

NOTAT | FORLÆNGELSE AF REGIONALTOGSTRAFIKKEN TIL HOBRO

29. november 2023

Baggrund

Siden Region Nordjylland tilbage i 2015 fik overdraget trafikføberansvaret for regionaltogtrafikken mellem Skørping og Frederikshavn, har staten (Transportministeriet) og de nordjyske parter – Region Nordjylland, Nordjyllands Trafikselskab (NT) og Nordjyske Jernbaner (NJ) – haft succes med at opnå de opsatte mål. Kunderne i Nordjylland har således oplevet et sammenhængende regionalt toget med bl.a.:

- Flere afgange og kortere rejsetider
- Højere regularitet og pålidelighed
- Bedre sammenhæng til den øvrige kollektive trafik

Ovenstående har resulteret i en markant stigning i antallet af rejsesende i regionaltogtrafikken, og en høj kundetilfredshed. I den seneste nationale kundetilfredshedsmåling, for den samlede kollektive trafik i Danmark, rangerer kundetilfredsheden ved NJ således højest blandt togoperatørerne. På trods af nogle svære år for den kollektive trafik, med bl.a. kraftigt passagerfald grundet Corona, er der fortsat fremgang med passagertallene i de nordjyske tog. Der har igennem alle måneder i 2023 således været flere rejsende i de nordjyske tog end før coronapandemien.

I 2022 var der omkring 1,9 mio. rejsende i regionaltogene, 0,9 mio. rejsende på de to lokalbaner i Vendsyssel (Hirtshalsbanen og Skagensbanen) mens DSB havde omkring 1,4 mio. rejsende mellem Hobro og Aalborg. Det svarer til at omkring 37.000 rejsende benytter regionaltogene fra NJ hver uge, og 27.000 benyttede DSB mellem Hobro og Aalborg.

I Nordjylland er regionaltogtrafikken og de to lokalbaner (Hirtshalsbanen og Skagensbanen) nu blevet et sammenhængende regionalt toget. Det betyder bl.a. at det i dag er muligt at køre fra Aalborg til Skagen eller Hirtshals uden skift i henholdsvis Frederikshavn og Hjørring. Et markant løft for sammenhængskraften i Nordjylland, og til glæde for de mange arbejds- og uddannelsespendlere, der dagligt benytter regionaltogene. Regionaltogene har også stor betydning for turister og fritidsrejsende, hvor bl.a. mulighed for at kunne medbringe cykel i regionaltogene har været en succes.

Som en del af aftalen omkring overdragelsen af trafikføberansvaret for regionaltogtrafikken til Region Nordjylland, besluttedes lokalt, at NJ kan betjene strækningen Aalborg-Skørping (Aalborg Nærbane) med halvtimesdrift (benævnt "Basis" i notatet her). Dette dog først når udrulningen af nyt signalsystem (ERTMS) på strækningen er tilendebragt, hvilket forventes ultimo 2024. Indtil der er udrullet ERTMS har DSB i dag timesdrift på Aalborg Nærbane med IC tog, og NJ tilsvarende. Når ERTMS er implementeret på Aalborg

Nærbane, vil DSB således ikke længere betjene denne med IC tog, og vil gå tilbage til det oprindelige standsningsmønster på strækningen med stop udelukkede i Skørping.

En ny aftale mellem Region Nordjylland og Transportministeriet, om overdragelsen af trafikøberansvaret for regionaltogetrafikken, blev indgået i 2021, gældende indtil 2030. I denne nye aftale indgik muligheden for at udvide Region Nordjyllands trafikøberansvar for regionaltogetrafik fra Skørping til Hobro, når nyt signalsystem på strækningen Aarhus-Aalborg er taget i brug. Aftaleparterne blev enige om at gennemføre en uforpligtende analyse af vilkår for en sådan udvidelse. Analysen skulle igangsættes senest tre år før de to nævnte infrastrukturelle ændringer planlægges ibrugtaget. Hvis der opnås enighed om at udvide regionaltogetrafikken fra Skørping til Hobro, vil Region Nordjylland og staten skulle indgå særskilt tillæg til gældende aftale. Der vil desuden skulle ske en ændring af Lov om trafikselskaber for at muliggøre at Region Nordjylland kan overtage trafikøberansvaret mellem Skørping og Hobro.

Udvidelse af regionaltogetrafikken til Hobro har været et udtrykt ønske hos Mariagerfjord Kommune, og figurerer ligeledes i Region Nordjyllands "Masterplan for Nordjylland – fælles om bæredygtig mobilitet 2040" fra 2020.

