

Region Midtjylland

Forslag til investeringsplan for privatbanerne 2008 - 2020

Bilag

**til Forretningsudvalgets
møde den 27. juni 2007**

Punkt nr. 19

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
27. april 2007	1-30-75-2-1-07	Ole Sørensen	os@midttrafik.dk	87 40 82 55

Resumé af forslag til investeringsprogram for Lemvigbanen og Odderbanen

Forberedelsesudvalget for Region Midtjylland har i forbindelse med vedtagelse af budgettet for 2007 afgivet en hensigtserklæring gående ud på, at der skal udarbejdes en investeringsplan for de to privatbaner i Regionen, Odderbanen (HHJ) og Lemvigbanen (VLTJ).

Kommissoriet for arbejdet er beskrevet som følger:

”at vurdere nødvendigheden og omfanget af investeringer i privatbanernes infrastruktur samt udarbejde en realistisk investeringsplan, der gælder frem til 2020.

Konkret skal behovet for investeringer i renovering og fornyelse af spor, sikringsanlæg, materiel, bygninger og andre faciliteter, der knytter sig til infrastrukturen afdækkes.

Lemvigbanen har i samarbejde med Vejdirektoratet gennemført en registrering af samtlige overkørsler på strækningen Vemb-Lemvig-Thyborøn. Arbejdsgruppen skal udarbejde en strategi for nedlæggelse af overkørsler samt foretage en skønsvis vurdering af udgifterne hertil.

Arbejdsgruppen skal endvidere vurdere, hvordan finansieringen af investeringerne mest hensigtsmæssigt vil kunne gennemføres.”

Forslag til investeringsplan for Lemvigbanen er udarbejdet af en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Region Midtjylland, Lemvigbanen, Odderbanen og Midttrafik.

Investeringsplanen tager udgangspunkt i de hidtidige investeringsplaner, og i de opgaver banerne løser.

For Odderbanen forelå der 1. januar 2007 en investeringsplan, som var godkendt af Århus Amtsråd. Det foreliggende forslag indeholder justeringer af denne plan. Justeringen skyldes at der i 2007 er udarbejdet en ny tilstandsvurdering af strækningen Beder – Tranbjerg, som ikke indgik med fuld spormodernisering i Århus Amts investeringsplan.

Investeringsplanen indeholder ikke investeringer i forbindelse med Odderbanens eventuelle integration i et letbanesystem i Århus-området. På den anden side er investeringsplanen robust i den

forstand, at investeringerne skal foretages uanset at det senere besluttes at køre med letbanetog på Odderbanen. De væsentligste yderligere investeringer på Odderbanen ved overgang til letbanetog forventes at være:

- Ombygning af perroner til lavere indstigningshøjde
- Evt. ny krydsningsstation såfremt trafikken øges
- Evt. ombygning/ændring i sporskifter med henblik på tilpasning til letbanetog

Fra Ringkøbing Amt forelå der 1. januar 2007 kun planer for investeringer på Lemvigbanen frem til 2010, hvor amtsrådet ville foretage en ny vurdering af Lemvigbanens fremtid. Arbejdsgruppen har derfor vurderet behovet for investeringer på Lemvigbanen frem til 2020.

De store investeringer

Helt overordnet foreslås det, at der for Lemvigbanens vedkommende investeres i øget sikkerhed først i perioden. Det fjernstyrede sikringsanlæg færdiggøres, og der gennemføres et program for nedlæggelse af overkørsler, som udgør en væsentlig sikkerhedsrisiko. Udskiftning af de 24 år gamle tog foreslås gennemført senere i perioden (2013 – 2016).

For Odderbanens vedkommende foreslås det, at der hurtigst muligt gennemføres en spormodernisering af den stærkt nedslidte strækning mellem Odder og Tranbjerg. Samtidig foreslås det, at Odderbanens nedslidte 30 – 40 år gamle togsæt udskiftes i forbindelse med etablering af samdrift med Grenaa-banen.

Rammebeløb til mindre investeringer

Ud over de store investeringer er der en række mindre investeringer. Det drejer sig om:

- Investeringer i levetidsforlængelse af nuværende Y-togsæt.
- Mindre investeringer i perroner og ventefaciliteter - eksempelvis tilpasning til nye togsæt.
- Investeringer i køretøjer.
- Investeringer i bygninger/værksteder.
- Løbende nedlæggelse af usikrede overkørsler på Lemvigbanen efter 2010.
- Brorenoveringer.

