



Talepapir til brug ved åbent samråd i TRU vedr. IC4 den 3. juni 2008

Spørgsmål X: *"I forlængelse af DSB's ultimatum til AnsaldoBreda om levering af IC 4 bedes ministeren bekræfte, at manglende opfyldelse af betingelserne i DSB's ultimatum fra AnsaldoBredas side, også vil indebære, at kontrakten om levering af IC 2 tog ophæves. Samtidig bedes ministeren oplyse, hvornår IC2 togene leveres, hvis AnsaldoBreda opfylder betingelserne i DSB's ultimatum om levering af IC4 og hvilke udgifter, der vil skulle bruges på at leje erstatningsmateriel i perioden, indtil IC2 togene er leverede."*

Spørgsmål Z: *"Hvad kan ministeren oplyse om det erstatningsmateriel, som DSB vil anskaffe til indsættelse på Sjælland som konsekvens af den forsinkede levering af IC 4 togene, og om hvornår erstatningsmateriellet bliver indsat? Herunder bedes ministeren oplyse, om ministeren løbende vil give Trafikudvalget en status for fremdriften i indsættelsen af erstatningsmateriellet."*

Svar: Lad mig lægge ud med en kort opsummering.

Som jeg tidligere har orienteret Trafikudvalget om, har DSB fremsat en ultimativ frist overfor AnsaldoBreda om leveringen af de bestilte IC4-tog.

I maj 2009 skal der være mindst et IC4-tog, der er typegodkendt til landsdelstrafik og til sammenkobling



med andre togsæt – altså et togsæt, der lever op til kontrakten mellem DSB og AnsaldoBreda – OG der skal være indsat 14 enkeltkørende togsæt i landsdelstrafikken. Opfyldes disse krav ikke, vil DSB hæve kontrakterne med AnsaldoBreda på både IC4 og IC2, med henvisning til at kontrakterne er blevet misligholdt væsentligt.

Svar på spørgsmål X:

Udvalget har spurgt mig, om IC2 kontrakten i lighed med IC4 kontrakten vil blive opsagt, hvis AnsaldoBreda ikke kan leve op til betingelserne i det ultimatum DSB har stillet.



Jeg kan bekræfte, at hvis ultimatummet til AnsaldoBreda om levering af IC4-togene ikke er opfyldt i maj næste år, vil IC2 kontrakten blive opsagt sammen med IC4 kontrakten. DSB har oplyst AnsaldoBreda om dette forhold.

Af DSB's kontrakter om IC4 og IC2 fremgår det, at der går ca. 1 1/2 år fra det første fuldt godkendte IC4-togsæt er leveret til at det første IC2-togsæt leveres. Ligeledes fremgår det af IC2-kontrakten, at leverancen af de 23 togsæt skal gennemføres i løbet af ca. et år. Dette er fortsat forudsætningerne i relation til det ultimatum, som DSB har



stillet over for AnsaldoBreda for levering af IC4 og IC2.

IC2 togene var planlagt til at skulle indsættes både i landsdelstrafikken og på visse regionalstrækninger.

For regionaltrafikken gælder det, at IC2 togene skulle have haft en direkte effekt på servicen på Svendborgbanen og regionaltrafikken på Vestfyn og indirekte på Grenaabanen.

Vedr. landsdelstrafikken

Vedr. landsdelstrafikken er problemet ved forsinkelsen af IC2 parallelt til IC4 bortset fra, at IC2 skulle have været leveret senere. Som udvalget ved, vurderer DSB i øjeblikket mulighederne



for at lease moderne
erstatningsmateriel. Det kommer jeg
tilbage til i forbindelse med min
besvarelse af spørgsmål Z.

Vedr. Svendborgbanen

Svendborgbanen skulle efter planen
siden 2005 være betjent med IC2-tog.
DSB har dog på denne bane siden 2002
sørget for, at de gamle tog er udskiftet
med nye, så der kører moderne
Desirotog på Svendborgbanen. Da
lejekontrakten fra 2002 udløb blev den
imidlertid forlænget for yderligere en
fireårig periode frem til og med 3.
kvartal 2010. [Jævnfør akt 95 af 17.
januar 2006]



Det betyder, at der ikke lige nu er et presserende problem i forhold til at løfte betjeningen af Svendborgbanen. I god tid inden lejeaftalen udløber, må vi se, om DSB har fået leveret IC2, og derefter afgøre, om det bliver nødvendigt fortsat at sikre erstatningsmateriel.

Grenåbanen

På Grenåbanen kører der i dag ældre MR-tog. I henhold til Transportministeriets kontrakt med DSB skal MR-togene generelt udskiftes i perioden 2009-2011.