Formål

Jf. den nuværende aftale mellem Region Nordjylland og Transportministeriet, om overdragelsen af trafikøberansvaret for regionaltogetrafikken, gennemføres en uforpligtende analyse af vilkår for at udvide den geografiske udstrækning af Regionens trafikøberansvar for regionaltogetrafik fra Skørping til Hobro, når nyt signalsystem på strækningen Aarhus-Aalborg er taget i brug. Hvis der opnås enighed om at udvide regionaltogetrafikken fra Skørping til Hobro, vil Region Nordjylland og Transportministeriet skulle indgå særskilt tillæg til den nuværende aftale.

Analysen skal derfor opstille vilkår for udvidelse af regionaltogetrafikken til Hobro med henblik på indgåelse af efterfølgende særskilt aftaletillæg herom. Analysen vil indeholde nettofordelen ved en udvidelse til Hobro inklusive opgørelse af passagerfordele, forudsætninger og omkostninger ved tilvejebringelse af de nødvendige tekniske forudsætninger, trafikmodel og driftsøkonomiske konsekvenser. Trafikudvidelsen analyseres i forskellige ambitionsniveauer med hensyn til frekvens og driftsperioder. Analysen suppleres med en vurdering af de afledte økonomiske konsekvenserne for aftaleparterne.

Betjeningsscenarier og passagerpotentialer

Analysen er struktureret så den tager udgangspunkt i forskellige scenarier, der skal belyse muligheder og konsekvenser ved at udvide regionaltogetrafikken til Hobro. Med udgangspunkt i den nuværende kørsel, samt allerede aftalte udvidelse ("Basis" scenariet), analyseres tre scenarier inklusiv bl.a. beskrivelse af serviceniveau, passagermæssige konsekvenser, potentialer samt økonomiske effekter.

Den nuværende regionaltogetsbetjening

De nordjyske kommuner, Region Nordjylland og NT udviklede i 2010 i fællesskab visionen "Fremtiden kører på skinner". Visionen bestod i at tænke togdriften i Nordjylland sammen med henblik på at skabe flere direkte tog, færre skift, bedre regularitet, mere moderne tog og generelt en mere effektiv togdrift. Den nuværende regionaltogetsbetjening i Nordjylland udspringer af denne vision. Den er sidenhen udmøntet i

først aftalen fra 2015 mellem Region Nordjylland og Transportministeriet omkring overdragelse af trafikberansvaret for regionaltogtrafikken mellem Skørping og Frederikshavn, og sidenhen aftalen fra 2020 omkring selvsamme gældende til 2030.

NJ betjener i dag regionaltogetsstrækningen Skørping til Frederikshavn i kombination med de to lokalbaner til hhv. Hirtshals og Skagen. Tidligere nærbanedrift omkring Aalborg er også indlemmet i denne kørsel, så der er sammenhængende togdrift mellem Skørping og Hirtshals/Skagen. Grundbetjeningen er timesdrift, men mellem Aalborg og Hjørring er der halvtimesdrift fra kl. 6 til kl. 19. På de øvrige strækninger er der halvtimesdrift i morgen- og eftermiddagsmyldretiden.

Mellem Aalborg og Skørping betjener NJ strækningen i dagtimerne på hverdage og på lørdage, som supplement til betjeningen fra DSB. Der er særskilt lavet en aftale om, at NJ betjener Aalborg Lufthavn med timesdrift i en overgangsperiode (indtil december 2025), hvorefter Aalborg Lufthavn udelukkende betjenes af DSB (IC og ICL). I dag betjener DSB ligeledes strækningen Aalborg-Hobro med IC og ICL (IC midlertidigt med stop i Skørping, Støvring, Svenstrup og Skalborg, udover stop i Arden. ICL uden stop Aalborg-Hobro).

Den nuværende togbetjening mellem Aalborg-Skørping/Hobro er illustreret i figur 1.

Figur 1: Nuværende togbetjening Aalborg-Skørping/Hobro



Basis scenarie

Som tidligere beskrevet er analysen struktureret, så den tager udgangspunkt i forskellige scenarier, der belyser muligheder og konsekvenser ved at udvide regionaltogtrafikken til Hobro. Alle scenarier tager udgangspunkt i den regionaltogetsbetjening, der indgår i den nuværende aftale mellem Region Nordjylland og Transportministeriet.

