



## Notat

Trafikudvalget

Dato : 18. oktober 2004  
 J.nr. : 602-923

### Muligheden for erstatningsmateriel

#### 1. Muligt erstatningsmateriel

I forlængelse af samråd AC den 1. oktober 2004 skal der hermed redegøres for økonomien i indsættelse af erstatningsmateriel i forbindelse med den forsinkede levering af IC4- og IC2-tog. Som det fremgik under samrådet er det vurderingen, at eventuelt erstatningsmateriel mest hensigtsmæssigt vil være Øresundstogsæt eller nye dobbeltdækkervogne fra Bombardier. Egenskaberne for dette materiel sammenfattes i tabel 1 herunder:

**Tabel 1: Muligt erstatningsmateriel**

	Øresundstogsæt	DD1/DD2 Bombardier (doppeltdækkervogne)
Type	Togsæt	Vogne
Alder	Nyproduceret	Nyproduceret
Kapacitet	7 stk. á 237 pladser	25 stk. á 133 pladser (dog færre pladser i de 6 styrevogne)
Hastighed	180 km/t	140 km/t
Levering	Sommer 2005 – forår 2006	2006
Idriftsættelse	Primo 2006	Primo/medio 2006
Anvendelse	Den elektrificerede del af regionaltrafikken.	Regionaltrafikken på Sjælland
Udrangering	Begrænset, men ikke undersøgt nærmere	Afhænger af det bestilte antal
Problemstillinger	Ingen	Et antal lokomotiver skal ombygges i mindre omfang.
Radio og ATC	Er indbygget	Skal indbygges
Uddannelse	Begrænset	Begrænset
Klargøring/værkstedsfaciliteter	Ingen	Begrænset
Infrastruktur	Ingen	Begrænset

## **2. Økonomiske konsekvenser af indsættelse af erstatningsmateriel**

### *Sparet kontraktbetaling til DSB*

I henhold til den kommende forhandlede kontrakt mellem Trafikministeriet og DSB om fjern og regionaltrafik 2005-2014 vil en forsinket levering af nyt togmateriel medføre en reduktion i Trafikministeriets kontraktbetaling til DSB. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at opgøre præcis hvor stor en reduktion der vil blive tale om, idet denne beregnes i forhold til den faktiske leveringstakt for de nye togsæt.

En tilsvarende bestemmelse om reduceret kontraktbetaling findes ikke i kontrakten gældende i perioden 2000-2004, men Trafikministeriet og DSB har indledt drøftelser om, hvorledes den forsinkede levering håndteres i den gældende kontrakt.

### *Udgifter til leje af materiel, dobbeltdækkervogne*

For at sikre en total udrangering af de røde regionaltogsvogne i begyndelsen af 2006 skulle DSB i givet fald leje 67 dobbeltdækkervogne samt 22 styrevogne. Da IC3-togene løbende hen over året 2006 vil blive indsat i den sjællandske regionaltogstrafik i takt med indsættelsen af IC4 togsætterne i fjerntrafikken, vil det reelle antal nødvendige dobbeltdækker vogne være mindre end de anførte 89. Det konkrete behov vil dog afhænge af hvornår på året indsættelsen af de nye dobbeltdækkervogne finder sted.

Producenten af vognene, Bombardier, vil imidlertid kun have produceret 19 vogne samt 6 styrevogne til eventuel leje i ca. 9 måneder i 2006. Dette vil dog medføre en betydelig reduktion i anvendelsen af rødt materiel.

DSB har oplyst, at priserne for leje af 25 dobbeltdækkervogne er baseret på en prisindikation fra Bank of Scotland (CBRail). De anslåede omkostninger ved leje af 25 dobbeltdækkervogne vil her være i størrelsesordenen 3 mio. kr. om måneden. Prisen antages at kunne inkludere de nødvendige modifikationer, undtagen investeringen i danske sikkerhedssystemer.

Det skal understreges, at der ikke er tale om et tilbud, men en prisindikation. CBRail vil som minimum kunne tilbyde en treårig leje aftale, og det er efter DSB's vurdering tvivlsomt, at der vil kunne findes et leasingselskab, som vil være interesseret i at indgå et arrangement for en kortere periode. Udgiften i de tre år vil derfor være i størrelsesordenen 108 mio. kr.