Der foreslås afsat et rammebeløb på 3 mio. kr. årligt til disse investeringer. Beløbet prioriteres årligt i forhold til de behov, der er på de to baner.

Kort karakteristik af de to baner

Odderbanens spor er ca. 26 km langt. De væsentligste byområder der betjenes af banen er Odder, Beder, Malling, Mårslet, Tranbjerg, Viby og Århus H. Antallet af passagerer var i 2006 ca. 1,2 mio. Der er en relativ intensiv drift på banen med halvtimedrift på hverdage i dagtimerne samt lørdag frem indtil midt på eftermiddagen. På grund af den kraftige udvikling i bosætning langs banen og trafiksituationen i Århus er der gode muligheder for at øge brugen af banen. Der er ikke godstransport på Odderbanen.

Lemvigbanens spor er ca. 56 km langt. De væsentligste byområder, der betjenes af banen, er Thyborøn, Harboøre, Lemvig og Vemb, hvor der er togforbindelse til Holstebro og Skjern. Antallet af passagerer var i 2006 ca. 0,25 mio. Der er dagligt 12 – 15 tog i hver retning afhængig af

delstrækningerne. Ved siden af passagertransporten bliver der udført godstransport for Cheminova, som i 2006 var på 54.600 tons.

Forslag til investeringsplan for privatbanerne i Region Midtjylland

Større investeringer

Spormodernisering

Lemvigbanen:

Lemvigbanens spor vurderes af både Lemvigbanen selv og af Banedanmark til at være i en god tilstand. Sporene forventes mindst at kunne holde frem til 2025, før der skal ske større sporrenoveringer.

I investeringsprogrammet er der årligt afsat et beløb til mindre investeringer, som forventes at dække eventuelle investeringer ud over den løbende vedligeholdelse.

Odderbanen:

På Odderbanen er der indenfor det sidste tiår foretaget sporrenovering mellem Århus og Tranbjerg. Sporet mellem Odder og Tranbjerg er i så dårlig forfatning at spormodernisering ikke bør udsættes mere end højst nødvendigt.

Atkins og HHJ vurderede i 2006 at sporet mellem Odder og Beder krævede en spormodernisering med omfattende udskiftning af funderingen (sporkassen). Spormoderniseringen var vurderet til at koste 90 mio. kr.

Det var i 2006 HHJ's vurdering, at sporet mellem Beder og Tranbjerg kunne vedligeholdes med en mindre omfattende renovering af skinnerne. Denne modernisering indgik som en option på 15. mio. kr. i Århus Amts investeringsprogram. Cowi har imidlertid udarbejdet en ny tilstandsrapport. Tilstandsrapporten viser, at sporet er i så dårlig stand, at restlevetiden sættes til 0 – 1 år. En fuld spormodernisering af denne strækning er derfor nødvendig. Moderniseringen er vurderet til 31 mio. kr.

Der er foretaget en vurdering af mulighederne for at opgradere hastigheden på Odderbanen i forbindelse med spormoderniseringen. Konklusionen er, at gevinsten ved en hastighedsopgradering på grund af de mange stationer ikke står mål med omkostningerne.

Der er planlagt samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen fra 1. januar 2009. Spormoderniseringen bør gennemføres snarest muligt, og før der etableres samdrift. Odderbanens bestyrelse foreslår, at det samlede moderniseringsprojekt gennemføres i foråret 2008. Når spormoderniseringen til ca. 121 mio. kr. er gennemført vil der tidligst være større spormoderniseringer efter 2030.

ATC-togstop

Der er ikke krav om ATC-togstop på privatbanerne, og der er generelt ikke investeret i togstopssystemer på privatbanerne. Hastighedsbegrænsningen på banerne er lav, 75 km/t.

ATC-togstop består af investeringer i den faste infrastruktur og mobile anlæg i togene. De mobile anlæg er dyre og skal afskrives over en kort årrække, hvis de installeres i ældre togsæt.

Såfremt der fra statslig side kommer krav om togstop, må det forventes, at regionerne kompenseres herfor økonomisk.