Det betyder konkret, at NJ betjener strækningen Aalborg-Skørping med halvtimesdrift i dagtimerne hverdage og lørdag, og en afgang i timen i øvrig tid. DSB standser med IC tog i Hobro, Arden og Skørping, Aalborg st. mens ICL udelukkende har stop i Hobro og Aalborg st. Begge DSB-tog betjener Aalborg Lufthavn

Basis scenarie for togbetjening mellem Aalborg-Skørping/Hobro er illustreret i figur 2.

Figur 2: Basis scenarie (Aalborg-Skørping/Hobro)



Fremtidige scenarier

For en eventuel forlængelse af regionaltogetrafikken til Hobro er der analyseret tre scenarier for fremtidig betjening af strækningen.

- **Scenarie 1:** timesdrift v/ NJ på strækningen Skørping-Hobro
- **Scenarie 1+:** timesdrift med ekstra myldretidstog v/ NJ på strækningen Skørping-Hobro
- **Scenarie 2:** halvtimesdrift v/ NJ på strækningen Skørping-Hobro

En grundforudsætning for de tre scenarier har fra Transportministeriets side været, at DSB i udgangspunktet vil skulle betjene strækningen Aalborg-Hobro uden stop med både IC og ICL. Det betyder konkret, at DSB, foruden de stationer der overgår til regional betjening i basisscenariet, ikke standser i hverken Arden eller Skørping. Med det udnyttes de gennemførte hastighedsopgraderinger på strækningen optimalt, hvilket er vigtigt for at mindske rejsetiden mest muligt for den samlede fjerntogstrafik. Det vil desuden betyde korte og attraktive rejsetider mellem Aalborg og Hobro.

Passagerstrømme og potentialer

På strækningen Aalborg-Hobro er der på årsbasis omkring 826.000 rejser mellem de seks stationer. Til sammenligning har strækningen Aalborg-Hjørring omkring 1,23 mio. årlige rejser, og strækningen Hjørring-Frederikshavn omkring 440.000 årlige rejser.

Pendlerdata synes at vise et uudnyttet potentiale for flere rejser på strækningen Aalborg-Hobro. Årligt foretages omkring 1,4 mio. rejser fra/til Hobro, Arden, Støvring eller Skørping til/fra en af de øvrige stationsbyer i Region Nordjylland (potentielt 2,8 mio. årlige rejser). Hertil kommer omkring 185.000 uddannelsessøgende svarende til yderligere 370.000 potentielle rejser. Potentialet mod syd udgør henholdsvis 350.000 arbejdspendlere og 35.000 uddannelsespendlere til og fra de fire himmerlandske byer.

Skalborg, Svenstrup, Støvring og Skørping er udprægede regionale stationer, hvilket betyder at størstedelen (omkring 90 %) af de rejsende, rejser til og fra en station i Region Nordjylland (primært Aalborg). Fra Arden ser vi også primært regionale rejsende, men her er andelen af passagerer der rejser ud af regionen højere (omkring 23 %). Hobro har i modsætning til de øvrige stationer en mere ligelig fordeling mellem rejsende mod Aalborg og rejsende mod Aarhus.

Ved en overdragelse af regionaltogetrafikken Hobro-Skørping vil størstedelen af de rejsende således ikke blive berørt, idet NJ overtager DSB's nuværende betjening på strækningen. I alle tre potentielle fremtidige scenarier vil rejsende i stationsbyerne mellem Aalborg og Hobro inkl. Skørping og Arden, med destination uden for Region Nordjylland, dog skulle foretage togskitte i enten Aalborg eller Hobro.

Direkte rejser mellem Hobro og Aalborg vil tilsvarende opnå en markant rejseforbedring i alle tre potentielle fremtidige scenarier. Den direkte rejse Aalborg-Hobro vil således være væsentlig hurtigere end i dag, ved benyttelse af de direkte IC eller ICL forbindelser.

