

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
29. august 2018	1-3-1-18	Niels-Jørgen Danielsen	njd@midttrafik.dk	87408238

Investeringsplan 2020 - 2030

Midtjyske Jernbaner

Indledning

En arbejdsgruppe med deltagere fra Region Midtjylland, Midtjyske Jernbaner A/S og Midttrafik har udarbejdet et forslag til ny investeringsplan for Midtjyske Jernbaner.

En ny investeringsplan er nødvendig af flere grunde:

- Der er behov for nyt togmateriel til Lemvigbanen. Banens nuværende Y-tog er grundet den høje alder nedslidte og fremskaffelse af reservedele til at holde togene kørende, er nu yderst vanskeligt. Det er ikke en økonomisk fornuftig løsning at levetidsforlænge det nuværende materiel.
- Region Midtjylland har bekræftet overtagelsen af trafikføberansvaret for togstrækningen Holstebro-Skjern. Det vil betyde, at der skal laves værkstedsombygninger i Lemvig.
- Der er behov for et større tilskud til investeringer og renoveringer af Lemvigbanens infrastruktur.
- Den nugældende investeringsplan udløber i 2020. Den blev udarbejdet i 2007.

Arbejdsgruppen har valgt at afgrænse investeringsplanens tidsperiode til 11 år.

Forslag til investeringsplan for perioden 2020 – 2030 indeholder udgifter til finansiering af nyt togmateriel til Lemvigbanen og forslag om modernisering af sporet mellem Thyborøn og Rønland. Endvidere indeholder investeringsplanen forslag om at øge investeringsbidraget til løbende vedligeholdelser af Lemvigbanens infrastruktur og et behov for tilpasning af de fysiske rammer i værkstedsbygningen i Lemvig. Sidstnævnte skyldes, at Midtjyske Jernbaner skal være operatør på strækningen Holstebro-Skjern, og til det formål får stillet tog til rådighed for kørslen.

Generelt er det vurderingen, at Lemvigbanens spor er i rimelig god tilstand. Med en øget forebyggende vedligeholdelse, vurderes sporet at kunne holdes i forsvarlig stand i investeringsplanens periode.

Arbejdsgruppen foreslår dog en ombygning af sporet på strækningen Rønland-Thyborøn. Midtjyske Jernbaner peger på konkrete problemer med udskiftningsmodne sveller, erstatningsskinner mm. på strækningen Thyborøn-Rønland. På den baggrund anbefaler arbejdsgruppen, at der i investeringsplanens periode indarbejdes en sporombygning mellem Rønland og Thyborøn. Det er forudsat, at denne fornyelse foretages i 2026.

Arbejdsgruppen anbefaler, at en stillingtagen til en omfattende total sporfornyelse af den øvrige del af Lemvigbanens strækning udskydes til midtvejs i investeringsplanen. Inden der tages stilling til en total sporfornyelse på banen, bør der udarbejdes en fornyet evaluering af sporets tilstand.

Fremtidigt investeringsbehov

Arbejdsgruppen har fokuseret på følgende punkter:

1. Det er nødvendigt med nyt togmateriel til Lemvigbanen. Med en tidshorizont i planen på 11 år, er det ikke en økonomisk og teknisk fornuftig løsning at levetidsforlænge det nuværende materiel. Der er behov for 4 togsæt.
2. Der skal foretages ombygninger i værkstedsbygningen i Lemvig, så den tilpasses nyt togmateriel til Lemvigbanen og materiel til Holstebro-Skjern strækningen.
3. Modernisering af sporet på strækningen Thyborøn-Rønland.
4. Der er behov for et øget tilskud til løbende investeringer og renoveringer i Lemvigbanens infrastruktur.

Arbejdsgruppens anbefaling til investeringsplan 2020-2030 er vist nedenfor.

