

Underudvalget vedr. regional udviklings møde den 17. februar 2009

Sag nr. 1

Emne: Effektivitet i regionens lokalbaner og regionale busruter

Bilag: 1

NOTAT

Til: **Underudvalget for regional udvikling**

Telefon +45 48 20 50 00
Direkte +45 48 20 55 05
Fax +45 48 20 56 61
Web www.regionh.dk

CVR/SE-nr: 30 11 36 83

Dato: 9. februar 2009

SAG nr. 1 – bilag 1

Effektivitet i regionens lokalbaner og regionale busruter

Region Hovedstaden har det økonomiske ansvar for 5 lokale jernbaner i Nordsjælland og 6 regionale busruter. Underudvalget for regional udvikling har ønsket en vurdering af effektiviteten i regionens baner og busser.

Effektivitet kan måles på mange måder. I det følgende tages udgangspunkt i nogle økonomiske og trafikale indikatorer (nøgletal), som viser, hvordan de enkelte baner og busruter "præsterer". Indbyrdes sammenligninger kan naturligvis foretages, men det skal ske med nogen forsigtighed. Bane- og buslinierne dækker hver især forskellige geografiske områder med meget forskelligt passageropland og er heller ikke alle i samme konkurrencesituation over for biler og andre kollektive trafiksystemer. Derfor vil indikatorerne af naturlige grunde altid slå forskelligt ud.

Lokalbanerne

Movia ejer aktiemajoriteten i Hovedstadens Lokalbaner A/S, som ejer og har ansvaret for infrastrukturen på de lokale jernbaner. Driften på banerne er lagt ud til Lokalbanen A/S, som er et 100 pct. ejet datterselskab af Movia. Der er pt. en omorganisering i gang, som lægger de to selskaber sammen.

Regionen dækker driftsunderskuddet på banerne i henhold til sin bestilling af kørsel. Derudover yder regionen et investeringstilskud til banerne, som svarer til det statstilskud, som regionen frem til og med 2015 får til dette formål. Investeringstilskuddet ydes under forudsætning af, at et bestemt med Trafikstyrelsen aftalt minimumsdrifts-omfang opretholdes. Såfremt regionen - helt eller delvist - vælger at lukke banestrækninger inden udgangen af 2015, skal regionen tilbagebetale investeringstilskuddet til de pågældende baner, hvis det ikke er blevet brugt.

Investeringerne er holdt ude af beregningerne i dette notat ligesom udgifterne til Hovedstadens Lokalbaner.

De lokale jernbaner er følgende:

Frederiksværkbanen (Hillerød – Frederiksværk – Hundested)
 Gribskovbanen (Hillerød – Gilleleje/Tisvildeleje)
 Hornbækbanen (Helsingør – Hornbæk – Gilleleje)
 Lille Nord (Hillerød – Fredensborg – Snekkersten – Helsingør)
 Nærumbanen (Jægersborg – Nærum)

Ud fra foreløbigt regnskab for 2008 kan der opstilles følgende nøgletal for lokalbane-
 driften:

Strækning	Passagerer (mio.)	Udgifter (mio. kr.)	Indtægter (mio. kr.)	Netto- udgift (mio.)	Net.udgift pr. pass. kr.	Selvfinansie- ringsgrad (pct.)
Frederiksværk	1,358	39,0	18,5	20,5	15,10	47,3
Gribskov	1,348	41,5	18,3	23,2	17,21	44,2
Hornbæk	0,659	23,2	9,0	14,2	21,55	38,7
Lille Nord	0,933	22,9	12,7	10,2	10,93	55,4
Nærum	0,635	18,5	8,6	9,9	15,59	46,7
I alt	4,935	145,2	67,1	78,1	15,83	46,2

Ser man på banernes transportarbejde, dvs. en sammenstilling af antal passagerer og
 gennemsnitlig rejselængde fås følgende:

Rute	Passagerer (mio.)	Gennemsnitlig rejselængde (km)	Persontrp.arb. (mio. pkm)	Tilskuds- kroner pr. pkm.
Frederiksværk	1,358	20,05	27,2	0,75
Gribskov	1,348	16,21	21,9	1,06
Hornbæk	0,659	9,52	6,3	2,25
Lille Nord	0,933	14,01	13,1	0,78
Nærum	0,635	4,83	3,1	3,19
I alt	4,935	14,49	71,5	1,09

