

Optimal omfordeling af Desiro togsæt, homogenisering af materielflåderne, fremskaffelse af tilstrækkeligt materiel til Midtjyske Jernbaner og forenklet indkøb af nye lokaltogsæt

Til transportminister Ole Birk Olesen og transportudvalget.

Til inspiration

Poul Brandt Jensen
Civilingeniør, HD og Fremtidig Jernbaneinfrastruktur Nørd
Mødestensvænge 8
3450 Allerød
61 66 99 90

Allerød 15. november 2017

Baggrund

MVJ udbuddet og Desiro togsættene

I december 2020 udløber kontrakten for MVJ trafikken. Regeringen har besluttet at kontrakten skal udvides med Svendborgbanen og Den skrå bane, hvilket umiddelbart kræver ekstra 19 togsæt. I oplægget til udbuddet forudsætter Trafik- og Byggestyrelsen derfor at DSB's 20 stk Desiro togsæt overføres til den nye MVJ operatør.

Dette fremgår også af den politiske aftale " Genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland m.v.", hvor det er aftalt at "Parterne er enige om, at overdragelsen af de 41 togsæt, der i dag kører i Midt- og Vestjylland håndteres ved - gennem udbudsmaterialet - at pålægge den kommende operatør at overtage disse togsæt. Hermed overgår ejerskabet til den vindende operatør, som finansierer materielkøbet ved genudbuddets start i december 2020. Parterne er endvidere enige om, at det nødvendige ekstra togmateriel til et udvidet udbud tilvejebringes ved, at staten stiller eksisterende Desiro tog til rådighed for udbuddet."

Af "Afrænsning af udbudspakke for regionaltogetrafik i Midt- og Vestjylland 2020", Note til tabel 8, side 19 fremgår det at DSB's 20 Desiro togsæt er anskaffet over to omgange og ikke kan koble med hinanden. Hvilket vil påføre MVJ operatøren (yderligere) en begrænsning i den daglige planlægning.

Der findes imidlertid en alternativ løsning, som optimere fordelingen af Desiro togsættene, således at dette problem undgås, samtidig med at en markant homogenisering af operatørens materielflåde tilvejebringes, og indkøb af nye togsæt forenkles.

Sidst, men ikke mindst, sikrer forslaget at der er tilstrækkeligt materiel til at Midtjyske Jernbaner kan overtage strækningen Skjern-Holstebro.

Materielsituationen i dag

DSB

8 stk Desiro togsæt. Byggeår 2010. (Lille Syd)

12 stk Desiro togsæt (lejet). Byggeår 2002. (Svendborgbanen)

Nordjydske jernbaner

13 stk Lint togsæt. Byggeår 2016-2017 140 km/time

8 Desiro togsæt. Byggeår 2001-2005 120 km/time

Midtjyske Jernbaner

3 meget gamle togsæt

MVJ operatøren (Arriva)

29 stk Lint togsæt. Byggeår 2003-2004

12 stk Lint togsæt. Byggeår 2010

2 stk Lint togsæt. Byggeår 2012 (Ejes af Vestbanen)

Lokaltog

41 stk Lint togsæt. Byggeår 2006

4 stk Regiosprinter togsæt. Byggeår 1998

13 IC2 togsæt (Lollandsbanen)

Materielsituationen efter omrokering

Nordjydske jernbaner

13 stk Lint togsæt. Byggeår 2016-2017 140 km/time

8 Lint togsæt. Nyindkøbes. 140 km/time

Midtjyske Jernbaner

8 stk Desiro togsæt. Byggeår 2010. (Fra DSB, Lille syd)

MVJ operatøren

29 stk Lint togsæt. Byggeår 2003-2004

12 stk Lint togsæt. Byggeår 2010

8 Desiro togsæt. Byggeår 2001-2005 (Fra Nordjyske Jernbaner) (2 stk ejes af Vestbanen)

12 stk Desiro togsæt (lejet). Byggeår 2002. (Fra DSB, Svendborgbanen)