Investeringsplan 2020-2030

	mio.kr.(p/l 2018)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
	Nuværende tilskud til "mindre investeringer" vedtaget i investeringsplan 2007	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	38,8
Pkt. 4	Løft af mindre investeringer	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	5,4
Pkt. 1+2	Ydelser på køb af tog, reservedelspakke og værkstedombygning ¹⁾	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	7,8	85,4
Pkt. 3	Ydelser på spormodernisering Thyborøn-Rønland ²⁾							2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	11,5
	Løft ialt efter ny investeringsplan	8,2	8,2	8,2	8,2	8,2	8,2	10,6	10,6	10,6	10,6	10,6	102,3
	Saml. investeringstilskud ialt efter ny investeringsplan	11,8	11,8	11,8	11,8	11,8	11,8	14,1	14,1	14,1	14,1	14,1	141,0

Noter

¹⁾ Der forudsættes optaget et 25 årigt annuitetslån til køb af tog i 2019 på 151,5 mio. kr. til 2,0% rente med første årlige afdrag i 2020. Lånet dækker køb af 3½ tog til 122,5 mio. kr., reservedelspakke af 20 mio. kr., ombygning af værksted 6 mio. kr. og diverse uforudsete udgifter til 3 mio. kr. Det halve tog er reservemateriel til samdriften Holstebro-Skjern. Den statslige kontrakt med Region Midtjylland vil dække halvdelen af udgifterne til reservemateriel i kontraktens løbetid.

²⁾ Der forudsættes optaget et 25 årigt annuitetslån på 45 mio. kr. til sporombygningen i 2025 til 2,0% rente med første årlige afdrag i 2026.

Udgifterne til køb af togmateriel, reservedelspakke, ombygninger mm., er finansieret ved låneoptagelse. Den endelige omkostning vil være afhængig af renteniveauet, når lånet optages og eventuelle øvrige vilkår, der knyttes til lånet.

Køb af nyt togmateriel vil være omfattet af udbudsdirektivet. Køb af nye tog bør foretages som et begrænset udbud med forhandling. Der vil være en forudgående prækvalifikation, hvor leverandørerne på baggrund af økonomiske og faglige kriterier bliver udvalgt til at give bud.

Midtjyske Jernbaner vil være afsender af udbudspakken. Der tilknyttes rådgivning og bistand fra et advokatfirma, og der trækkes på erfaringer fra Nordjyske Jernbaner, der har gennemført et udbud. Samme rådgiver har også bistået Nordjyske Jernbaner ved indkøb af nye tog.

Prisniveauet for nye tog er vanskeligt at vurdere. Arbejdsgruppen har indhentet oplysninger og erfaringerne fra andre danske privatbaners indkøb, men der kan kun gives foreløbige indikationer af et muligt prisniveau. Der vil altid være individuelle forhold, som har betydning for den forhandlede pris. Først efter et gennemført udbud og afsluttede kontraktforhandlinger med den valgte leverandør, vil det være muligt at oplyse den samlede anskaffelsessum.

I forslaget til investeringsplan vurderer arbejdsgruppen pt. den samlede udgift til 4 togsæt til ca. 151,5 mio. kr. Heri indgår udgifter til en medfølgende "reservedelspakke", hvilket er normalt ved køb af nyt materiel. Desuden er der indregnet udgifter til en tilpasning af værkstedsbygningen i Lemvig og andre fysiske rammer.

Overtagelse af trafikøberansvaret Holstebro-Skjern

Region Midtjylland har bekræftet overfor Transport- Bygnings- og Boligministeriet, at regionen er indstillet på overtagelsen af trafikøberansvaret på togstrækningen Holstebro-Skjern fra december 2020.

Som kompensation for overtagelsen af det økonomiske ansvar for togdriften modtager regionen et årligt statstilskud på 30 mio. kr., hvori indgår et tilskud til køb af reservemateriel. Midttrafik vil få passagerindtægterne på strækningen.

Togdriften vil blive udført af Midtjyske Jernbaner A/S. Midtjyske Jernbaner skal forestå vedligeholdelse og servicering af togmateriel på værkstedet i Lemvig. Der er tale om en ny type togmateriel i forhold til de nuværende Y-tog. Af denne grund er det nødvendigt med en ombygning af værkstedsfaciliteterne.

