

Per Tankred Holm

Fra: Henning Salling
Sendt: 13. august 2017 22:30
Til: Claus Meldgaard; Per Tankred Holm; Peter Hermansen; Hanne-Marie Sieg Sørensen; Kim Kofod Hansen
Emne: Fwd: Mulig overdragelse af ansvaret for togstrækningen Holstebro-Vemb-Skjern til Region Midtjylland
Vedhæftede filer: image001.png
Opfølgingsflag: Flag for opfølgning
Flagstatus: Fuldført

Sendt fra min iPad

Start på videresendt besked:

Fra: Ole Sørensen <os@Midttrafik.dk>
Dato: 13. august 2017 kl. 22.15.40 CEST
Til: Henning Salling <Henning.Salling@RU.RM.DK>
Cc: Jens Erik Sørensen <JES@Midttrafik.dk>, Niels-Jørgen Danielsen <NJD@Midttrafik.dk>, "mv@mjba.dk" <mv@mjba.dk>
Emne: Mulig overdragelse af ansvaret for togstrækningen Holstebro-Vemb-Skjern til Region Midtjylland

Kære Henning

I forlængelse vores drøftelse i torsdags fremsender jeg hermed vores foreløbige administrative bemærkninger til en evt. overdragelse af ansvaret for togstrækningen Holstebro-Vemb-Skjern til Region Midtjylland med virkning fra køreplansskiftet i december 2020.

Under forudsætning af,

- at de af ministeriet oplyste passagerindtægter kan opretholdes,
- at fællesomkostningerne til drift af de to strækninger kan deles efter togkilometerproduktionen på henholdsvis Skjern – Holstebro og Lemvigbanen,
- at omkostninger til ombygning af værksteder m.v., som er nødvendig for at løse opgaven kan finansieres af det statslige tilskud,
- at staten stiller 4 tog til rådighed,
- at drift på Lemvigbanen opretholdes frem til 2030,

vurderer Midttrafik, at Midtjyske Jernbaner inden for en rimelig margin har sandsynliggjort at selskabet kan gennemføre den nuværende trafik mellem Skjern og Holstebro indenfor den økonomiske ramme staten stiller til rådighed.

Det er en central forudsætning for vurderingen, at driften på Lemvigbanen opretholdes frem til 2030. I perioden frem til 2030, må der forventes behov for et trecifret millionbeløb til investeringer i infrastrukturen på Lemvigbanen. Samtidig kan der komme ændringer i betingelserne for det statslige bloktilskud til Regionerne, som kan ændre fundamentalt på regionens økonomiske forudsætninger for opretholdelse af drift på Lemvigbanen.

Regional overtagelse af ansvaret for Holstebro – Vemb - Skjern vil derfor frem til 2030 få betydning for eventuelle beslutninger om fortsat drift på Lemvigbanen.

Indtægterne fra strækningen udgør også en risiko. Der bør opnås en form for garanti for, at de af staten forudsatte indtægter opretholdes, hvis passagerkilometerproduktionen opretholdes, og den nuværende passagerkilometerproduktion bør valideres.

Trafikalt vurderer Midttrafik, at den direkte forbindelse mellem Skjern og Holstebro bør opretholdes svarende til de nuværende forhold. En overtagelse og udskillelse af trafikken Skjern – Holstebro fra den øvrige trafik i udbuddet vil alt andet lige give bedre muligheder for at tilpasse trafikken til de interne rejser på strækningen, da den kan planlægges uafhængigt af materielomløb i den tilbageværende udbudspakke. Dog vil Banedanmarks kapacitet på stationerne i Skjern og Holstebro kunne udgøre begrænsninger for køreplanlægningen.

For rejser ud over strækningerne betyder en overtagelse, at der ikke vil blive kørt gennemgående tog fra Herning eller Esbjerg mod Ringkøbing Holstebro. Konsekvenserne heraf kan ikke umiddelbart vurderes. De vil afhænge af konkrete køreplanoplæg, herunder hvordan korrespondancer i Skjern vil blive prioriteret i forhold til øvrige hensyn, hvis strækningen kommer til at indgå i det samlede udbud. Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at vurdere mulighederne for at skabe korrespondancer i Skjern, men der kan vise sig både positive og negative konsekvenser af at isolere driften mellem Skjern og Holstebro.

Trafikalt kan det give mening, at køre myldretidstog fra Lemvig direkte til Holstebro og koordinere korrespondance i Vemb på øvrige tidspunkter, hvis dette kunne ske sammen med en hel eller delvis nedlæggelse af busrute 24 Lemvig – Holstebro.

Økonomisk vil den øgede trafik mellem Vemb og Holstebro kunne dækkes af det statslige tilskud, hvis der er plads til det, herunder muligvis også kapitalomkostninger til evt. ekstra materiel. Denne betjening er i princippet også muligt uden en overtagelse af trafikansvaret, men hermed også uden statslig finansiering.

Takst Vest, hvor der sker en opdeling mellem togtakster og Midttrafiks takster, vil udgøre en række praktiske og administrative udfordringer, hvis trafikken overtages. Der er to løsninger:

1. Taksterne på strækningen følger togtaksterne som følge af, at det er trafik, der køres efter aftale med staten, og at det er disse takster, der er forudsætningen for indtægten.
2. Midttrafiks takster anvendes.

Venlig hilsen

Ole Sørensen
BUS Planlægning og udvikling
Gruppeleder

87 40 82 55 • 20 51 70 46
os@midttrafik.dk