Lokaltog

41 stk Lint togsæt. Byggeår 2006

4 stk Regiosprinter togsæt. Byggeår 1998

13 IC2 togsæt (Lollandsbanen)

Kun til køreplan 2020: 2 stk Desiro (Fra DSB, Lille syd)

Fra køreplan 2021 og frem: 2 stk Lint togsæt. Byggeår 2012 (Fra Arriva/Vestbanen)

Beskrivelse

Ideen er at MVJ operatøren i stedet for 8 +12 Desiro togsæt fra DSB, får 8 Desiro togsæt fra Nordjyske Jernbaner og 12 Desiro togsæt fra DSB. Disse 20 togsæt kan nemlig (efter al sandsynlighed) sammenkobles.

Midtjyske Jernbaner får DSB's 8 stk "inkompatible" Desiro togsæt, og skal dermed ikke bruge ressourcer på nyindkøb. Med 8 togsæt udskiftes de gamle togsæt ved samme lejlighed, så materielparken er homogen.

Nordjyske Jernbaner får så mulighed for at indkøbe nyt materiel kompatibelt med de eksisterende Lint togsæt. Hermed homogeniseres materielparken, med en markant besparelse på driften til følge.

Sidst, men ikke mindst, får Lokaltog 2 stk togsæt fra Vestbanen, og bevarer derved en homogen materielflåde. Vestbanen får i stedet ejerskab af 2 stk Desiro togsæt.

Hermed flyttes opgaven med at indkøbe nyt materiel fra de to operatører Midtjyske Jernbaner og Lokaltog til kun 1 operatør, Nordjyske Jernbaner, som har nylig erfaring hermed.

Nordjyske Jernbaner

Til erstatning for de 8 Desiro togsæt indkøber Nordjyske jernbaner 8 nye Lint togsæt, af samme type som de 13 togsæt de allerede har. Dermed opnås en helt homogen materielpark. Nordjyske Jernbaner har allerede en option på 4 ekstra togsæt (til brug for halvtimedrift Hobro-Aalborg). Denne option kan måske på enkel vis udvides med 8 stk.

Fordele:

- Homogen materielpark. Markant billigere i drift, planlægning, vedligehold osv.
- Alle tog kan køre 140 km/time, så forskellen i forhold til DSB's hastighed på (Hobro-)Skørping-Aalborg strækningen reduceres.
- Med 140 km/time vil hele materielflåden være forberedt, når infrastrukturen opgraderes til 140 km/time Aalborg-Frederikshavn.

Midtjyske Jernbaner

Af den politiske aftale fremgår det at " Staten stiller det antal tog (Desiro- eller Lint) til rådighed for regionen, som er nødvendig for betjeningen af strækningen med en frekvens svarende til den nuværende (timedrift). Staten vil endvidere bistå med et evt. fælles indkøbsprojekt af nye tog til Lemvigbanen og Østbanen."

Til den nye strækning Skjern-Holstebro skal der bruges 4 togsæt, hvoraf 1 er værkstedsreserve. Men der er tidspunkter, hvor alle 4 togsæt er i passagerdrift samtidig.

Midtjyske Jernbaner står desuden for at skulle udskifte sit meget gamle materiel (3 togsæt).

Det foreslås derfor at Midtjyske Jernbaner overtager de 8 Desiro togsæt fra DSB, og på den måde får en homogen materielpark. Midtjyske Jernbaner får således 1 togsæt mere end de 7 der pt. er lagt op til. Men da 7 togsæt vil være udnyttet til det yderste, så vil 8 stk gøre trafikplanen mere robust, og man kan måske også få gennemgående tog Thyborøn-Lemvig-Skjern/Holstebro.

Fordele

- Midtjyske Jernbaner skal ikke anvende ressourcer på nyindkøb af materiel
- De gamle togsæt udskiftes
- Materielparken bliver homogen.