På Lemvigbanen skal der som minimum bruges 3 togsæt. Der kører fast 2 tog i drift, og der er altid ét tog fast til servicering på værksted. Til daglig drift mellem Holstebro og Skjern skal der anvendes 3 togsæt, men når morgentrafikken afvikles vil der være 4 tog i drift på samme tid. Det statslige tilskud dækker udgiften til drift med 3 togsæt, og staten yder tilskud til køb af reservemateriel.

Reservetoget vil blive benyttet på både Lemvigbanen og på strækningen Holstebro-Skjern.

Nyt materiel til Lemvigbanen

Gennemsnitsalderen for Midtjyske Jernbaners nuværende 4 Y-togsæt er 35 år. Midtjyske Jernbaner er eneste togoperatør i Danmark, der stadig kører med Y-tog.

Midtjyske Jernbaner har i mange år renoveret Y-togene for at opretholde en stabil drift. Inden for de senere år er det blevet ekstra vanskeligt. Y-tog er udfaset overalt i Europa, og mulighederne for indkøb af reservedele bliver stadigt mere kritisk. Mange firmaer forpligter sig til kun at fremstille reservedele i 5-10 år efter at en vare er udgået af produktion.

Midtjyske Jernbaner må i dag få specialfremstillet de reservedele, der ikke længere kan fremskaffes, og selskabet kan ikke fuldstændigt garantere, at løbende renoweringer er tilstrækkeligt til at holde togene intakte. En egentlig levetidsforlængelse af togene vurderes ikke at være økonomisk fornuftig. For at opretholde en stabil drift på Lemvigbanen vil det være nødvendigt at indkøbe nye tog.

Det er arbejdsgruppens anbefaling, at der så vidt muligt anskaffes en togtype, der er pålidelig i drift og med en gennemprøvet teknologi og funktionalitet.

Screening af markedet for brugt tog

Midtjyske Jernbaner A/S har fået konsulentfirmaet Rambøll til at foretage en screening af markedet for togmateriel i Danmark. Rambølls konklusion er, at det ikke er muligt at anskaffe brugte tog.

Leasing - alternativer til køb af materiel

Som et alternativ til køb af nye tog har arbejdsgruppen drøftet muligheden for at lease tog. Arbejdsgruppen har dog fravalgt leasing af 2 grunde.

For det første er leasing oftest en løsning for en kort investeringshorisont. Leasing vurderes ikke aktuel, da det er arbejdsgruppens forudsætning, at Lemvigbanen drives videre på ubestemt tid. Den anden grund til at leasing er fravalgt skyldes de særlige momsregler, der gælder for kollektiv trafik. Kollektiv trafik er momsfritaget. Midtjyske Jernbaner, der udfører kollektiv trafik, har ingen nævneværdig udgående moms, og momsen på evt. leasingydelse kan ikke fratrækkes. Udgifterne til togmateriel skal derfor beregnes inkl. moms og bliver en dyrere løsning.

Ved køb af tog eksisterer der en model, der er godkendt af Skatterådet, og som muliggør at momsen på anskaffelsesudgiften kan trækkes fra. Modellen har været benyttet ved køb af tog til alle privatbaner de sidste ca. 10 år og er anvendt i en variant hos Aarhus Letbane I/S.

Midtjyske Jernbaner opretter et selskab, der registreres som ejer af materiellet. Togene udlejes derefter til driftsselskabet, der betaler en pris inkl. moms for leje af materiellet. Der løber en 5 årig reguleringsforpligtigelse, og efter udløb af perioden kan materiellet overdrages til driftsselskabet uden momsreguleringsforpligtigelse. Modellen sikrer, at der vil være fradrag for købsmoms på anskaffelsesudgifterne.

Finansieringsmodel

Køb af togmateriel vil skulle lånefinansieres. Efter lånebekendtgørelsen har regionen fri låneadgang med en maksimal løbetid på 25 år. Det betyder, at der kan opnås lånefinansiering gennem Kommunekredit, hvis regionen optager lånet for Midtjyske Jernbaner. Alternativt kan Midtjyske Jernbaner selv optage lånet mod, at regionen stiller en garanti. Optagelse af lån, eller garanti af lån til jernbaneformål, vil ikke påvirke regionens låneramme. Der kræves dog en godkendelse i Regionsrådet.