Lemvigbanen:

Der er ikke ATC-togstop på Lemvigbanen, og det anbefales, at der ikke installeres togstop i de nuværende togsæt. Når der skal anskaffes nye togsæt, bør det overvejes om Lemvigbanen skal udstyres med togstop. Det kan i givet fald blive den nye europæiske standard, ERTMS.

Der er ikke afsat midler i investeringsprogrammet til togstop på Lemvigbanen.



midttrafik

Odderbanen:

Da der er etableret ATC-togstop på Grenaabanen, vil der ved samdrift blive indsat tog med mobilt ATC-togstop. HHJ anbefaler klart, at der etableres ATC-togstop på Odderbanens infrastruktur, når der er mobilt ATC-udstyr i togsættene. Herved undgås samtidig den risikofaktor, der vil opstå, hvis lokoførerne skal have forskellig adfærd på de to baner.

Det anbefales, at der etableres ATC-togstop på Odderbanen umiddelbart før samdriften med nye togsæt påbegyndes. Udgiften er ca. 7,5 mio. kr.

Sikringsanlæg**Lemvigbanen:**

Ringkjøbing Amt har tidligere godkendt udbygning af fjernstyret sikringsanlæg på Lemvigbanen. Sikringsanlæggene er nu fjernstyrede mellem Vemb og Harboøre. Der resterer stadig en investering i sikringsanlægget i Thyborøn og mellem Harboøre og Thyborøn.

Trafikstyrelsen har anmodet Lemvigbanen om en handlingsplan for færdiggørelse af det fjernstyrede sikringsanlæg. Trafikstyrelsen anser den nuværende afvikling af trafikken som sikkerhedskritisk, fordi den delvist må afvikles radiodirigeret fra fjernstyringscentralen.

Det anbefales at sikringsanlægget færdiggøres i 2007/2008. Udgiften er samlet 4,2 mio. kr. Der forventes herefter ikke større investeringer i sikringsanlægget før efter 2020 udover almindelig vedligeholdelse.

Odderbanen:

Odderbanens sikringsanlæg er nyt (2002). Der forventes ikke større investeringer i anlægget før efter 2020 ud over almindelig vedligeholdelse. Såfremt det senere beslutes at udvide driften på Odderbanen, kan det vise sig hensigtsmæssigt at udbygge sikringsanlægget med en ekstra krydsningsstation.

Der er ikke medtaget udgifter til Odderbanens sikringsanlæg i investeringsprogrammet.

Nye togsæt**Lemvigbanen:**

Lemvigbanens 4 Y-togsæt er fra 1983 og dermed 24 år gamle. Togsættene kan med de foreslåede investeringer i levetidsforlængelse holde frem til 2013, hvor de dog fortsat vil være 5 år yngre end Odderbanens nuværende togsæt.

I investeringsplanen foreslås, at udskiftningen sker fra 2013, hvor togsættene er 30 år gamle. Y-togene vil - måske bortset fra på Vestbanen - være udfasede i Danmark på dette tidspunkt, hvilket kan vanskeliggøre fortsat vedligeholdelse. Der vil dog være mulighed for at overtage reservedele og evt. hele togsæt fra de baner, der nu udfaser Y-togene.

Det kan på tidspunktet for udskiftningen overvejes, om der skal indsættes nye togsæt. Alternativt kan være brugte togsæt på markedet, som kan overvejes indsat på den forholdsvis passagersvage strækning.

Der er i investeringsplanen regnet med anskaffelse af nye togsæt i 2013. Prisen for nye togsæt er sat til 100 mio. kr. inkl. moms.

Odderbanen:

Odderbanens tog er i gennemsnit 35 år gamle og nedslidte. Der investeres nu årligt ca. 2 mio. kr. i levetidsforlængelse af de 6 Y-togsæt.

Århus Amt har hidtil planlagt, at togene udfases, når der etableres samdrift med Grenaabanen. Det er aftalt med Trafikministeriet, at de nuværende Desiro togsæt på Svendborgbanen overflyttes til Grenaabanen/Odderbanen m.h.p. samdrift, når de nye IC-2 tog leveres. Det er fortsat planen, at der etableres samdrift med disse togsæt fra januar 2009. DSB har leaset togsættene. Udgiften for de togsæt der skal henregnes til Odderbanen forventes at blive 9 mio. kr. årligt. Dette beløb indgår i investeringsplanen



frem til 2012.

