



Trafikministeriet

## Talepapir til brug ved samråd AC vedr. IC4 den 1. oktober

---

### Spørgsmål:

*”Vil ministeren redegøre for, hvordan han vil sikre, at der ikke opstår yderligere forsinkelser i leverancen af de planlagte IC4-tøge, herunder i hvilket omfang det vil være nødvendigt med andre tog-løsninger for at fastholde tidsplanen for indsættelse af nyt materiel?”*

### Svar:

Jeg vil – med formandens tilladelse – give min redegørelse under tre hovedoverskrifter:

*Først* vil jeg give et kort oprids af baggrunden for anskaffelsen af IC4-togene.

*Dernæst* vil jeg redegøre for situationen nu og herunder komme ind på effekten af den forsinkede levering af togene.

*Til slut* vil jeg redegøre for hvilke muligheder der er for at afhjælpe forsinkelsen – f.eks. ved at skaffe erstatningsmateriel.

### **1. Baggrunden for anskaffelsen af IC4**

I november 1999 indgik den daværende regering sammen med SF og Enhedslisten en 5-årig rammeaftale for DSB. Rammeaftalen gav bl.a. DSB mulighed for at anskaffe nye tog til fjerntrafikken.

På baggrund af rammeaftalen vedtog Finansudvalget i december 2000 et aktstykke om anskaffelsen af de nye tog. Af aktstykket fremgår det bl.a., at man fra politisk side lagde vægt på især to ting:

- Det gode komfortniveau man kender fra IC3-togene skulle opretholdes
- Tilgængeligheden for bl.a. kørestolsbrugere skulle prioriteres højt. Fra politisk side specificerede man i aktstykket forholdsvis detaljeret om hvilke forhold der skulle indrettes til kørestolsbrugere

Jeg vil gerne knytte en kommentar til kravet om at komfortniveauet skulle svare til IC3-togenes.

Grundlæggende mener jeg det var en god og fornuftig beslutning. Hverken DSB eller politikerne ville kunne forsvare overfor passagererne at slække på komfortkravene. Men man må være opmærksom på, at IC3-togene i international sammenhæng faktisk er meget komfortable.

Kravet om en særlig høj komfort og handicapbetjening har derfor medvirket til at indsnævre DSB's muligheder for at vælge den nye togtype, og har gjort det vanskeligt at finde et "standardtog", der kunne bruges.

Endelig fremgår det af aktstykket, at DSB havde sendt leverancen af de nye fjerntog i udbud, og at man forventede, at de første tog kunne leveres ved udgangen af 2002. Leveringen ville dog først tage fart i perioden 2003-2005.

## 2. Aktuel situation

Som jeg også har redegjort for i mit brev til Trafikudvalget den 9. september, forventes de første IC4-tog nu leveret til DSB i maj 2005. Samtlige IC4-tog forventes leveret inden udgangen af 2006.

Jeg vil gerne understrege, at jeg synes det er ærgerligt, at passagererne nu må vente et år ekstra på de flere togafgange og de bedre tog.

Men jeg mener også, at det er vigtigt, at vi nu holder hovedet koldt. Hverken kunderne, DSB eller vi kan være tjent med halve løsninger.

Det blev som bekendt i 1999 besluttet politisk at omdanne DSB til en selvstændig offentlig virksomhed bl.a. med egen bestyrelse. Det mener jeg var en rigtig og fornuftig beslutning. DSB har en mangeårig erfaring i jernbanesektoren, og har også den direkte kontakt med kunderne. Jeg kan ikke forestille mig, at andre end DSB ville være i stand til at

træffe beslutninger om f.eks. detaljerne ved indkøb af nye tog.

Det er derfor også naturligt, at DSB kan agere som virksomhed, der kan påtage sig et klart ansvar for de dispositioner man træffer. Sådan gælder det også i sagen om IC4-togene.

Det styringsmæssige set-up i forhold til DSB er i dag tilrettelagt sådan at DSB har det direkte ansvar for driftsmæssige spørgsmål, f.eks. anskaffelsen af nye tog. Mit ansvar handler om at indsætte en god bestyrelse for virksomheden og sikre de rigtige styringsmæssige rammer for dens virke. Men mit tilsyn med DSB kan og skal ikke gå ned i enhver detalje.

Hvert kvartal holder jeg således møder med DSB's bestyrelses formandskab. Herigennem bliver jeg orienteret om status i verserende sager, og har lejlighed til at drøfte spørgsmål – eksempelvis vedrørende IC4-togene – med ledelsen i DSB.

