

**Finansudvalget**

FIU § Alm. del - § 28 - bilag 9

TRU alm. del - Bilag 368

Offentligt

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

MÓDTAGET

27 APR. 2006 14<sup>00</sup>

Den Centrale Indlevering

Dato 27. april 2006  
J nr. 534-000001

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

**Status for leveringen af IC2 togene**

Som oplyst i min orientering til Trafikudvalget af 22. november 2005, så havde AnsaldoBreda på daværende tidspunkt leveret en indikativ leveringsplan for IC2-togene. En dokumenteret plan forventedes i løbet af april måned 2006.

Jeg har nu modtaget vedlagte brev fra DSB's bestyrelsesformand, som redegør for status for den reviderede plan for IC2 leverancen.

Som det fremgår af brevet, så er tidsplanen for IC2 leverancen i den reviderede leveringsplan i overensstemmelse med den indikative leveringsplan, der blev fremlagt i slutningen af november 2005.

Således forventes det nu, at det første IC2-togsæt leveres til DSB i august 2007. DSB forventer at kunne indsætte det i kommerciel drift i 2007. Hele IC2-leverancen forventes at være gennemført i sommeren 2008.

Som det også fremgår af brevet, så er teknikken der anvendes i IC2 togene for langt hovedpartens vedkommende er den samme som i IC4. Denne teknik kan derfor genanvendes i IC2 togene. I den forbindelse har DSB oplyst, at såfremt der i forbindelse med testkørslerne eller myndighedsgodkendelsen af IC4 togene skulle opstå ændringer i de tekniske løsninger, så vil der blive taget hånd om disse ændringer i designforløbet af IC2 togene. Derudover skal det bemærkes, at DSB den 22. november 2005 oplyste, at det var forventningen at indsætte det første IC4 tog i kommerciel drift i maj/juni 2006. Dette er fortsat DSB's forventning. Denne tidsplan er dog stram og forudsætter, at der ikke opstår yderligere problemer i projektet.

Det fremgik desuden af min orientering til Trafikudvalget af 22. november 2005, at jeg havde aftalt med DSB's bestyrelsesformand, at når den endelige leveringsplan for IC2-togene blev fremlagt, ville DSB's bestyrelsesformand, foranledige en undersøgelse af, hvilke fordele og ulemper der er ved den forudsatte levering af IC2-tog, eller om der hurtigere kan indsættes nyt materiel ved at satse på andre materieltyper.

Hertil kan det bemærkes, at DSB har vurderet mulighederne for at indkøbe andre materieltyper som erstatning for IC2 togene. Ifølge DSB vil et eventuelt andet tog end IC2 tidligst dog tidligst kunne indsættes i drift i 2010.



Derudover er der en række fordele ved IC2 togene som ikke ville være tilstede, hvis man indkøbte andet materiel. For det første kan IC2 togsættene anvendes fuldt integreret med den øvrige trafik.

Side 2/2

Desuden kan de mindre IC2 tog køre i stedet for IC3, IR4 og IC4 togene i aftentimerne, da IC2 togene kan holde den samme køreplan som de øvrige materieltyper. Dette giver mulighed for en optimering af driften. Endeligt skal det bemærkes, at IC2 og IC4 anvender stort set samme reservedele, hvilket også medfører besparelsesmuligheder.

På denne baggrund finder jeg at det er fornuftigt, at DSB's bestyrelse har besluttet at fastholde AnsaldoBreda på den gældende kontrakt for IC2.

Med venlig hilsen



Flemming Hansen

Transport- og Energiminister  
Flemming Hansen  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

Kære Flemming Hansen

DSB har, som beskrevet i notat af 22. november 2005, ultimo april modtaget revideret leveringsplan for IC2 fra AnsaldoBreda. Bestyrelsen har på et møde i dag taget stilling til status for IC2 leverancen på denne baggrund. Jeg vedlægger til orientering Status pr. 26. april 2006 for IC2 leverancen.

Med venlig hilsen

Mogens Granborg  
Bestyrelsesformand

## **Bestyrelses- formand**

26. april 2006

Sølvgade 40  
DK-1349 København K

Telefon 33 54 42 01  
[www.dsb.dk](http://www.dsb.dk)

Transport- og Energiminister  
Flemming Hansen

## Bestyrelses- formanden

26. april 2006

DSB  
Sølvgade 40  
DK-1339 København K

Telefon 33 14 04 00  
Fax 33 14 14 23  
www.dsb.dk

### Status pr. 26. april 2006 for IC2 leverancen

#### Uændret leveringsplan for IC2 i forhold til AnsaldoBredas indikation i efteråret 2005.

I status af 22. november 2005 for IC4 og IC2 leverancerne oplyste DSB, at DSB i efteråret 2005 forlangte en opdateret leveringsplan for såvel IC4 og IC2 fra AnsaldoBreda (AB). Da AB i november 2005 leverede en revideret leveringsplan for IC4 til DSB, bad AB imidlertid om ud-sættelse af leveringsplanen for IC2, idet de havde behov for at lægge al deres fokus på IC4 projektet i den kommende tid. AB tilkendegav endvidere, at man ville kunne levere en ajourført IC2 masterplan efter 1. kvartal 2006 og indikerede, at IC2 leverancen vil kunne påbegyndes i 2. halvår 2007 og med afslutning af leverancen i 2008. Som led i den foreløbige aftale mellem DSB og AB omkring de kontraktuelle konsekvenser af IC4 og IC2 forsinkelserne, som parterne indgik i november 2005, tog DSB AB's meddelelse til efterretning.

