

22/11 2005 12:02 FAX

001



Transport- og Energiminister
Flemming Hansen

DSB:

22. november 2005

Sølvgade 40
DK-1349 København K

Direkte 33 54 42 28
Internettet www.dsb.dk

Status pr. 22. november 2005 for IC4/IC2 leverancerne.

I status af 4. oktober 2005 angav DSB, at det var usikkert, om leverandøren (AnsaldoBreda) ville være i stand til at levere de første IC4 tog til indsættelse i januar 2006. IC2 togene bygges på samme tekniske platform som IC4, og leverancen af IC2 togene forudsætter derfor, at den tekniske platform for IC4 toget er på plads. DSB gjorde derfor opmærksom på, at det ligeledes var usikkert, om leverandøren ville kunne levere så betids, at IC2 kunne indsættes i kommerciel drift i 2. kvartal 2006.

Til Transportministerens orientering følger hermed i forlængelse af status af 4. oktober 2005 en status pr. 22. november 2005 for IC4/IC2.

- Positiv afvikling af testforløb
- Ny organisation og arbejdsmetoder hos AnsaldoBreda
- Mindre yderligere forsinkelse på IC4
- AnsaldoBreda betaler DSB 250 millioner kroner
- Større tryk i DSB's Bestyrelse til leverancen af IC4 togene

IC4 – Positiv afvikling af sporkraftmålinger

Det er leverandøren af IC4 togene AnsaldoBreda (AB), der har ansvar for gennemførelse af testene på IC4. DSB stiller testførere til rådighed samt overvåger testkørslerne og evaluerer testresultaterne

Som nævnt i DSB's status af 4. oktober 2005 afviste DSB på grund af sikkerhedsmæssige forhold, at AB startede det fulde UIC518 sporkraftmåleprogram på det forventede tidspunkt. I stedet blev der gennemført et korrigeret måleprogram, som gennemføres ved at lade anden trækraft (IC3/IR4) fremføre IC4 togsættet gennem målestrækningerne.

Det korrigerede måleprogram er nu gennemført med hastigheder op til 180 km/t. Måleresultaterne er under behandling af et eksternt rådgivningsfirma, som har gennemført måleprogrammet for AB. Herefter skal konklusionen gennemgås af en uvildig assessor, inden de forelægges for Banedanmark.

Alle måleresultaterne for den videre analyse har været tilfredsstillende, og der er ikke fundet overskridelser af grænseværdier. Der forventes derfor ikke problemer med at få togets sporkraftegenskaber godkendt til kørsel med hastigheder op til 160 km/t, hvilket er en forudsætning for de første togs indsættelse. Der gennemføres et supplerende sporkraftmåleprogram medio 2006.



De vellykkede, allerede gennemførte sporkraftmålinger udgør et væsentligt element i testforløbet og er således en vigtig forudsætning for indsættelsen af IC4 i drift.

Side 2/4

22. november 2005

Ny ledelse og arbejdsmetoder hos AnsaldoBreda

Hele AnsaldoBredas ledelse er blevet udskiftet i de seneste måneder, og har på de seneste møder med DSB's ledelse præsenteret ny ekspertise, som man har flyttet fra Finmeccanicas Flydivision til AnsaldoBreda. Dette har øjeblikkelig medført en væsentlig mere systematisk tilgang til de problemstillinger, som DSB har påpeget, og DSB har oplevet betydelige fremskridt i afklaringen af de sikkerhedsmæssige forhold. Det er DSB's vurdering, at denne udskiftning udgør et afgørende skridt i færdiggørelsen af toget.

Systemintegration og sikkerhedsstatus.

Det er fortsat forholdene omkring systemintegration og togenes sikkerhedssystemer, der er de væsentligste årsager til den angivne yderligere forsinkelse i leveringen. Med afsæt i de sikkerhedsmæssige forhold konstateret på et togsæt i august 2005 har DSB og AB gennemført en proces, hvorigennem en række principielle forhold er blevet belyst vedrørende sikkerheds- og testfilosofi. DSB og AB er nu enige om principper og retningslinier for det kommende arbejde med systemintegration/softwareudvikling samt sikkerhedsarbejdet. IC4 toget indsættes selvfølgelig ikke, før det er sikkerhedsmæssigt i orden.

IC4 - status

DSB oplyste i status af 4. oktober 2005, at DSB havde bedt Finmeccanica/AnsaldoBreda fremsende en realistisk – og gennembearbejdet revideret leveringsplan senest den 1. november 2005. DSB oplyste endvidere, at når planen var analyseret, ville ministeriet og offentligheden blive orienteret. Det var forventningen, at det ville ske ultimo november 2005.

DSB har nu modtaget en revideret overordnet leveringsplan fra Finmeccanica/AnsaldoBreda vedrørende IC4. AB leverer ifølge denne plan det 1. togsæt til DSB i april/maj 2006, og DSB forventer at kunne sætte det i kommerciel drift i maj/juni 2006. Hele leverancen forventes med den nuværende plan at være gennemført november 2008. AB har tilkendegivet at ville søge at forbedre leveringstakten, som AB betegner som konservativ.

