

Til

Udvalget for Trafik og Regional Udvikling i Region Hovedstaden

Kopi til

Lokaltog A/S

Dokumentnummer
1905862**Dato**
04 09 2024**Sagsbehandler**
ARB**Direkte**
+45 36 13 18 06CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798**Svar på spørgsmål stillet af Udvalget for Trafik og Regional Udvikling vedr. indkøb af nye batteritog til Nærumbanen**

21. august 2024 behandlede Udvalget for Trafik og Regional Udvikling sagen om indkøb af nye batteritog til Nærumbanen. I forbindelse hermed blev der fra Udvalget stillet tre konkrete spørgsmål som Movia og Lokaltog af regionens administration 29. august er blevet bedt om at svare på.

Svarene er udarbejdet som et supplement til den business case som Udvalget for Trafik og Regional Udvikling bad Lokaltog om at udarbejde 20. marts 2024, indeholdende et konkret scenarie om køb af batteritog. Business casen er tidligere forelagt Udvalget.

Spørgsmål og svar er oplistet herunder.

- *Kan man køre med færre tog (f.eks. to tog) og hvilken betydning har det for afgangsfrekvens, økonomi og passagertal?*

Lokaltog oplyser følgende: I sagens natur er det således, at jo færre tog der er til rådighed for driften, jo lavere afgangsfrekvens kan der køres med og jo færre passagerer vil der være. Selvom det vil være billigere at købe og vedligeholde færre tog samt billigere at køre færre togkilometer, så falder de samlede omkostninger ikke proportionalt med en reduktion af antallet af togsæt og kørte togkilometer. Årsagen er, at der udover de tog der skal være for at afvikle køreplanen også skal være et reservetog. Så jo færre driftstog der er i forhold til det ene reservetog, jo større bliver den gennemsnitlige omkostning pr. driftstog og kørte togkilometer. Samtidig er det også forventningen, at indkøbsprisen pr. tog vil blive højere jo færre tog der købes, da leverandørens omkostninger til tilbud, projektstyring, udvikling og opstart af produktionslinje vil blive fordelt på færre togsæt. Dette aspekt forventes reelt at have en ret stor indflydelse på togets pris, når antallet af tog er lille.

Lokaltogs markedsdialog viste desuden, at en ordre på kun fire batteritogsæt inden for letbanesegmentet er så lille en ordre for togproducenterne, at der i markedsdialogen var togproducenter der oplyste Lokaltog, at de ikke var interesseret i at byde på ordren grundet det lave antal togsæt. Ved en eventuel reduktion af antal togsæt øges risikoen yderligere for, at togmarkedet ikke ønsker at deltage i udbuddet, ligesom det også reducerer konkurrencen om at vinde udbuddet, da der er sandsynlighed for at færre togproducenter er interesseret.

Såfremt der skal gennemføres beregninger på de økonomiske konsekvenser ved en business case med færre tog, så kræver det som minimum at det præciseres hvilken køreplan der skal køres og hvor mange togsæt der ønskes, hvorefter Lokaltog vil anbefale, at gennemføres en fornyet markedsdialog vedr. interessen og prisniveauet vedr. køb af færre tog end fire.

- Hvad er mulighederne for levetidsforlængelse og hvor længe kan de nuværende tog holdes kørende ved levetidsforlængelse?

Lokaltog kan ikke anbefale at RegioSprinterne skal køre udover den nuværende forventede restlevetid ultimo 2030. Lokaltog kan ikke entydigt give en eksakt dato for hvor længe et tog kan køre, men for RegioSprinterne vedkommende, som er fra 1999, så stiger risikoen for hvert år de skal køre i forhold til at tog skal holde ude i længere tid, da det bliver sværere at skaffe reservedele til togene. Der er oprindeligt kun produceret 39 RegioSprinterne på verdensplan, og der er kun ca. 18 tilbage i drift. Det har den konsekvens, at det bliver sværere og sværere at skaffe reservedele til togene. I fald at togene skal levetidsforlænges udover ultimo 2030, så er der behov for at lave en grundig vurdering heraf. Lokaltog har desværre ikke mulighed for at gøre det med en kort frist.

- Kan man indsætte krav om færre ladesteder og/eller krav om statisk/dynamisk opladning og dermed få prisen ned? Hvad er konsekvenserne herved?

I den tidligere fremsendte business case, er Lokaltogs strategi for et kommende udbud for Nærumbanen at udbyde opgaven som et samlet projekt, så udbuddet både omfatter levering af tog og etablering af den tilhørende ladeinfrastruktur. Ud over at Lokaltogs markedsdialog viste, at dette gør udbuddet mere interessant for markedet (flere bydere er derved interesserede), så får de forskellige leverandører desuden mulighed for at designe deres løsning, så de kan levere den konkurrencemæssigt bedste løsning (pris og kvalitet), inden for de rammer Lokaltog på baggrund af regionens beslutninger definerer i udbuddet, fx vedr. køreplan, banens infrastrukturmæssige begrænsninger, mulighed for placering af ladeinfrastruktur osv. Lokaltog har derfor i den foreliggende business case lagt til grund, at man som udbyder ikke stiller krav om at togene skal kunne lade dynamisk eller statisk, eller om der skal være en eller to endestationer med lademulighed, da Lokaltog derved kan komme til at afskære nogle leverandører fra at afgive tilbud med den teknologi de har valgt at satse på og være konkurrencedygtig inden for. Lokaltog er på baggrund af markedsdialogen overbevist om, at denne strategi passer bedst til et indkøb af nye eltog tog Nærumbanen, fordi der opnås bedst konkurrence og dermed den bedste/billigste løsning for regionen.