Tabel 1: Pendler- og rejsedata

	Pendling ind/ud (dagligt)		Uddannelse ind/ud (dagligt)	
	I Region Nordjylland	Ud af Region Nordjylland	I Region Nordjylland	Ud af Region Nordjylland
Hobro	1.290 (56 %)	1.000 (44 %)	200 (58 %)	140 (42 %)
Arden	580 (88 %)	80 (12 %)	90 (94 %)	6 (6 %)
Skørping	800 (92 %)	70 (8 %)	140 (97 %)	4 (3 %)
Støvring	2.860 (93 %)	230 (7 %)	450 (97 %)	10 (3 %)
I alt	5.530 (80 %)	1.380 (20 %)	880 (84 %)	160 (16 %)
	Rejsekort 2022-2023 (årligt)		OD 2019 (årligt)	
	Rejser i Region Nordjylland	Rejser ud af Region Nordjylland	Rejser i Region Nordjylland	Rejser ud af Region Nordjylland
Hobro	46.184	14.511	211.768 (48 %)	227.076 (52 %)
Arden	27.187	1.720	81.816 (77 %)	25.023 (23 %)
Skørping	65.766	2.597	228.504 (88 %)	32.147 (12 %)
Støvring	58.609	1.676	190.037 (88 %)	24.967 (12 %)
Svenstrup	25.979	883	112.853 (90 %)	11.910 (10 %)
Skalborg			53.056 (88 %)	7.367 (12 %)
I alt			878.034 (73 %)	328.490 (27 %)

Scenarie 1: Timesdrift v/ NJ på strækningen Skørping-Hobro

Nøgletal ift. "Basis scenarie"	
Samlet årlig driftsøkonomi	+1,0 mio. kr. (DSB: +8,6 mio. kr. og NJ: -7,6 mio. kr.)
Passagerer	137.000 pr. år.
Person km.	14,9 mio. km.
Samfundsøkonomisk værdi (NPV)	14,0 mio. kr.
Serviceniveau	Hverdage kl. 5-19: 1 afgang i timen Aften: 1 afgang i timen Weekend: 1 afgang i timen

Scenarie 1 indeholder en forlængelse af regionaltogetrafikken fra Skørping til Hobro med én afgang i timen hele driftsdøgnet betjent af NJ, mens DSB med IC og ICL kører uden stop Aalborg-Hobro.

For rejsende fra Arden og Skørping vil fjerntog med DSB, således blive afløst af regionaltoget fra NJ. Rejsende fra Arden vil, som tilfældet er i dag, blive betjent med én afgang i timen. Rejsende fra Skørping vil, som tilfældet er i dag, blive betjent med to afgang i timen. I forhold til basis scenariet vil rejsende fra Skørping og Arden, med destination udenfor Region Nordjylland, skulle skifte til fjerntog i enten Aalborg eller Hobro. Rejsende fra Hobro vil, som tilfældet er i dag, have to afgang i timen med fjerntog, men med væsentlig

kortere rejsetid til Aalborg med IC. Udover de to fjerntogsafgange vil rejsende fra Hobro blive betjent med regionaltogetsafgang hver time, med stop på alle stationer mellem Hobro og Aalborg.

Figur 3: Scenarie 1



Som beskrevet i ovenstående vil scenarie 1 give forbedret rejsetid fra Hobro til Aalborg med IC. Tilsvarende er naturligvis gældende i den modsatte retning, hvilket samlet set har stor betydning for muligheden for at skabe korte rejsetider mellem de største byer i Danmark. Kortere rejsetid mellem de største byer vil også være med til at sikre Nordjyllands sammenhængskraft med resten af landet, som er et mål i Region Nordjyllands "Masterplan for Nordjylland – fælles om bæredygtig mobilitet 2040" fra 2020.

Langt hovedparten af de daglige pendler- og uddannelsesrejser er intraregionale (94 %) og her vil rejsetiden være uændret, ligesom der ikke vil være behov for togskitte på rejsen. Pendlere mellem Hobro og Aalborg vil ydermere få en attraktiv rejsetid to gange i timen, der er konkurrencedygtig med bilen. Dette kan bidrage til at understøtte et modalskifte fra individuel til kollektiv transport, og medvirke til reduceret trængsel på E45 motorvejen mellem Hobro og Aalborg. I nedenstående tabel 2 vises eksempler på ændrede rejsetider i scenarie 1 ift. dagens køreplan (K23).

Tabel 2: Ændrede rejsetider ved scenarie 1 ift. dagens køreplan (K23)

Station	Ændring i rejsetid til Aarhus	Ændring i rejsetid til Aalborg
Skalborg	Længere (+5 min.)	Uændret
Svenstrup	Længere (+5 min.)	Uændret
Støvring	Længere (+5 min.)	Uændret
Skørping	Længere (+5 min.)	Uændret
Arden	Længere (+5 min.)	Uændret
Hobro	Kortere (-3 min.)	Kortere (-8 min.)

Rejsetiden er baseret på en sammenligning med K23 køreplanen, samt den modelkøreplan, der ligger til grund for analysen. Tiderne vil derfor kunne ændre sig efterfølgende.