Arbejdsgruppen har vurderet to modeller:

1. Lånet kan optages direkte af Region Midtjylland og derefter formidles som et tilskud til Midtjyske Jernbaner via Midttrafik. I dette tilfælde ligger gældsforpligtigelsen i regionen, og de årlige ydelser på lånet afholdes af regionen.
2. Lånet kan optages af Midtjyske Jernbaner mod, at Region Midtjylland stiller en lånegaranti. I dette eksempel vil gældsforpligtigelsen ligge i Midtjyske Jernbaner, som afholder ydelserne på lånet.

Arbejdsgruppen anbefaler model 2. Midtjyske Jernbaner optager lån i Kommunekredit mod garantistillelse fra regionen. Denne model sikrer entydig sammenhæng mellem placering af gæld og aktiver. Da det er Region Midtjylland, der ifølge lov om trafikkselskaber finansierer drift af togtrafik, betyder det, at regionens årlige bestillerbidrag til Midttrafik/Midtjyske Jernbaner vil blive forøget, svarende til ydelserne på lånet.

Nye tog til Lemvigbanen forventes at betyde øgede årlige driftsudgifter, da nye tog er dyrere i drift til vedligeholdelse, forsikringer mm., og nye tog er mindre brændstoføkonomisk end Y-tog på grund klimaanlæg, bedre acceleration, større vægt mm. Det er imidlertid vanskeligt på nuværende tidspunkt, hvor den fremtidige togtype til Lemvigbanen ikke er kendt, at vurdere hvor store disse driftsudgifter kan blive.

Modsat vil overtagelsen af trafikken på strækningen Holstebro-Skjern give mulighed for at opnå flere driftsfordele, der kan optimere selskabets samlede ressourceanvendelse. Overtagelsen af trafikansvaret giver mulighed for, at Midtjyske Jernbaners faste omkostninger og fællesomkostninger kan fordeles ud mellem de to baner efter fordelingsnøglen for udførte togkilometer. Det vil reducere den kommende merudgift.

Regionens aftale med staten betyder, at Midtjyske Jernbaner kan indregne en "rimelig fortjeneste" i driftsomkostningerne på Holstebro-Skjern og derved nedbringe driftstilskuddet på Lemvigbanen yderligere.

Sporfornyelse på Lemvigbanen

Arbejdsgruppen anbefaler at udskyde en egentlig stillingtagen til fornyelse af den resterende del af sporet på Lemvigbanen, da investeringerne først skal foretages efter 2030.

Lemvigbanens spor er sidst fornyet i starten af 80'erne og efter ca. 40 år anses sporets tekniske levetid for at være nået. Der er lavet 2 eksterne rapporter over banens tilstand og investeringsbehov. Cowi har i 2014 udarbejdet en tilstandsrapport for Midtjyske Jernbaner, og Rambøll har i 2017 analyseret infrastrukturen for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Ingen af de to rapporter har karakter som konkrete gennemarbejdede fornyelsesprojekter, men de indikerer, at opretholdelsen af Lemvigbanen vil kræve betydelige investeringer i en sporfornyelse.

Midtjyske Jernbaner vurderer, at sporet er i en rimelig god tilstand og ved øget forebyggende vedligeholdelse er det vurderingen, at sporet kan holdes i forsvarlig stand. Dermed kan en egentlig sporfornyelse udskydes til omkring 2030. Derefter vil fornyelse være umiddelbart forestående. Midtjyske Jernbaner kan dog ikke garantere en fuld funktionsperiode for de næste 11 år og peger på konkrete problemer med udskiftningsmodne sveller, erstatningsskinner og behov for sikkerhedsforanstaltninger overfor vejtrafikken.

Øget tilskud til Lemvigbanens infrastrukturvedligeholdelse

Det anbefales, at investeringsplanen omfatter de nedenfor beskrevne reinvesteringer på Lemvigbanens infrastruktur.

Ved afholdelse af disse investeringer er det arbejdsgruppens forventning, at Lemvigbanens funktionalitet kunne opretholdes på samme niveau. Investeringer foreslås finansieret via en pulje, hvor midlerne i puljen ikke er disponeret til konkrete formål, men kan af Midtjyske Jernbaner anvendes til de omtalte vedligeholdelser efter egen prioritering.