Fra 2012, hvor DSB's leasingaftale udløber, er der regnet med anskaffelse af 4½ nye togsæt til 112,5 mio. kr. inkl. moms. Anskaffelse af nye togsæt vil afhænge af, om det besluttes, at Odderbanen skal indgå i en letbaneløsning i Århusområdet. I givet fald kan en forlængelse af leasingaftalen frem til anskaffelsen af letbanetog komme på tale.

Momsudgiften ved togkøb kan evt. nedbringes, hvis det på tidspunktet for anskaffelsen vil være muligt at bruge de nuværende modeller til nedbringelse af momsudgiften (crossborder leasing/etablering af datterselskab).

Usikrede overkørsler

Lemvigbanen:

På Lemvigbanen er der 75 usikrede overkørsler. Lemvigbanen har fået udarbejdet et forslag af rådgiverfirmaet Atkins til, hvordan disse overkørsler kan nedlægges. Hvis alle overkørsler skal nedlægges, vil udgifterne blive min. 15 mio. kr.

Lemvigbanen lokoførere har udarbejdet en liste over overkørsler, man prioriterer nedlagt ud fra en sikkerhedsmæssig vurdering. Atkins er i forbindelse med arbejdet med investeringsplanen blevet bedt om at prioritere nedlæggelsen af overkørslerne ud fra en vurdering af udgifter og sikkerhedsgevinster.

Med en ramme på 5 mio. kr. til et investeringsprogram vil det være muligt at nedlægge eller sikre en række af de overkørsler som både Atkins og lokoførerne prioriterer nedlagt/sikret. Det foreslås, derfor, at Lemvigbanen i 2008 og 2009 gennemfører et program for nedlæggelse af overkørsler inden for denne ramme.

Odderbanen:

Odderbanen har over en lang årrække løbende nedlagt usikrede overkørsler. Enkelte overkørsler nedlægges i forbindelse med det foreslåede spormoderniseringsprojekt. Der forventes ikke yderligere væsentlige udgifter til nedlæggelse af overkørsler på Odderbanen.

Mindre investeringer

Investeringer i levetidsforlængelse af nuværende Y-togsæt

Odderbanen har i nogle år haft et budget på ca. 2 mio. kr. til levetidsforlængelse af banens 6 Y-tog. Denne udgift bortfalder i løbet af 2008 såfremt der indsættes nyere tog 1. januar 2009.

Til gengæld vil der i perioden frem til 2013 blive behov for at investere i levetidsforlængelse af Lemvigbanens tog.

Mindre investeringer i perroner og ventefaciliteter.

Ud over den løbende vedligeholdelse af perroner og ventefaciliteter, som afholdes over driftsbudgettet vil det i forbindelse med indsættelse af nye togsæt blive nødvendigt at tilpasse perroner for at få fuldt udbytte af muligheden for niveaufri indstigning.

Investeringer i køretøjer

Odderbanens Trolje ombygges i 2007 og Lemvigbanen anskaffer ny(brugt) trolje i 2007. Der forventes ikke væsentlige udgifter i investeringsplanen

**Investeringer i stationsbygninger/værksteder**

Lemvigbanen vurderer, at det inden for kort tid vil være nødvendigt, at renovere Lemvig Station, og at denne renovering ikke kan gennemføres løbende inden for driftsbudgettet. Endvidere ønskes opført en uopvarmet remise til henstilling af spormateriel, trolje m.v. samt lager for banevedligeholdelsesmaterialer.

Løbende nedlæggelse af usikrede overkørsler på Lemvigbanen fra 2010

Efter gennemførelse af programmet for nedlæggelse af de overkørsler, der udgør den væsentligste sikkerhedsrisiko foreslås det, at Lemvigbanen fra 2010 løbende nedlægger usikrede overkørsler.

Brorenoveringer

På banerne foretages jævnlige broeftersyn, som betyder at der løbende kommer krav om renovering af broer.