Scenarie 2: Halvtimesdrift

Nøgletal ift. "Basis scenarie"	
Samlet årlig driftsøkonomi	-6,0 mio. kr. (DSB: +8,0 mio. kr. og NJ: -14,0 mio. kr.)
Passagerer	175.000 pr. år.
Person km.	17,0 mio. km.
Samfundsøkonomisk værdi (NPV)	10,0 mio. kr.
Serviceniveau	Hverdage kl. 5-19: 2 afgange i timen Aften: 1 afgang i timen Weekend: 1 afgang i timen

Scenarie 2 indeholder en forlængelse af regionaltogetrafikken fra Skørping til Hobro med to afgange i timen i dagtimerne, og en afgang i timen aften og weekend, betjent af NJ, mens DSB med IC og ICL kører uden stop Aalborg-Hobro. Tilsvarende basisscenariet og scenarie 1 vil Skalborg, Svenstrup og Støvring vil blive betjent af regionaltoget fra NJ.

For rejsende fra Arden og Skørping vil fjerntog med DSB, således blive afløst af regionaltoget fra NJ. Rejsende fra Arden vil opleve en serviceforbedring, og blive betjent med to afgange i timen. Rejsende fra Skørping vil, som tilfældet er i dag, blive betjent med to afgange i timen, men vil få en ekstra afgang i timen mod syd. I forhold til basisscenariet vil rejsende fra Skørping og Arden, med destination udenfor Region Nordjylland, skulle skifte til fjerntog i enten Aalborg eller Hobro. Rejsende fra Hobro vil, som tilfældet er i dag, have to afgange i timen med fjerntog, men med væsentlig kortere rejsetid til Aalborg. Udover de to fjerntogsafgange vil rejsende fra Hobro blive betjent med yderligere to regionaltogetsafgange, med stop på alle stationer mellem Hobro og Aalborg.

Figur 4: Scenarie 2



Scenarie 2 vil, som i scenarie 1, understøtte de korte rejsetider på fjerntogene og dermed den nationale og regionale målsætning om korte rejsetider mellem landets største byer. Hobro og Arden vil opnå en ekstra afgang med regionaltoget, hvilket primært er en fordel for Arden, idet Hobro også har de to fjerntogsafgange i timen og dermed vurderes behovet ud fra modelberegninger at være mættet. Arden vil

med scenarie 2 få togafgang både mod nord og syd to gange i timen. Dette kan have betydning i forhold til at være en attraktiv by for bosætning, med gode muligheder for f.eks. at arbejde i Aalborg eller Hobro.

Scenarie 2 har de samme fordele som scenarie 1 ift. den konkurrencedygtige rejsetid mellem Hobro og Aalborg.

Det øgede antal togafgange i scenarie 2 medfører en større udnyttelse af den samlede kapacitet på jernbanestrækningen mellem Hobro og Aalborg, og dermed en lidt dårligere mulighed for at genoprette punktligheden i tilfælde af større forsinkelser, uden at det dog er et problem. Simuleringer udført af Banedanmark viser, at punktligheden ikke forringes væsentligt med to regionaltog i timen i en køreplan, hvor DSB-togene kører med en ensartet 30 minutters afstand mellem alle DSB's togefange.

Men hvis denne forudsætning ikke kan opfyldes på grund af andre køreplansbindinger for DSB syd for Hobro, kan kørsel med to regionaltog i timen i hver retning blive vanskelig at indpasse i køreplanen med en tilfredsstillende punktlighed.

Tabel 3: Ændrede rejsetider ved scenarie 2 ift. dagens køreplan (K23)

Station	Ændring i rejsetid til Aarhus	Ændring i rejsetid til Aalborg
Skalborg	Længere (+5 min.)	Uændret
Svenstrup	Længere (+5 min.)	Uændret
Støvring	Længere (+5 min.)	Uændret
Skørping	Længere (+5 min.)	Uændret
Arden	Længere (+5 min.)	Uændret
Hobro	Kortere (-3 min.)	Kortere (-8 min.)
Rejsetiden er baseret på en sammenligning med K23 køreplanen samt den modelkøreplan der ligger til grund for analysen. Tiderne vil derfor kunne ændre sig efterfølgende.		