Arbejdsgruppen har fokuseret på nedenstående indsatsområder.

1. Afvanding

Flere af Lemvigbanens grøfter trænger til at blive rensat og gravet op på grund af bl.a. stigende vandmængder i de senere år. Afhængig af de lokale forhold, vil der visse steder skulle sættes nye brønde og lægges nye dræn.

2. Ballastrensning

Det er Midtjyske Jernbaners vurdering, at der ikke er behov for ballastrensning set i forhold til en senere ombygning af sporet.

3. Broer

Broerne på Lemvigbanen er generelt i en god stand. De ligger alle i et løbende vedligeholdelsesprogram ud fra en gennemgang med fagekasperter.

4. Underbygning/dæmninger/skrånninger

Det er Midtjyske Jernbaners vurdering, at underbygning, dæmninger og skrånninger er stabile og i god stand.

5. Nedlæggelse af usikrede overkørsler

Lemvigbanen er en af de privatbaner, der stadig har flest usikrede overkørsler tilbage. Der er igennem tiden blevet sikret eller nedlagt mange overkørsler, men der resterer stadig 34. De tilbageværende giver både tekniske og økonomiske udfordringer at lukke. Midtjyske Jernbaner arbejder kontinuerligt med at nedlægge så mange overkørsler som muligt, da disse udgør en sikkerhedsmæssig risiko.

6. Perroner

De fleste af Lemvigbanens perroner er i fornuftig stand. Enkelte af Lemvigbanens perroner er ikke oppe i standardhøjde, og enkelte har ikke fast belægning eller grus.

7. Signaler

Der vurderes ikke behov for nævneværdige investeringer indenfor dette område.

8. Skinneudveksling

Lemvigbanen kører på skinnetype DSB 37, som er en forholdsvis lille skinne. For nuværende er der ikke nævneværdigt skinneslid, da Lemvigbanen benytter Y-tog, som er en relativ let togtype. En anden togtype til Lemvigbanen må forventes at være noget tungere end Y-tog, med

øget skinnerlid som konsekvens. Det kan på sigt give en stor udfordring, da der ikke findes flere skinner tilbage på lager, og de ikke fremstilles længere.

9. Sporombygning

Som udgangspunkt er det Midtjyske Jernbaners forventning, at der tidligst vil være behov for en total udskiftning af sporet i 2030, hvis sporet vedligeholdes på minimum samme niveau som nu. Banens alder vil dog kræve et øget vedligehold i de kommende år for ikke at fremskynde en sporombygning. Arbejdsgruppen foreslår en evaluering af investeringsplanen midtvejs i perioden, med henblik på vurdering af sporets stand til den tid.

Det skal dog nævnes, at der er ca. 6,3 km spor imellem Rønland og Thyborøn, som Midtjyske Jernbaner vurderer skal sporombygges i perioden mellem 2020 og 2030. Det er ud fra en betragtning om, at dette spor har den mest forurenede ballast, og der er rillesætning i sporet, som betyder, at toget "hopper" og ligger meget dårligt i sporet. Fordelen ved at ombygge denne strækning er, at der ligger meget anvendelige DSB 37 skinner, som vil kunne anvendes, når der opstår behov for skinneudveksling pga. slid andre steder på strækningen.

10. Sporskifter

Lemvigbanens sporskifter er for de flestes vedkommende i god stand.

11. Svelleudveksling

Det er normalt at skifte ca. 2 % af skinnerne pr. år, når svellerne er 30-40 år gamle, men behovet er stigende.

Alle ovenfor beskrevne områder indgår i en analyse af de danske privatbaners infrastruktur som Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har fremlagt i 2017. Baggrunden for analysen af privatbanernes infrastruktur var ønsket om klarhed over konsekvenserne ved en eventuel overdragelse af ansvaret for privatbanernes infrastruktur til Banedanmark.

Det er rapportens konklusion, at der ikke er alternative organiseringer af privatbanernes infrastruktur, som er mere hensigtsmæssige end den nuværende, hvorfor analysen anbefaler, at den nuværende organisering fastholdes.