DSB har nu modtaget den reviderede leveringsplan for IC2 og har i den forbindelse undersøgt fordele og ulemper ved at fastholde leverancen af IC2, og spørgsmålet har været drøftet på et ekstraordinært bestyrelsesmøde den 26. april 2006. DSB's bestyrelse har besluttet at fastholde AnsaldoBreda på den gældende kontrakt for IC2.

AnsaldoBreda leverer ifølge den reviderede leveringsplan det første togsæt til DSB i august 2007 og DSB forventer at kunne indsætte det i kommerciel drift i 2007. Hele leverancen forventes ifølge den nuværende plan at være gennemført i sommeren 2008.

#### Markedsbetragtninger

Det er vurderingen, at DSB har en god kontrakt med AB vedrørende IC2, og at DSB ikke vil kunne opnå så gunstig en kontrakt i det nuværende marked for togmateriel, hverken leveringstidsmæssigt, økonomisk eller for så vidt angår kontraktens øvrige vilkår. Den nuværende kontrakt er i faste 2002 priser, og der pålægges AB dagbøder og renter som følge af forsinkelsen.

Der findes ikke noget "standard – dieseltog" til fjerntrafik (200 km./t.) på markedet, og såfremt man valgte at ophæve IC2 kontrakten, vil processen med udsendelse af udbudsmateriale, behandling af de indkomne bud og selve fabrikationen af et eventuelt nyt dieseltog a la IC2 tage op mod 4 år. Det betyder, at et eventuelt andet tog end IC2 tidligst vil kunne indsættes i drift i 2010, og da det er DSB's erfaring, at togleverandørerne i Europa generelt har vanskeligt ved at overholde leveringsterminerne, vil der tillige herske usikkerhed om, hvorvidt en eventuel anden leverandør vil være i stand til overholde leveringsterminerne. Med andre ord vil det med en sådan løsning være endnu en årrække, før DSB vil kunne leve op til forpligtelserne i kontrakten med Transport- og Energiministeriet om offentlig service i regional- og fjerntrafikken

2005 – 2014. Det vil samtidig betyde, at DSB ikke foreløbig kan tilbyde alle DSB's kunder moderne togmateriel og køreplansforbedringer, som stillet i udsigt i planen for Gode Tog til Alle.

Side 2/2

26.04.2006

Til sammenligning betyder AB's reviderede IC2 leveringsplan, at de første IC2 tog kan indsættes på Svendborgbanen i 2. halvår 2007. Der vil herefter finde en successiv indsættelse sted på Svendborgbanen i takt med leveringen, hvilket frigør Desirotog på denne strækning, som herefter – som planlagt - bliver indsat på Grenåbanen.

### **Trafikale fordele ved IC2**

IC2 togsættene blev bestilt med henblik på dels indsættelse på Svendborgbanen dels indsættelse i fjerntrafikken. IC2 togsættene kan kobles sammen med IC4 togsæt og kan på den måde anvendes fuldt integreret med den øvrige trafik. IC2 er billigere i drift end de større IC4, og der er derfor besparelsesmuligheder ved at anvende IC2 i stedet for IC4 på strækninger og på tidspunkter med et begrænset kundeunderlag.

Det betyder, at IC4 og IC2 kan køre sammenkoblet til Fredericia, hvorefter IC4 fortsætter mod Århus og Aalborg, medens IC2 kobles fra og for eksempel fortsætter mod Herning eller Esbjerg. Denne fleksibilitet medfører en fordel for effektivitet såvel som for kunderne, idet det betyder, at det er muligt at give kunderne flere direkte tog, end hvis det blot var IC4, som betjente fjerntrafikken.

IC2 har køreegenskaber, der gør, at de kan erstatte alle DSB's øvrige typer togsæt. Det betyder mindre behov for reserver, men også, at det helt generelt er muligt at optimere driften og køre med de mindre IC2 i stedet for IC3, IR4 og IC4 i aftentimerne, da de kan holde den samme køreplan. Det betyder alt andet lige et lavere omkostningsniveau.

Endelig skal det nævnes, at IC2 og IC4 i al væsentlighed anvender samme reservedele.

### **Ny ledelse og arbejdsmetoder hos AnsaldoBreda**

Som DSB oplyste i orienteringen af 22. november 2005 har den nye ledelse i AB præsenteret ny ekspertise, som man har flyttet fra Finmeccanicas Flydivision til AB, hvilket har medført en væsentlig mere systematisk tilgang til de problemstillinger i IC4 projektet, som DSB har påpeget. Denne udskiftning udgør et afgørende skridt i færdiggørelsen af IC4 og IC2 togene.

Et yderligere aspekt, som bidrager til DSB's opfattelse, er, at den tekniske platform for langt hovedpartens vedkommende er den samme som i IC4, hvorved den kan genanvendes i IC2. Således er i størrelsesordenen 95% af software arbejdet gjort via IC4, hvilket giver langt større sikkerhed ved leverancen af IC2.

DSB's bestyrelse og direktion opretholder det maksimale pres på AnsaldoBreda for at få leveret IC4 og IC2.