Scenarie 1+: Timesdrift med ekstra myldretidstog v/ NJ på strækningen Skørping-Hobro

Nøgletal ift. "Basis scenarie"	
Samlet årlig driftsøkonomi	-2,7 mio. kr. (DSB: +8,3 mio. kr. og NJ: -11,0 mio. kr.)
Passagerer	149.000 pr. år.
Person km.	15,5 mio. km.
Samfundsøkonomisk værdi (NPV)	11,0 mio. kr.
Serviceniveau	Hverdage kl. 6-9 og 14-18: 2 afgange i timen. Aften: 1 afgang i timen Weekend: 1 afgang i timen

Som et led i analysearbejdet med scenarie 1 og 2, har vi valgt at analysere et tredje scenarie, som vi har valgt at kalde scenarie 1+.

Scenarie 1+ har mange af de samme positive effekter som scenarie 2, idet der er halvtimesdrift med regionaltog på de tidspunkter, hvor der er det største passagerpotentiale (myldretidstrafikken). Scenariet er dog i kapacitetsudnyttelsesmæssig forstand mere udfordret end f.eks. scenarie 2, idet kapacitetsforøgelsen skal ske koncentreret i myldretiden, og dermed kan skabe udfordringer med at give en effektiv udnyttelse af kapaciteten hen over driftsdøgnet.

Udenfor myldretid vil rejsende fra Arden, som tilfældet er i dag, blive betjent med én afgang i timen. Rejsende fra Skørping vil, som tilfældet er i dag, blive betjent med to afgange i timen, men vil have en ekstra

afgang pr. time mod syd i myldretiden. Tilsvarende scenarie 1 og 2 vil rejsende fra Skørping og Arden, med destination udenfor Region Nordjylland, skulle skifte til fjerntog i enten Aalborg eller Hobro. Rejsende fra Hobro vil, som tilfældet er i dag, have to afgange i timen med fjerntog, men med væsentlig kortere rejsetid til Aalborg. Udover de to fjerntofsafgange vil rejsende fra Hobro blive betjent med regionaltofsafgang hver time (to regionaltog i myldretiden), med stop på alle stationer mellem Hobro og Aalborg.

Tabel 4: Ændrede rejsetider ved scenarie 1+ ift. dagens køreplan

Station	Ændring i rejsetid til Aarhus	Ændring i rejsetid til Aalborg
Skalborg	Længere (+5 min.)	Uændret
Svenstrup	Længere (+5 min.)	Uændret
Støvring	Længere (+5 min.)	Uændret
Skørping	Længere (+5 min.)	Uændret
Arden	Længere (+5 min.)	Uændret
Hobro	Kortere (-3 min.)	Kortere (-8 min.)
Rejsetiden er baseret på en sammenligning med K23 køreplanen samt den modelkøreplan der ligger til grund for analysen. Tiderne vil derfor kunne ændre sig efterfølgende.		

Anlæg og drift af stationer

Køreplan

I forbindelse med analysen er der udarbejdet en modelkøreplan, der er brugt som grundlag for såvel den samfundsøkonomiske beregning samt beregning af driftsøkonomien ved DSB og NJ. Modelkøreplanen indeholder en udnyttelse af de hastighedsopgraderingstiltag, der er foretaget mellem Aalborg og Aarhus, så rejsetiden for DSB kan reduceres til henholdsvis 20 og 21 min. alt efter retning. Derudover er det forsøgt at skabe en så "ren" halvtimes drift mellem Aalborg og Hobro som muligt. En konsekvens af dette kan være et marginalt længere ophold på Aarhus H for IC.

Tabel 5: Modelkøreplan for scenarie 1-2

		IC	ICL	NJ (Hirtshals)	NJ (Skagen)
Aalborg	Afgang	:26	:56	:00	:30
Skørping	Ankomst	-	-	:22	:52
Hobro	Ankomst	:47	:17	:38	:09
Hobro	Afgang	:12	:42	:50	:20
Skørping	Afgang	-	-	:06	:36
Aalborg	Ankomst	:32	:02	:28	:58

Den anførte køreplan er alene en modelkøreplan, der har til formål at give Trafikstyrelsen et datagrundlag, der kan indtastes i den Grønne Mobilitetsmodel (tidligere kendt som Landstrafikmodellen). Det betyder, at det fortsat udestår at udarbejde en endelig køreplan, og først denne vil kunne give sikre svar i forhold til at indpasse DSB og NJ's trafik på den fællesbetjente strækning.

NJ råder over 25 togsæt, hvoraf 3 togsæt i dag er udlejet til Lokaltog A/S på Sjælland. Lejeaftalen ophører med udgangen af K25, hvorfor NJ fra K26 råder over alle 25 togsæt.