Det betyder – i forhold til DSB's mål om at det første IC4 tog indsættes i kommerciel drift i januar 2005 – en forsinkelse på 4-6 måneder for indsættelse af det første IC4 tog i drift.

Det røde materiel på Sjælland vil med denne plan – eventuelt med undtagelse af nogle få myldretidstog - kunne være udrangeret august/september 2007, hvilket tidligere var forventet med udgangen af 2006. En vurdering af, hvornår den fulde køreplan, jf. den forhandlede kontrakt med Transport- og Energiministeriet, kan implementeres, forudsætter en nærmere analyse af detailplanen, herunder en optimering af leveringstakten.

IC2 - status

Baseret på AB's leveringsplan for IC2 har det været DSB's forventning, at de første IC2 kunne indsættes i kommerciel drift i 2. kvartal 2006.

I status af 4. oktober 2005 oplyste DSB, at AnsaldoBreda var bedt om en realistisk opdateret leveringsplan for såvel IC4 som IC2. AB har imidlertid bedt om udsættelse for levering af den lovede leveranceplan for IC2, idet de har behov for



at lægge al deres fokus på IC4 projektet i den kommende tid. AB har lovet at levere en ajourført IC2 masterplan efter 1. kvartal 2006. Forsinkelsen på IC4 leverancen vil naturligvis få en afsmittende virkning på IC2, da hovedparten af løsningerne i IC4 genanvendes i IC2. Dette er en af hovedforudsætningerne for en optimering, økonomisk og teknisk, af DSB's materielstrategi. AB har indikeret, at IC2 leverancen vil kunne påbegyndes i 2. halvår 2007 og med afslutning af leverancen i 2008.

Sid: 3/4

22. november 2005

DSB har på nuværende tidspunkt fravalgt at tage initiativ til at hæve IC2 kontrakten. Det er vurderingen, at DSB ikke vil kunne opnå så gunstig en kontrakt i det nuværende marked for togmateriel, hverken leveringstidsmæssigt eller økonomisk. Den nuværende kontrakt er i faste priser, og der pålægges AB dagbøder og renter som følge af forsinkelsen.

DSB vil orientere Ministeriet og offentligheden, når den reviderede leveringsplan for IC2 foreligger.

Eventuelt erstatningsmateriel til Grenaabanen

IC2 togene skal blandt andet indsættes på Svendborgbanen, hvorved der frigives Desiro tog til Grenaabanen.

DSB orienterede i status af 4. oktober 2005 Ministeren om, at "ved en eventuel yderligere forsinkelse anser DSB det for usikkert at nå DSB's mål med indsættelse af moderne materiel på Grenaabanen inden udgangen af 2006. DSB undersøger derfor mulighederne for at skaffe erstatningsmateriel, således at DSB så hurtigt som muligt kan tilbyde kunderne på Grenaabanen moderne togmateriel".

DSB har i den mellemliggende periode undersøgt markedet og konstateret, at det i øjeblikket er muligt at lease 8 moderne togsæt til indsættelse på Grenaabanen, såfremt det ønskes. Markedet ændrer sig imidlertid løbende, og en eventuel leasing af 8 moderne togsæt til indsættelse i løbet af 2006 fordrer en relativ hurtig kontraktindgåelse.

Der vil i givet fald skulle tegnes en tillægskontrakt med Transport- og Energiministeriet, som skal udmøntes i et aktstykke, som skal forelægges for Finansudvalget.

Finmeccanica/AnsaldoBreda – retsstilling

DSB oplyste den 4. oktober 2005, at "man med den aktuelle -, uacceptable situation in mente i øjeblikket fører en intensiv dialog med Finmeccanicas – og AnsaldoBredas topledelse omkring de kontraktuelle konsekvenser af forsinkelsen. DSB forventer denne dialog afsluttet i november måned".

DSB har i den mellemliggende periode fastholdt denne intensive dialog med Finmeccanicas – og AnsaldoBredas topledelse og resultatet heraf er, at der den 18. november 2005 er indgået en aftale mellem parterne. Følgende udgør de væsentligste vilkår:

- Finmeccanica/AnsaldoBreda betaler DSB 250 mio. kr. i henhold til kontrakterne om IC4 og IC2, fordelt med 225 mio. kr. på IC4 kontrakten og 25 mio. kr. på IC2 kontrakten.
- Betalingen vil falde med en 1/3 ultimo november 2005, 1/3 ultimo december 2005 og 1/3 ultimo januar 2006.
- DSB opretholder kravet på bøder og renter i henhold til kontrakten. DSB vil dog undlade at opkræve renter på nye forudbetalinger, mens der forhandles om et endeligt forlig.



- Der indgår en hensigtserklæring i aftalen om at parterne efterfølgende vil forsøge at finde en fælles forhandlingsløsning på de yderligere økonomiske udeståender.

Side 1/4

22. november 2005

Aftalen er et udtryk for, at der ligger et stærkt kontraktgrundlag for leverancerne af IC4 og IC2. Aftalen skal ligeledes ses som et udtryk for, at begge parter i den kommende periode vil have fokus på at få produceret og idriftsat IC4 uden en forstyrrende retssag. Men dette udelukker naturligvis ikke, at sagen på et senere tidspunkt kan blive indbragt for domstolene.