Herudover kommer udgifter til ombygning af de lokomotiver, der skal fremføre togene, mindre tilpasninger af infrastrukturen samt udgifter til det danske sikkerhedsudstyr. Disse forventes at beløbe sig til i alt ca. 31 mio. kr.

Det må i øvrigt bemærkes, at DSB forventer, at leveringen af erstatningsmateriellet skal gå i udbud med risiko for ekstra tidsforbrug til følge. Dette vil kunne forsinke indsættelsen.

#### *Udgifter til leje af materiel, Øresundstog*

Skånetrafikken har bestilt et antal Øresundstogsæt, der er identiske med de nuværende. Skånetrafikkens togsæt forventes leveret i perioden fra sommeren 2005 til foråret 2006. Baseret på Skånetrafikkens forventede indsættelsesplan, har Skånetrafikken stillet sig positiv overfor at udleje en del af togsættene i en periode .

DSB forventer på denne baggrund, at man vil kunne leje 7 Øresundstogsæt i 10 måneder fra lidt inde i 2006 og til udgangen af 2006. De 3 af disse togsæt vil muligvis kunne lejes i en lidt længere periode.

DSB har ikke indgået i egentlige realitetsforhandlinger med Skånetrafikken, hvorfor de beregnede udgifter til leje alene er baseret på DSB's hidtidige leje af Øresundstogsæt til SJ i puljetrafikken over Øresund. På baggrund af disse opgørelser forventes udgifterne til leje af 7 togsæt i 10 måneder som minimum at være 41 mio. kr.

### **3. Samlet vurdering af indsættelsen af erstatningsmateriel**

#### *Dobbeltdækkervogne*

Gennemsnitligt over en hel uge kører ca. 20-25 pct. af regionaltogene på Sjælland med ældre materiel. Afhængig af indsættelsestidspunktet for dobbeltdækkervognene vil der – som nævnt ovenfor - kunne ske en betydelig reduktion i anvendelsen af rødt regionaltogmateriel.

Ulempen ved at indleje dobbeltdækkervognene som erstatningsmateriel er, at vognene først kan indsættes i driften et stykke inde i 2006. Med den nuværende leveringsplan for IC4- og IC2-togene, og den deraf følgende materielrokade af bl.a. IC3-togene til regionaltrafikken, vil dette betyde en begrænset fremrykning af materieludskiftningen på Sjælland. Det forventes således på nuværende tidspunkt, at de første IC3-togsæt kan frigøres til regionaltrafikken på Sjælland i 1. kvartal 2006. Herefter vil der ske en løbende udskiftning – i princippet med et tog ad gangen – således de sidste røde regionaltogsvogne er udrangeret inden udgangen af 2006.

Yderligere vil det være en ulempe, at dobbeltdækkervognene formentlig vil skulle lejes i en 3-årig periode. Dette vil, jf. den nuværende leveringsplan for IC4- og IC2-togene betyde, at DSB vil have en overskudskapacitet af dobbeltdækkervogne fra 2007.

#### *Øresundstogsæt*

DSB vil som ovenfor nævnt kunne leje 7 Øresundstogsæt i de sidste 10 måneder af 2006.

Fordelen ved at anskaffe Øresundstogsæt er, at der er tale om kendte tog, der umiddelbart vil kunne indsættes i trafikken.

Ulempen er, at den passagervendte effekt – på samme måde som for dobbeltdækkervognen – vil være begrænset til en relativ kort periode. Desuden vil togene i givet fald alene kunne indsættes, hvor der er elektrificeret, for eksempel i trafikken mellem København og Ringsted. De mange pendlere på Nordvest- og Sydbanen mærker dermed ingen direkte effekt af indsættelsen af Øresundstogene.

#### *Sammenfattende*

Indsættelsen af erstatningsmateriel har således næppe mulighed for at give passagererne reelle forbedringer i noget væsentligt omfang, og specielt ikke når den gældende leveringsplan for IC4- og IC2-togene tages i betragtning. Det må i den forbindelse bemærkes, at DSB vurderer, at den gældende leveringsplan for IC4 og IC2-togene er realistisk.

Trafikministeren vil afvente drøftelserne på Trafikudvalgets møde hos DSB den 19. oktober, før der træffes beslutning om de videre skridt i sagen.