Baseret på modelkøreplanen har NJ beregnet, at der i Basissceneriet er behov for at anvende 1 af de 3 togsæt, der returneres til K26. I Scenarie 1 har NJ beregnet, at der vil være behov for alle de 3 togsæt der i

dag er lejet ud til Lokaltog A/S, medens der i Scenarierne 1+ og 2 ud over de 3 togsæt der returneres fra Lokaltog A/S, kan være behov for at anskaffe yderligere et togsæt.

En endelig beregning af, hvorvidt der i Scenarierne 1+ og 2 bliver behov for såvel anskaffelse af supplerende togsæt, og/eller disse to scenarier medfører krav om et ændret vedligeholdelseskoncept (fra et- til toholdsskift), forudsætter ligeledes at modelkøreplanen erstattes med en egentlig køreplan. Dette er en tidskrævende øvelse og det er nødvendigt, at DSB melder ind med eksakte minuttal, hvilket ikke har været muligt på nuværende tidspunkt.

Anlæg

Ved en forlængelse af regionaltrafikken til Hobro skal NJ's tog kunne vende på Hobro Station. I forhold til den eksakte allokering af spor på Hobro station, vil NJ indgå i dialog med DSB og Banedanmark omkring dette. Fra nordjysk side er det et klart ønske, at skift fra regionaltog til IC/ICL foregår på samme perron. I forhold til at vende toget i Hobro er der, i forhold til de oplysninger NJ råder over, ikke noget der hindrer dette, hvorfor det vurderes at kunne implementeres uden yderligere investeringer.

Et opmærksomhedspunkt er dog, at perronen ved Spor 1 er meget lav (i lighed med Brønderslev og Kvissel stationer), hvilket, i lighed med de to nævnte stationer, gør adgangen til og fra toget besværlig for f.eks. gangbesværede. En udbedring af dette forhold kræver investering i en forhøjelse/renovering af perronen i Spor 1.

Der er i dag Rejsekort udstyr (standere til check-in) på bl.a. Arden og Hobro stationer. Dette udstyr vil skulle benyttes af såvel kunder ved NJ/NT og DSB, og parterne vil skulle planlægge for dette i stil med de nuværende fællesstationer.

Mariagerfjord Kommune har oplyst om, at der er planlagt en ny broforbindelse ved Hobro station, med adgang til alle spor, herunder med elevatorer samt med en god sammenhæng til området vest for jernbanen. Det vil betyde nye gode adgangsforhold, når man benytter togene ind og ud af Hobro.

Anbefalinger

[afventer]

Bilagsmateriale: Samfunds- og driftsøkonomi

På baggrund af de opstillede scenarier er der foretaget en samfundskonomisk beregning samt beregning af driftsøkonomien ved DSB og NJ. Beregningerne er baseret på nedenstående forudsætninger, og den samlede samfundsøkonomiske beregning inkluderet i Bilag A.

Omkostninger

De samfundsøkonomiske beregninger bygger på afstandafhængige omkostninger (marginale omkostninger til vedligeholdelse, klargøring og energi) samt tidsafhængige omkostninger (lokofører og evt. servicepersonale). For NJ er der beregnet værdier for disse ud fra konkrete input fra NJ. For DSB er de afstandafhængige omkostninger sat til 0 kr., da der ikke sker ændringer, mens Trafikstyrelsens standard enhedspris er anvendt for de tidsafhængige omkostninger.

Afstands- og tidsafhængige omkostninger

	NJ			DSB	
	Basis	Scenarie 1	Scenarie 1+	Scenarie 2	
Afstandsafhængige omkostninger (kr. pr. togkm.)	19,81	23,21	25,95	24,24	Alle scenarier: 0 kr.
Tidsafhængige omkostninger (kr. pr. køreplantage)	787	991	1.052	1.206	Trafikstyrelsens standard enhedspris

Togkilometerproduktion

Togkilometerproduktionen er opgjort som merproduktion i forhold til nuværende køreplan. NJs nuværende køreplan er opgjort uden kørsel til/fra Aalborg Lufthavn. For DSB er produktionen sat til 0 togkm. Idet der ikke sker ændringer til nuværende kørselsomfang.

Togkilometerproduktion

	NJ	DSB
Basis	314.128 togkm.	0 togkm.
Scenarie 1	647.185 togkm.	0 togkm.
Scenarie 1+	692.498 togkm.	0 togkm.
Scenarie 2	808.690 togkm.	0 togkm.

Serviceniveau

Frekvensen nedenfor er opgjort for strækningen Aalborg-Hobro. Aalborg-Skørping fortsætter med det nuværende serviceniveau.

