

Dato [dato]
J. nr. [j.nr.]

Faktaark om OPP-organisering af Fremtidens S-tog

En omlægning til automatisk S-togsdrift er en god forretning. Med et lidt længere investeringsperspektiv end de 18-19 år, som er beregnet som tilbagebetalingstiden for merinvesteringen i automatiseringen, er der således et betydeligt afkast at hente ved en succesfuld omlægning.

Denne økonomiske sammenhæng gør det relevant at lade projektet gennemføre med et betydeligt privat engagement i en form for OPP-konstruktion. Målet med en sådan konstruktion er dels at få relevante kompetencer ind til gennemførelse af automatiseringen, dels at sikre en effektiv implementering til lavest mulige omkostninger med brug af udbudsinstrumentet.

De præcise strukturer inden for rammerne af OPP-modellen – herunder markedsforhold, økonomiske strømme, incitamenter og ansvarsfordeling – skal i det kommende halvår fastlægges. Det sker gennem igangsættelse af en grundig analyse heraf, som skal være færdig medio 2018.

En automatisk drift – som det kendes fra Metroen i København – skaber en ny afhængighed mellem infrastruktur og drift, og OPP-organisationen må derfor rumme både DSB's nuværende S-togsdrift, vedligeholdelse og fornyelse af Bandedanmarks infrastruktur samt trafikstyringen på S-banen.

En fremtidig organisering af S-togsdriften i OPP-regi skal tilrettelægges så den bedst mulig tager højde for 3 processer:

- 1) Et udviklingsprojekt frem mod automatisering, hvor der foretages tilpasninger til den eksisterende infrastruktur og nye tog indkøbes og et nyt driftskoncept implementeres. Overgangen sker gradvist med en S-togslinje ad gangen efter succesfuld pilotdrift på Ringbanen i 2024-2026.
- 2) Et projekt for omlægningen af det nuværende system for S-togsdrift, hvor de nuværende S-tog udfases og den eksisterende teknologi gradvist tages ud af funktion. Samtidig skal de personalemæssige konsekvenser af omlægningen håndteres.



- 3) Sluttetilstand med automatisk drift fra omkring 2036, hvor der skal være fokus på at udnytte de muligheder, der ligger i det automatiserede system – til gavn for passagererne.

Side 2/2

I den kommende analyse tages der udgangspunkt i en OPP-konstruktion med DSB som offentlig part, men der ses også på alternative organisationsformer inden for OPP-rammen.

Med DSB som offentlig part i OPP'et vil det være DSB, der indgår partnerskab med en privat part, som bidrager med den relevante ekspertise i den tekniske omlægning til automatisk drift – altså punkt 1 oven for. DSB vil på sin side håndtere udfasningen af den konventionelle drift og vil stå for at køre de nuværende S-tog med førere, indtil de enkelte linjer omlægges til automatisk drift. Hermed vil DSB være hovedansvarlig for afviklingen af den konventionelle drift, jf. punkt 2.