instanser	7,0	1,9	3,0	3,9	15,7
Samlede passagerindt.	175,4	3,5	17,0	25,5	221,5
<i>Driftstilskud</i>					

Tilskud fra regioner	300,8	21,0	38,6	18,9	379,3
Tilskud fra kommuner	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Samlede driftstilskud	300,8	21,0	38,6	18,9	379,3
<i>Infrastrukturtilskud</i>					
Tilskud fra regioner	14,2	4,5	14,8	13,1	46,6
Tilskud fra kommuner	0,0	2,8	0,0	0,0	2,8
Samlede infrastrukturtilskud	14,2	7,3	14,8	13,1	49,4
Samlede indtægter (2)	490,5	31,8	70,3	57,5	650,1

Kilde: Trafikstyrelsen. Fynbus og BAT administrerer ingen lokalbaner og er derfor udeladt fra statistikken, (2) Samlede indtægter er lig summen af samlede passagerindtægter, samlede driftstilskud og samlede infrastrukturtilskud.

Ud over udgifterne til driften har lokalbanerne også udgifter til infrastrukturen.

Lokalbanernes udfordringer

Ansvar for lokalbanerne var frem til 2001 delt mellem kommuner, amter og stat. Amterne overtog i 2001 ansvaret for lokalbanerne. Dette ansvar blev videreført til regionerne i 2007. Som en del af overtagelse af ansvaret blev det aftalt at amterne skulle kompenseres med et direkte investeringstilskud (statens og kommunernes tidligere tilskud) frem til 2015, hvorefter midlerne skulle fordeles via bloktilskuddet.

Den økonomiske kompensation var baseret på nogle beregningsforudsætninger om lokalbanernes investeringsbehov fra 2000-2009. Nedenfor gennemgås forudsætninger for investeringstilskuddet, de konkrete investeringer i lokalbanerne 2001-2014 og det fremtidige investeringsbehov.

Forudsætningerne for investeringstilskuddet

Investeringstilskuddet til lokalbanerne blev beregnet som investeringsbehovet i en 10 årig periode. De årlige investeringstilskud var herefter 1/10 af dette investeringsbehov, og investeringstilskuddet blev fortsat uændret efter 2009. Investeringerne var primært beregnet ud fra anskaffelse af nyt materiel. Det anføres i rapporten "Regional bus og togbetjening" fra 2000 (Trafikministeriet), der er udarbejdet i forbindelse med amternes overtagelse af lokalbanerne: "Det må således vurderes, at privatbanerne i årene efter 2010 står overfor en større investeringspukkel, og at de (meget) langsigtede gennemsnitlige reinvesteringsomkostningerne i infrastrukturen derfor væsentligt overstiger de gennemsnitlige omkostninger i den kommende 5-10 år pe-

Samlet investeringsbehov pr. år	22,3	9,5	93,5	86,4	43,2	254,8
--	------	-----	------	------	------	--------------

Kilde: Danske Regioner

Det vil være meget vanskeligt at opretholde driften på alle baner, selv på kortere sigt, hvis der ikke tilføres ekstra investeringsmidler.

Tabel 3.5
Privatbanestrækninger 2014

Strækning	Kommuner banen løber igennem	Endestationer	Privatbaneselskab	Længde	Antal stationer	Køretid
Lollandsbanen	Lolland Guldborgsund	Nykøbing Falster – Nakskov	Regionstog	50,2	9	46
Høng-Tølløse banen	Slagelse Sorø Kalundborg Holbæk	Slagelse – Tølløse	Regionstog	50,8	12	49
Østbanen	Køge Faxe Stevns	Køge – Rødvig Køge – Faxe Ladeplads	Regionstog	49,6	10 10	33 32
Odsherred banen	Odsherred Holbæk	Holbæk – Nykøbing Sjælland	Regionstog	49,4	15	51
Gribskovbanen	Hillerød Gribskov	Hillerød – Gilleleje Hillerød – Tisvildeleje	Lokalbanen	42	10 12	29 31
Frederiksværkbanen	Halsnæs Hillerød	Hillerød – Hundested	Lokalbanen	36,3	15	50
Hornbækbanen	Helsingør Gribskov	Gilleleje – Helsingør	Lokalbanen	25	18	41
Lille Nord	Helsingør Fredensborg Hillerød	Hillerød – Helsingør	Lokalbanen	20,8	9	26
Nærumbanen	Rudersdal Lyngby-Taarbæk Gentofte	Jægersborg – Nærum	Lokalbanen	7,8	8	13
Vestbanen	Varde	Varde – Nørre Nebel	Vestbanen	37,5	17	42
Lemvigbanen	Lemvig Holstebro	Vemb – Thvborøn	Midtjyske Jernbaner	56,3	20	68
Odderbanen	Odder Aarhus	Odder – Aarhus	Midtjyske Jernbaner	26,5	18	41
Hirtshalsbanen	Hiørrina	Hiørrina – Hirtshals	Midtjyske Jernbaner	16,1	12	22
Skagensbanen	Frederikshavn, dog nogle afgang videre ad statens net til Hjørring	Frederikshavn – Skagen	Midtjyske Jernbaner	39,7	10	43

Kilde: Rapport fra arbejdsgruppen om kriteriet for antal kilometer jernbanespor.
 Økonomi- og Indenrigsministeriet 2015

Tabellen ovenfor beskriver de oprindelige lokalbaner og deres organisatoriske placering i 2014. Regionstog A/S og Lokalbanen A/S er pr. 1. juli 2015 sammenlagt til Lokaltog A/S.