På baggrund af, hvad DSB har tilkendegivet overfor mig på disse kvartalsmøder, kan jeg orientere Trafikudvalget om, at DSB gør sit yderste for at holde AnsaldoBreda fast på de leveringsforpligtigelser virksomheden har.

DSB har også oplyst overfor mig, at den kontrakt DSB har om leveringen af IC4-togene er meget stærk. DSB har bedt advokatfirmaet Kromann&Reumert vurdere sagen. DSB har oplyst, at Kromann&Reumert mener, at DSB med kontrakten med Ansaldo Breda har en klar retsstilling. Efter oplysningerne fra DSB er det også vurderingen, at DSB har en god sag for så vidt angår de krav virksomheden nu har rejst overfor Ansaldo i forbindelse med forsinkelsen i leveringen af togsættene.

Samlet set oplyser DSB, at Kromann&Reumert mener, at DSB har håndteret kontraktrelationen til Ansaldo korrekt og konsistent.

DSB har oplyst, at den vurdering virksomheden har modtaget fra Kromann&Reumert intet har at gøre med den risikovurdering af tidsplanen, som Den Norske Veritas har gennemført for DSB og som blandt andet har været refereret i pressen. Selv om der efter Den Norske Veritas vurdering er en væsentlig risiko i tidsplanen, ændrer det ikke ved, at DSB har en stærk kontrakt med Ansaldo.

På denne baggrund mener DSB kun der er ét at gøre: Man må fortsætte med at opretholde presset på AnsaldoBreda for at sikre, at togene leveres i den lovede kvalitet. Den vurdering kan jeg tilslutte mig.

## Trafikkøberforhold

Selv den bedste leverandørkontrakt kan imidlertid ikke som ved et trylleslag få IC4-togene ud at køre som planlagt.

Som trafikminister har jeg også en anden rolle overfor DSB. Jeg står således som DSB's væsentligste trafikkøber, og har en trafikkontrakt med DSB. Som trafikkøber og kontraktholder, synes jeg naturligvis, at situationen er dybt beklagelig, og derfor har Trafikministeriet indledt drøftelser med DSB om trafikkontrakten.

Væsentligst betyder forsinkelsen to ting:

- *For det første* vil passagererne opleve, at den planlagte udskiftning af materiel ikke sker så hurtigt som planlagt.
- *For det andet* vil DSB først kunne forøge antallet af afgangene i 2007. Tidligere forventede man, at dette kunne ske i 2006.

## Materielrokade

Om det første punkt – materieludskiftningen - kan jeg oplyse, at det vil betyde, at passagererne i den sjællandske regionaltrafik frem til udgangen af 2006 vil opleve, at der på nogle togafgange fortsat kører de gamle røde regionaltogsvogne. Set som et gennemsnit over en hel uge vil 75-80 pct. af togene på Nordvest- og Sydbanen dog køre med moderne materiel.

Det røde materiel vil altså være i brug et år mere end DSB hidtil har planlagt. Udskiftningen af vognene planlægges nu, at ske gradvis i løbet af 2006.

Samtidig betyder det også, at der først kan overføres Desirotog til Grenaabanen i løbet af første og andet kvartal 2006. Det er 3-4 måneder senere end forudsat. Når Grenaabanen genåbner i december i år skal der som bekendt køres efter en forbedret nærbanekøreplan med hurtigere forbindelser.

#### Køreplansudvidelser

Vedrørende det andet punkt - produktions- og dermed serviceudvidelsen - har DSB oplyst mig, at man fortsat kan gennemføre de driftsudvidelser, der er planlagt i 2005.

Væsentligst betyder det, at betjeningen på Kystbanen udvides betydeligt, og der kommer lyntog til Ålborg hver time. 4 af togene vil dog på hverdage blive kørt med de ældre MR-tog.

De planlagte udvidelser fra 2006 må desværre i betydelig udstrækning udskydes til starten af 2007. Det vil blandt andet sige, at betjeningen i den sjællandske regionaltrafik udenfor myldretiden ikke udvides som planlagt i 2006, men at udvidelsen først sker fra 2007.

DSB vil dog i 2006 gennemføre en mindre udvidelse i Østjylland, hvor der også de seneste år har været en ganske pæn passagervækst.

Der vil her som planlagt blive indført et nyt regionaltogssystem, der hver time vilkøre mellem Fredericia og Århus, og som bl.a. vil betjene den ny station i Hedensted.