De rene økonomiske nøgletal viser, at der er en væsentlig forskel på selvfinansierings-
 graden på banerne. Fra godt 55 pct. på Lille Nord til knap 39 pct. på Hornbækbanen.
 Tallene afspejler den rolle, som banerne spiller i lokalområdet, hvor Lille Nord for-
 binder de to befolkningstunge byer Hillerød og Helsingør, mens Hornbækbanen ikke
 kan generere en trafik på samme niveau mellem Helsingør og Hornbæk/Gilleleje. Det
 skal her nævnes, at Helsingør og Gribskov Kommuner sammen driver busrute 340,
 som kører parallelt med Hornbækbanen og årligt har et påstigertal på ca. 260.000 og et
 underskud på 3 mio. kr. med en selvfinansieringsgrad på 51 pct. Ruten dækker især
 lokale behov. Der er små 60 stoppesteder, hvor Hornbækbanen har 18 standsningsste-
 der..

Nettoudgiften pr. passager er klart størst for Hornbækbanen, mens Lille Nord har den laveste udgift.

Oversigten over transportarbejde viser ikke overraskende, at banerne med den største gennemsnitlige rejselængde producerer det største persontransportarbejde. Tilskuddet pr. personkm. er lavest og på samme niveau for Frederiksværkbanen og Lille Nord, selv om den gennemsnitlige rejselængde er væsentligt kortere på Lille Nord.

Skal man ud fra dette tale om effektivitet er der ingen tvivl om, at Lille Nord er den bane, der giver ”mest for pengene”, mens Hornbækbanen målt på denne måde står svagest. Rene økonomiske sammenligninger skal dog tages med en vis reservation, idet den enkelte bane kan have stor betydning i sit lokalområde som alternativ til individuel transport, selv om passagertal og økonomiske nøgletal ikke er på niveau med de bedste af de øvrige baner.

På lidt længere sigt skal Nærumbanen ses i sammenhæng med letbaneprojektet i Ring 3.

Regionale busruter

Regionen dækker underskuddet for 6 regionale busruter, som køres af private bus-entreprenører på kontrakt med Movia ud fra regionens årlige bestilling af kørsel. Ruterne blev udpeget i forbindelse med lovgivningsarbejdet vedrørende kommunalreformen. I lovgivningen er en regional busrute defineret som en rute, der forbinder bycentre uden indbyrdes banebetjening.

De regionale busruter er:

308: Frederikssund Station – Lyngby – Farum Station

319: Frederikssund Station – Frederiksværk Station – Helsingør Station

400: Lyngby Station – Ballerup Station – Høje-Taastrup Station – Hundige Station (aftenudgave af 400S med flere stop)

300S: Nærum Station – Lyngby Station – Glostrup Station – Ishøj Station

400S: Lyngby Station – Ballerup Station – Høje-Taastrup Station – Hundige Station (bliver i aftentimerne omdannet til linie 400)

500S: Kokkedal Station – Birkerød Station – Ballerup Station – Glostrup Station – Ørestad Station

600S: Hillerød Station – Ølstykke Station – Roskilde Station – Hundige Station

Linie 400, 400S og 600S er delvis finansieret af Region Sjælland.

Ud fra Movia forventet regnskab 2008.3 kan der opstilles følgende nøgletal for busserne:

Rutenr.	Påstigere (mio.)	Udgifter (mio. kr.)	Indtægter (mio. kr.)	Netto- udgift (mio.)	Net.udgift pr. påstig. kr.	Selvfinansie- ringsgrad (pct.)
308	0,130	3,8	1,4	2,4	18,61	36,1
319	0,436	9,4	4,6	4,8	11,10	48,8
400	0,246	6,9	2,1	4,8	19,40	30,5
300S	4,742	57,1	38,3	18,7	3,95	67,2
400S	2,554	33,1	24,4	8,7	3,42	73,6
500S	3,081	47,1	32,2	14,8	4,81	68,5
600S	1,055	20,5	13,1	7,4	7,02	63,8
I alt	12,243	177,8	116,1	61,7	5,04	65,3
heraf						
S-busser	11,432	157,8	108,0	49,8	4,36	68,4
Øvrige	0,812	20,1	8,1	12,0	14,77	40,3