Serviceniveau (driftsdøgn)

	Hverdage		Lørdag		Søndag	
	Timesdrift	Halvtimesdrift	Timesdrift	Halvtimesdrift	Timesdrift	Halvtimesdrift
Scenarie 1	5-23	-	5-23	-	5-23	-
Scenarie 1+	5-23	6-9 / 14-18	5-23	-	5-23	-
Scenarie 2	5-23	5-18	5-23	8-17	5-23	-

Rejsetider

Rejsetiden mellem Aalborg og Hobro er planlagt til 38 min. med NJ i begge retninger. For DSB er rejsetiden mellem Hobro og Aalborg uden stop ved mellemliggende stationer henholdsvis 20 og 21 min. alt efter retning.

Driftsøkonomi

Driftsøkonomien er i modsætning til den samfundsøkonomiske vurdering en helheds økonomi, der medtager alle afledte økonomiske konsekvenser ved at flytte betjeningen fra DSB til NJ. Dette inkluderer såvel effekter på driftsomkostninger som passagerindtægter. Oversigt over indtægts- og udgiftsberegninger er vedlagt i Bilag B.

Bilag A: Samfundsøkonomisk beregning af scenarier (beregning pr. 27. oktober 2023)

NPV 2023	Basis scenarie	Scenarie 1	Scenarie 1+	Scenarie 2
Drift- og vedligeholdelseeffekter	-4	-3	-6	-9
Fornyelse- og vedligeholdelsesomkostninger (Bane)	-2	-3	-3	-3
Infrastrukturafgift	2	4	4	5
Driftsomkostninger (Tog)	-10	-19	-23	-28
Billetindtægter (Tog)	6	16	16	17
Brugereffekter	26	40	42	45
Tidsgevinster (Tog)	26	40	42	45
Eksterne effekter	-2	-4	-4	-4
Uheld	-2	-3	-3	-4
Støj	0	0	0	0
Øvrige konsekvenser	-1	-2	-2	-3
Afgiftskonsekvenser	-1	-3	-3	-4
Arbejdsudbudsforordning	-1	-1	-1	-1
Arbejdsudbudsgevinster	1	2	2	2
I alt nettonutidsværdi (NPV)	19	33	30	29

Bilag B: Indtægts- og udgiftsberegninger (beregning pr. 27. oktober 2023)

Forskelle til nuværende køreplan	Basis scenarie	Scenarie 1	Scenarie 1+	Scenarie 2
Personkilometer (mio.)	8,1	23,0	23,6	25,1
Samlede passagerindtægter (mio.)	5,8	16,4	16,7	18,1
DSB passagerindtægter (mio.)	3,9	8,4	7,8	8,1
NJ passagerindtægter (mio.)	1,9	8,0	8,9	10,0
Samlede driftsomkostninger (mio.)	10,1	19,7	23,7	28,4
DSB driftsomkostninger (mio.)	0,0	-4,1	-4,1	-4,1
NJ driftsomkostninger (mio.)	10,1	23,8	27,8	32,5
Samlet økonomi (mio.)	-4,3	-3,3	-7,0	-10,3
DSB økonomi (mio.)	3,9	12,5	12,2	11,9
NJ økonomi (mio.)	-8,2	-15,8	-19,2	-22,2

Relative ændringer i forhold til Basis scenarie	Scenarie 1	Scenarie 1+	Scenarie 2
Samlet økonomi (mio.)	1,0	-2,7	-6,0
DSB økonomi (mio.)	8,6	8,3	8,0
NJ økonomi (mio.)	-7,6	-11,0	-14,0

Bilag D: Generelle forudsætninger og opmærksomhedspunkter

- Forskellen mellem Scenarie 1 og 1+ er, at der i Scenarie 1 er timesdrift mellem Skørping og Hobro, medens der i Scenarie 1+ på samme strækning er halvtimesdrift i myldretiden. Halvtimesdrift i myldretiden skaber et højt behov for lokomotivførere under myldretiden og et lavere behov før, mellem og efter perioderne med myldretid. Dette skaber meget vanskeligere rammer for en effektiv udnyttelse af lokomotivførernes arbejdstid.
- Halvtimesdrift mellem Skørping og Hobro vil reducere robustheden i køreplanen, idet forsinkelser hos DSB kan forplante sig til NJ's tog og omvendt. Der vil her skulle træffes nogle skarpe valg i forhold til disponeringsreglerne.