Forhandlet kontrakt

I kontraktmæssig sammenhæng vil forsinkelsen af IC4-togene medføre, at vi reducerer den statslige betaling til DSB.

Der er i den nye kontrakt, som jeg underskrev med DSB i marts i år, klare regler for, hvordan det håndteres i den forhandlede kontrakt, der gælder fra nytår, og vi drøfter i øjeblikket med DSB, hvordan den del af forsinkelsen, der vedrører den nuværende kontrakt skal håndteres.

### 3. Afhjælpende foranstaltninger

En reduktion af DSB's kontraktbetaling får naturligvis ikke IC4-togene ud at køre.

Det kan derfor overvejes, om man skal søge at korttidsleje togmateriel, så de ældste vogne kan udrangeres som forventet, og de planlagte produktionsudvidelser også kan gennemføres. Dette er der også mulighed for, jf. den nye kontrakt jeg har indgået med DSB.



DSB har undersøgt markedet for ledigt togmateriel. Jeg vil – med formandens tilladelse – udlevere et oversigtsnotat, som sammenfatter DSB's oplysninger om hvilket materiel, det vil være muligt at leje.

*[Oversigt uddeles]*

Jeg vil gerne knytte en kommentar til notatet.

Væsentligst vil der under ingen omstændigheder være så meget materiel på markedet, at man vil kunne gennemføre de planlagte produktionsudvidelser før 2007, når IC4-togene er indsat.

Spørgsmålet er derfor alene, hvor meget man kan og ønsker at gøre for at kompensere for, at de røde regionaltogets vogne på Sjælland udskiftes et år senere end det oprindeligt var planlagt.

Hvis anskaffelsen af erstatningsmateriel skal have nogen reel effekt, vurderer DSB ikke det vil være relevant at anskaffe de to førstnævnte typer togsæt fra Bombardier og Talbot.

Der vil derfor umiddelbart være to muligheder:

- Enten skal man forsøge at leje nogle af de 12 Øresundstog, som Skånetrafikken vil anskaffe i 2005-2006.

- Eller også skal man beslutte sig for at leje et antal dobbeltdækkervogne.

*Fordelen* ved at leje Øresundstogsæt er, at det er kendte tog, der har dansk ATC og strækingsradio. Der skal ikke uddannes personale, og det vil være forholdsvis enkelt at sætte togene ind i den almindelige køreplan.

*Ulempen* er, at der er tale om forholdsvis få tog, der kun kan indsættes på strækninger med el-drift. De mange pendlere på Nordvest- og Sydbanen vil derfor næppe få nogen glæde af indsættelsen, og det er da også DSB's vurdering, at løsningen ikke vil have en nævneværdig kompenationseffekt. Desuden vil togene også før eller siden skulle tilbageleveres til Skånetrafikken.

*Fordelen* ved at leje dobeltdækkervogne er, at de vil kunne lejes i en længere periode, som DSB måtte bestemme. Samtidig kan der lejes et antal, der gør det muligt at udrangere alt rødt materiel.

*Ulempen* er, at dobbeltdækkervognene tidligst kan leveres i midten af 2006. Hvis den nuværende leveringsplan for IC4-togene holder, vil det altså betyde, at udrangeringen af det røde materiel fremrykkes med højst ½ år. Det mener jeg er at skyde gråspurve med kanoner. Samtidig

vil dobbeltdækkervognene også kun skulle lejes i en kortere periode, hvilket altid medvirker til at gøre en lejekontrakt dyr.

Reelt er spørgsmålet derfor, om man er villig til at bruge penge på at leje dobbeltdækkervogne som en slags "forsikring" mod, at der sker forsinkelser på IC4-togene, som ligger ud over den nye leveringsplan som DSB har modtaget fra Ansaldo. Det er nemlig kun hvis dette sker, at der vil være nogen reel effekt af at leje vognene.

DSB har endvidere oplyst mig, at den gældende leveringsplan for IC4 og IC2-togene vurderes at være realistisk, og at det derfor ikke vil være økonomisk forsvarligt at leje erstatningsmateriel. Jeg tilslutter mig den vurdering.

Jeg vil imidlertid gerne understrege, at der hermed ikke er givet en garanti for at leveringsplanen holder. DSB har overfor mig oplyst, at man har indrettet sig på den nye leveringsplan, og at den vurderes som realistisk, men at det ikke fuldstændig kan udelukkes, at den vil skulle revideres. Sandsynligheden for at det sker vurderes dog af DSB til at være begrænset.