

Budgetlægningen 2019-2022

9.4 (for)projekt om fossilfri drift på regionale lokalbaner

Fremsat af:

Miljø- og Klimaudvalget, Socialdemokraterne (A)

Formål og baggrund

Budgetforslagets sigte, er at afdække om og hvordan man kan lave et (for)projekt for fossilfri drift/el-drift på regionens lokalbaner. Administrationen anmodes om at tænke ud af boksen ift. tekniske muligheder og finansierings/fundingmuligheder ift. et konkret (for)projekt.

Forslaget skal bidrage til at løse transportsektorens udfordringer med omstilling til klimavenlig drift. Med forslaget kan der enten afsættes midler til en konkret løsning eller til en undersøgelse af mulighederne for omstilling til fossilfri drift ved fx ombygning eller anskaffelse af nyt togmateriel.

Administrationens vurdering

Administrationen vurderer, at et for-projekt for Nærumbanen er det mest oplagte projekt at igangsætte. For-projektet skal resultere i et konkret og realiserbart projekt for Nærumbanen, med mulighed for på sigt, at skalere løsningen til regionens øvrige banestrækninger.

Eksisterende togmateriel og leasing:

I Region Hovedstaden anvender Lokaltog A/S i alt 29 togsæt heraf:

- 25 togsæt af typen 'Alstom Coradia LINT 41' (herefter benævnt LINT)
- 4 togsæt af typen 'Siemens-Duewag RegioSprinter' (herefter benævnt RegioSprinter)

Lokaltog A/S leaser de 25 LINT togsæt af et datterselskab, som er 100% ejet af Lokaltog A/S. Der er tale om såkaldt 'finansiel leasing', som betyder at Lokaltog A/S har ejendomsret over togene. I praksis skal leasingen mere ses som en afbetalingsordning end en traditionel leasingaftale hvor leasingtageren betaler for brugen af det leasede. Finansiell leasing er som udgangspunkt uopsigelig ind til udløbet af leasingperioden, som i dette tilfælde er frem til år 2034. Lokaltog A/S har dog mulighed for at sælge togene fordi de har ejendomsretten.

Movia oplyser, at salgsprisen for brugt togmateriel normalt ligger på 60-70% af restgælden (den resterende leasingforpligtigelse). Restgælden for de 25 LINT togsæt var ved årsskiftet 362 mio. kr. Altså en forventelig salgspris på omkring 217-253 mio. kr. Movia oplyser endvidere at markedet for brugte dieseltog af denne type er forholdsvis lille.

De 4 RegioSprinter tog kører udelukkende på Nærumbanen. Togsættene blev betalt ved anskaffelsen i 1999. Der er således ingen restgæld i disse tog. Togene vurderes udskiftningsmodne i 2025.

Miljøtiltag på eksisterende togmateriel:

Movia oplyser, at de arbejder på et forslag om miljøtiltag på de 25 LINT togsæt. Miljøtiltagene har fokus på løsninger der kan reducere partikeludledningen og forbedre brændstoføkonomien. Forslaget vil først være muligt at implementere fra år 2020. Det skyldes at værkstedskapaciteten hos Lokaltog A/S er fuldt udnyttet frem til 2020 pga. implementering af udstyr i togene til det nye signalsystem ERTMS, og pga. nødvendigt vedligeholdelsesarbejde på togenes motorer som skal udføres når togene har kørt et vist antal tusinde kilometer.

DTU samarbejde og nyt togmateriel:

Omkring nye tekniske muligheder har Danmarks Tekniske Universitet - Center for jernbaneteknologi (Railtech DTU) ved en uforpligtende forespørgsel givet udtryk for at DTU gerne vil bidrage med en kvalificering af et for-projekt. DTU har løbende kontakt med industrien/banebranchen, og det er først og fremmest inden for materiel til lokalbaner/mindre regionalbaner, at DTU ser en udvikling i designet af batteri- og brinttog. DTU peger på at det kunne være relevant, at se på den aktuelle drift med de nye Alstom brinttog (iLint) i Nordtyskland. Togene er tilnærmelsesvis af samme type/design, som dem der kører på lokalbanerne i dag, hvilket kan give en række drifts- og vedligeholdelsesfordele.

DTU foreslår at tage udgangspunkt i Nærumbanen, hvor togmateriellets (de 4 RegioSprinter tog) levetid er kortest og vurderes udskiftningsmodne i 2025.

Nærumbanens og Letbanens infrastruktur:

Hovedstadens Letbane har den 18. maj 2018 besluttet, at igangsætte en analyse af mulige driftsformer på Nærumbanen fra 2023. Analysen er en screening af de trafikale, økonomiske og miljømæssige perspektiver ved enten en fysisk sammenbinding af Nærumbanen og Letbanen eller etablering af fælles faciliteter for omstigning mellem de to baner. Ved fysisk sammenbinding vil Nærumbanen omdannes til letbane og udstyres med køreledninger. Budgetforslaget om et for-projekt for Nærumbanen vil indeholde et krav om udveksling af viden mellem de to projekter således, at deres resultater ikke direkte modarbejder hinanden.

EU-finansieringsmuligheder:

Det muligt, at søge EU-midler under Interreg ØKS til projekter der relaterer sig til miljøvenlig transport og smarte løsninger. Det vil dog være et krav, at projektet bidrager til grænseregional merværdi (erfaringsudveksling, kompetenceudvikling, fælles projekt/aktivitetsudvikling) samt, at projektet har et udviklingselement, som gør, at indsatsen ikke ville have været udført uden Interreg midler. Der må altså ikke alene være tale om drift.

Administrationen vurderer, at muligheden for EU-midler til for-projektet er begrænset, men at resultatet af for-projektet måske vil kunne realiseres vha. EU-finansiering.

Administrationens forslag:

På baggrund af den forholdsvis korte levetid på de 4 gældfri RegioSprinter togsæt, som kører på Nærumbanen foreslår administrationen, i overensstemmelse med DTU's anbefaling, at tage udgangspunkt i Nærumbanen. Med den nuværende teknologiske modenhed af batteri- og brinttog er Nærumbanen oplagt til et for-projekt, fordi driften på banen er isoleret fra øvrig banetraffic og fordi banen blot er 8 km lang. For-projektet skal resultere i et konkret og realiserbart projekt for Nærumbanen, med udgangspunkt i fossilfrie teknologier som batteri- og brinttog. Resultatet af for-projektet skal indebære mulighed for på sigt, at udbrede konceptet på regionens øvrige baner i takt med at teknologien forbedres og modnes (fx batterikapaciteten).

Sammenhæng til de politiske målsætninger

Forslaget kan bidrage til at gøre hovedstadsregionen til en grøn og innovativ metropol med effektiv og bæredygtig mobilitet. Forslaget vil bidrage til at nå nedenstående effektmål fra ReVUS:

- Transportsektoren skal være fri for fossile brændstoffer i 2050.
- Støj- og luftforureningen fra transportsektoren nedsættes med 40 procent inden 2025.

Forslagets konsekvenser – økonomi, personale og tid (i mio. kr.)

	2019	2020	2021	2022
Løn til evt. nye årsværk				
Øvrig drift	1,0			
Etableringsudgifter				
Årsværk (hvis der skal ansættes nye) Angiv antal				
Samlet udgift	1,0			

Forslaget vedrører (finansieringsmæssigt):

Sundhedskassen	
Den regionale udviklingskasse	X
Det sociale område	