Det er ikke hensigtsmæssigt, at de nævnte mindre investeringer indgår specifikt i den langsigtede investeringsplan, da der kan opstå behov for at udskyde projekter til fordel for mere akut nødvendige tiltag såsom renovering af broer

På baggrund af banernes indmeldinger og de hidtidige erfaringer med mindre investeringer på banerne foreslås det, at der fra 2008 afsættes et rammebeløb på 3 mio. kr. i investeringsplanen til sådanne investeringer. Det foreslås, at beløbet prioriteres årligt i forhold til de behov, der er på de to baner.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S
Banegårdsvej 2
7620 Lemvig

Adelgade 13
1304 København K
Telefon 7226 7000
Direkte 7226 7088
Fax 7226 7070
bbw@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Journal nr. T594-000039

Dato 28.03.2007

Handlingsplan for færdiggørelse af et opgraderet sikkerhedsniveau ved VLTJ

Trafikstyrelsen har som sikkerhedsmyndighed i forbindelse med den igangværende modernisering af VLTJ's sikkerhedsbærende færdselsregler og infrastruktur haft en løbende kontakt med VLTJ.

Siden slutningen af 2004 har VLTJ fulgt den løbende aftalte planlægning med de ændringer, som har været naturlige at foretage, og hvor et væsentligt sikkerhedsfremmende skridt har været etablering af linieblok til erstatning for den radiodirigerede trafikafvikling.

Etablering af et nyt sikringsanlæg i Strande i september 2006 gjorde det muligt at føre linieblokken frem til Harboøre, så trafikken fra Vemb til Harboøre nu afvikles på grundlag af en teknisk sikkerhed, som har givet et væsentligt sikkerhedsløft, og samtidig har givet mulighed for en forbedret sikring af overkørslerne på stationerne, hvilket også er blevet gennemført.

På strækningen mellem Harboøre og Thyborøn afvikles trafikken fortsat som "radiodirigeret trafikafvikling" på grundlag af radiomeldinger mellem det enkelte togs lokomotivfører og fjernstyringscentralen i Lemvig.

Det betyder, at trafikken mellem Vemb og Thyborøn afvikles efter to meget forskellige trafikafviklingsystemer, hvor Harboøre er "grænsestation" mellem den tekniske sikkerhed, som i normalsituationen er uafhængig af menneskelige fejl omkring køretilladelser (linieblokken), og den radiodirigerede trafikafvikling baseret på ankomstmeldinger fra lokomotivføreren til fjernstyringslederen og køretilladelser fra fjernstyringslederen til lokomotivføreren. I sidstnævnte situation er fejlmulighederne ikke understøttet af en teknisk sikkerhed, fordi radiomeldingerne alene baserer sig på notater hos stationsbestyreren og lokomotivføreren.

Trafikstyrelsen er af den opfattelse at blandingen af de to meget forskellige driftssystemer er ikke hensigtsmæssig og i længden heller ikke sikkerhedsmæssig forsvarlig, og det må betegnes som sikkerhedskritisk, hvis det aftalte sikkerhedsmål med linieblok mellem Vemb og Thyborøn ikke fuldføres snarest, idet der med 2 så forskellige driftssystemer baseret på hhv. teknisk sikkerhed (linieblok) og den menneskelige faktor (radiodirigeret) kan være en risiko for at lokomotivfø-

LEMVIGBANEN

29 MAR.2007

Side 1 (2)

Lb.-nr.	J.-nr.
33	25.08

Kopi til Midttrafik
- - - Region Midtjylland ✓

terne ikke er opmærksomme på hvilket aktuel driftsform der køres under.

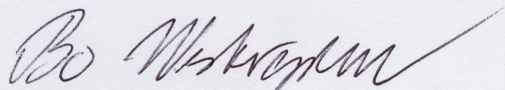
Journal nr. T594-000039

Dato 28.03.2007

Det er ikke Trafikstyrelsen bekendt om VLTJ på nuværende tidspunkt har taget skridt til at igangsætte etablering af sikringsanlæg i Thyborøn, og få fortaget de nødvendige ændringer i sikringsanlægget i Rønland, herunder etablering af U-signaler, så linieblokken kan føres helt frem til Thyborøn til erstatning for de nuværende radiomeldinger.

Trafikstyrelsen skal derfor anmode VLTJ om at få fremsendt status eller handlingsplan for en endelig afslutning af den sikkerhedsmæssige opgradering, der forudsatte at der skulle etableres linieblok mellem Harboøre, Rønland og Thyborøn.

Med venlig hilsen



Bo Blom Westergren
trafikinspektør