Det har dog været planen, at Desiro-togene fra Svendborgbanen skulle overføres til Grenåbanen, når IC2 blev indsat på Svendborgbanen. Herved



kunne man fremrykke udskiftningen af MR-tog på Grenåbanen. Forsinkelsen af IC2 betyder desværre, at denne fremrykningsplan er gået i vasken, og at Grenåbanen derfor fortsat er betjent med ældre MR-materiel frem til disse planmæssigt skal udskiftes i perioden 2009-2011.

DSB har senest oplyst mig, at man nu – inden for rammerne af den planlagte reinvestering af MR-tog fra 2009-11 - er i færd med at undersøge muligheden for hurtigst muligt at tilvejebringe nyt materiel til Grenåbanen. Der vil være tale om Desirotog eller lignende materiel.



Der er i kontrakten med DSB afsat penge til, at der skal ske en opgradering af materiellet, der betjener Grenåbanen. Det er derfor ikke forbundet med ekstra udgifter at gennemføre denne opgradering, ud over hvad Folketinget har besluttet i forbindelse med akt 95 af 17. januar 2006, der omhandler den forlængede leje af Desirotogene.

Svar på spørgsmål Z:

Udvalget har også spurgt mig, hvad jeg kan oplyse om det erstatningsmateriel, som DSB vil indsætte i den sjællandske regionaltrafik som konsekvens af den forsinkede IC4 leverance – og herunder ikke mindst *hvornår* erstatningsmateriellet kan indsættes.



DSB arbejder på højtryk [som oplyst til udvalget på mødet hos DSB d. 21. maj] på at skaffe erstatningsmateriel til indsættelse snarest muligt på de sjællandske baner. DSB arbejder i den forbindelse i to *ligeværdige* spor:

1. Hurtigst muligt at leje brugt materiel
2. Hurtigst muligt at lease nyt materiel

Vedr. brugt materiel: DSB arbejder intensivt på, at skaffe mest muligt brugt materiel til indsættelse hurtigst muligt på de sjællandske baner. DSB har oplyst, at de løbende afsøger materielmarkedet gennem henvendelser til leverandører, leasingselskaber og andre operatører.



DSB har bl.a. rettet henvendelse til DB vedr. muligheden for at leje yderligere ICE-TD togsæt - der er dog ikke et tilstrækkeligt antal ICE-TD togsæt til rådighed til at dække hele DSB's behov, hvilket svarer til ca. 40 dobbeltdækkervogne. På nuværende tidspunkt er det ikke afklaret, om DB og DSB kan nå til enighed om en god løsning. Jeg vil vende tilbage til udvalget med besked herom, så snart vi ved, hvordan forhandlingerne med DB falder ud.

Vedr. leasing af nyt materiel:

DSB er ved at forhandle en aftale i stand om levering af nyt dobbeltdækkermateriel. Der har været



drøftelser mellem DSB og Bombardier, som er producent af det pågældende materiel. Bombardier har overfor DSB oplyst, at det vil være muligt at påbegynde levering af de ønskede vogne i 2009. Der er indledt egentlige forhandlinger med Bombardier, og DSB forventer, at en kontraktindgåelse kan finde sted meget snart, hvilket formentlig vil sige i løbet af et par måneder.

DSB vil så *lease* de pågældende vogne, ved et materielselskab.

Det kan i den forbindelse nævnes, at Bombardier har produceret et stort antal af de pågældende vogne, hvilket DSB forventer vil påvirke



leveringssikkerheden på en positiv måde. Derudover er godkendelsen til danske forhold prøvet før, da DSB i forvejen har 67 dobbeltdækkervogne kørende i trafikken. Endelig skal det nævnes, at kunderne har taget godt imod de dobbeltdækkere, der allerede er indsat i trafikken.

DSB vil rejse krav til AnsaldoBreda om, at de dækker udgiften til dette erstatningsmateriel.

Jeg vil i den forbindelse gerne understrege, at det er helt afgørende for mig, at DSB finder den løsning, der hurtigst muligt sikrer godt og tidssvarende materiel til de sjællandske



passagerer. Det har jeg også meddelt DSB.

DSB vil løbende informere ministeriet om fremdriften for forhandlingerne og indsættelsen af erstatningsmateriellet, og jeg vil naturligvis sørge for, at udvalget bliver informeret tilstrækkeligt både skriftligt og ved møder med DSB.

Fremover vil den skriftlige orientering, som I modtager vedr. IC4-sagen, indeholde en særlig beskrivelse om status for DSB's arbejde med at fremskaffe erstatningsmateriel.