Ser man på busruternes transportarbejde, dvs. en sammenstilling af antal påstigere og gennemsnitlig rejselængde fås følgende:

Rute	Påstigere (mio.)	Gennemsnitlig rejselængde (km.)	Persontrp.arb. (mio. pkm)	Tilskuds- kroner pr. pkm.
308	0,130	9,06	1,2	2,04
319	0,436	9,36	4,1	1,18
400	0,246	6,40	1,6	3,05
300S	4,742	5,71	27,1	0,69
400S	2,554	7,55	19,3	0,45
500S	3,081	8,67	26,7	0,55
600S	1,055	11,02	11,6	0,64
I alt	12,243	7,47	91,5	0,67
heraf				
S-busser	11,432	7,41	84,7	0,59
Øvrige	0,812	8,16	6,8	1,76

Nøgletallene viser, at S-busserne økonomisk kører med en relativt høj selvfinansieringsgrad på knap 70 pct., mens de øvrige linier er nede på 40 pct. Det er helt ventet, da linie 308 og 319 hovedsageligt kører i landdistrikterne, mens linie 400 er en særlig aftenbus, som ikke har noget stort passagerunderlag. Sammenligner man regionens S-busser med det øvrige S-busnet, som betales af kommunerne, er der på kommunernes linier en selvfinansieringsgrad, som er noget højere. Det skyldes formentlig, at disse linier delvis kører i det centrale København, hvor passagerunderlaget er større. Ser

man på det københavnske A-busnet er der selvfinansieringsgrader på 67-95 pct., men A-busserne kører også i de tætteste byområder i regionen.

Som det ses af den sidste oversigt udfører de regionale busser et betydeligt transportarbejde. Også her er det S-busserne, der ligger bedst til. De øvrige busser er tre gange så dyre pr. personkm. som S-busserne.

Der er på den baggrund ingen tvivl om, at S-buskonceptet med hurtige busser med få stop på de store tværgående motorveje og ringveje er en vigtig del af det kollektive trafikudbud. Økonomisk er det her, der fås mest ud af tilskudskronerne på busområdet.

Busser contra lokalbaner

Sammenligninger mellem busser og tog er lidt utaknemme set fra togsiden, fordi busser er mere fleksible - kan køre på alle større veje - og ikke kræver samme investeringer som tog. Det ses også af nøgletallene. Nettoudgiften pr. togpassager er mere end tre gange højere end nettoudgiften pr. buspåstiger. Den anden vej trækker, at togpassagererne gennemsnitligt kører næsten dobbelt så langt som buspåstigerne, så når man ser på det udførte transportarbejde, er forskellen mindre, men stadig med en betydelig økonomisk fordel på bussiden.

Volumenmæssigt fylder regionens busser meget mere end lokalbanerne. Busserne har noget mere end dobbelt så mange passagerer som banerne. Alene linie 300S har næsten lige så mange passagerer som alle lokalbaner tilsammen.

Kvalitetsmålinger viser, at passagererne finder, at togtransport er en mere behagelig transportform end busser. Indsættelsen af nyt togmateriel på regionens lokalbaner har understreget dette. Det er derfor ikke givet, at man kan fastholde passagererne, hvis tog erstattes af busser. Målet må derfor være at gøre en indsats for at få vendt udviklingen og få flere passagerer ind i togene. Regionen har fra 2009 øget trafikken på Frederiksværkbanen til tre afgang i timen i dagtimerne som et forsøg. Resultaterne herfra skal bruges som basis for en vurdering af, om der skal investeres i at skabe muligheder for driftsudvidelser på Gribskovbanen.

Samtidig ønsker regionen, at en større del af Movias administrationsbudget målrettes til aktiviteter, der kan få flere passagerer i den kollektive trafik. Her tænkes både på busser og tog.

Herudover skal det nævnes, at der ud fra ønsket om at støtte et stærkt kollektivt, sammenhængende trafiksystem på regionens initiativ er iværksat en større tværgående konkret analyse af, hvordan den kollektive trafik bedst styrkes på tværs af de forskellige transportsystemer – S-tog, regionaltog, lokalbaner, metro og busser. Analysen skal belyse med hvilken ny konkret indsats og virkemidler, de største positive trafikale virkninger for anvendelsen af offentlige penge kan opnås.