MVJ operatøren

MVJ operatøren skal i oplægget til MVJ udbuddet overtage 19 eller alle 20 Desiro togsæt fra DSB. Imidlertid overdrages ansvaret for Skjern-Holstebro sandsynligvis til Midtjyske Jernbaner. MVJ operatøren behøver derfor ca. 3 togsæt mindre end de oprindeligt estimerede 19 togsæt, altså kun ca. 16 ekstra togsæt. MVJ operatøren har således 4 togsæt i "overskud".

Så vidt vides er der pt usikkerhed om hvorvidt, der er togsæt nok til at kunne køre gennemkørende tog Aarhus-Herning-Holstebro. Denne usikkerhed er dermed fjernet.

Hvis ellers der er togsæt nok foreslås at de 2 togsæt der ejes af Vestbanen, men opereres af Arriva, overdrages til Lokaltog. Vestbanen overtager i stedet ejerskab af 2 Desiro togsæt.

Hertil kommer at der vil opstå behov for 4 eller 2 ekstra togsæt, hvis tilvalg 5 eller 6 i kontrakten bliver valgt af Transportministeren.

Fordele

- Alle 20 Desiro togsæt kan sammenkobles
- Der er togsæt nok

Lokaltog

Lokaltog skal overtage den nye strækning Køge-Roskilde, hertil behøves (så vidt vides) 2 togsæt.

Der er i den politiske aftale lagt op til at Midtjyske Jernbaner og Lokaltog sammen indkøber togsæt, idet der i aftalen står: "Staten vil endvidere bistå med et evt. fælles indkøbsprojekt af nye tog til Lemvigbanen og Østbanen."

Det vil dog være mere optimalt at Lokaltog i stedet overtager de 2 togsæt som ejes af Vestbanen, idet disse i byggeår ligger tættere på Lokaltogs egne togsæt. Hermed forsvinder også behovet for samkøb.

Overtagelsen af Vestbanens 2 togsæt kan imidlertid først ske når køreplan 2021 træder i kraft (altså ultimo 2020). Imidlertid overtager Lokaltog ansvaret for trafikken på Køge-Roskilde strækningen et år tidligere. I samme periode står DSB's 8 Desiro togsæt fra Lille Syd ubrugt hen. Det er derfor oplagt at låne 2 af disse togsæt. (Faktisk kan man låne dem i mere end 1 år, idet Midtjyske Jernbaner i første omgang kan nøjes med 4-5 stk til Skjern-Holstebro og så få de sidste, når de Lemvigbanens gamle tog skal udskiftes. Herved opnås en buffer i perioden, hvor togsættene flyttes rundt mellem operatørerne. På samme måde kan Nordjyske Jernbaner evt. låne 2 togsæt i perioden indtil de får nye togsæt, hvis behovet opstår)

Fordele

- Lokaltog skal ikke anvende ressourcer på nyindkøb af materiel
- Materielparken bliver mere homogen, da der kun er 6 års aldersforskel på togsættene, i stedet for 13 år, hvis der er tale om nyindkøb.

Ulempe

- Det er ikke sikkert de 2 Lint togsæt fra Vestbanen kan kobles med de eksisterende 41 Lint togsæt. Kræver en nærmere undersøgelse. Som minimum kræves en softwareopdatering.

Indkøb og evt. EU-udbud

Opgaven med indkøb af nye togsæt er med nærværende senarie flyttet fra Midtjyske Jernbaner til Nordjyske Jernbaner, som har nylig erfaring hermed og vil være motiveret af at kunne få en mere homogen materielflåde.

Muligvis har overflytningen af indkøbet til Nordjyske Jernbaner den fordel at et tidskrævende EU udbud kan undgås, idet der nu er tale om et supplementskøb til Nordjyske Jernbaner, og ikke et nyindkøb til Midtjyske Jernbaner.