

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 21. oktober 2008
J. nr. 534-1

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Referat fra den mundtlige orientering om IC4 hos DSB den 20. august 2008.

Deltagere var følgende:

Fra TRU: Flemming Damgaard Larsen, Karsten Nonbo, Kim Christiansen, Pia Adelsteen, Benny Engelbrecht, Pia Olsen Dyhr og Per Clausen.

Fra DSB: Mogens Granborg, Søren Eriksen, Peder Nedergaard Nielsen, Merete Mygind.

Fra Transportministeriet: Carina Christensen, Jacob Heinsen, Lasse Winterberg, Kim Pimenta, Troels Krog, Marianne Clod Zauner

Sekretærer for Folketingets Trafikudvalg: Jesper Thinghuus, Aicha Esdam

Planlagt dagsorden:

1. Siden sidst
2. Ultimatum – hvor er vi?
3. Milepæle (*fortroligt*)
4. Erstatningsmateriel

Visse dele af dette referat er udgået af hensyn til fortrolighed.

Referat:

Mogens Granborg bød velkommen. Han understregede, at det glædelige i, at der nu kører IC4 togsæt i landsdeltrafik, ikke ændrer på, at DSB fortsat følger udviklingen i leverancen meget tæt. Man sikrer sig løbende, at både AnsaldoBreda og Finnmeccanica er klar over alvoren i det fremsatte ultimatum, og DSB lægger stor vægt på, at kvaliteten af de leverede togsæt skal være som angivet i kontrakten.



1. Siden sidst

Søren Eriksen lagde ud med at konstatere, at i og med, at der nu er IC4 togsæt i landsdeltrafik, er den første milepæl nået. Der er fortsat en risiko for, at kontrakten ophæves, og der skal skaffes erstatningsmateriel.

Det blev kort opridset hvad der er sket siden maj 2008 hvor DSB fremsatte deres ultimatum til AnsaldoBreda. Frem mod maj 2008 skal AnsaldoBreda levere 14 enkeltkørende togsæt til landsdeltrafik, og skal i maj 2009 dertil levere 1 kontraktuelt og typegodkendt togsæt til sammenkoblet drift i landsdeltrafikken.

Passagererne har udtalt tilfredshed med IC4 men DSB forventer, at der løbende vil være nogle "børnesygdomme" at udbedre.

DSB melder ikke på nuværende tidspunkt ud, hvornår IC4 togsættene kører i landsdeltrafik, men det vil ske et par gange om ugen. Næste trin bliver, at IC4 indsættes som lyntog mandag til torsdag. Driften udvides i takt med levering af togsættene.

2. Ultimatum - hvor er vi?

To af 14 togsæt til landsdelsdrift er leveret.

Det har tidligere været forventningen, at en typegodkendelse som enkeltkørende togsæt var nødvendig for indsættelse af enkeltkørende togsæt i landsdeltrafik. Der opereres nu ud fra en ny tilgang, og indsættelsen i landsdeltrafik baseres på en tilladelse til kørsel i såkaldt overvåget prøvedrift. Der arbejdes på opgraderinger af togsættene, bl.a. med hensyn til udstødningen, og det er DSBs forventning, at man inden maj 2009 vil opnå en typegodkendelse til IC4 som enkeltkørende togsæt i landsdeltrafik. Uanset hvad der sker, skal der leveres et togsæt typegodkendt til sammenkoblet landsdeltrafik i maj 2009.

3. Milepæle

(Afsnittet er fortroligt)

4. Erstatningsmateriel

DSB fastholder, at uanset leverancen af IC4 togene, vil der blive indsat erstatningsmateriel på Sjælland. DSB vil lease 40-45 dobbeltdækkere. Finansudvalget har givet tilslutning hertil, og DSB forventer, at udlejer får finansiering på plads i løbet af august. Forsinkelsen i finansieringen skyldes den internationale finanskrisen. Når kontrakten er underskrevet vil der gå 12 måneder før første vogn leveres. Ved udgangen af 2009 forventes samtlige vogne at være leveret.



DSB udnytter dertil en option til at lease yderligere 3 ICE-TD tog. Man kunne vælge at lease op til 9 tog, men en række argumenter taler imod denne løsning. Man håber på, at ICE-TD togene vil kunne leveres før dobbeltdækkerne, men der skal installeres ATC i dem, hvilket vil tage nogen tid.

DSB undersøger i øjeblikket mulighederne for at tilvejebringe moderne materiel til Grenåbanen. Der er udsendt udbudsmateriale. Der satses på en leasing model med henblik på at opnå størst mulig fleksibilitet, blandt andet i forhold til letbaneprojektet i Århus.

5. Spørgsmål

Flemming Damgaard Larsen spurgte om a) kørslen med IC4 i landsdeltrafik i august var gået som forventet og b) hvorvidt IC3 tog straks indsættes i regionaltrafikken når de frigives som følge af IC4 togsættene.

Søren Eriksen svarede, at a): Der er typiske børnesygdoms-fejl. IC4 togene fungerer godt og både lokoførere og personale er meget positive, så prøvekørslen er til nu forløbet som forventet. Med hensyn til spørgsmål b) (*svaret er fortroligt*).

Pia Olsen Dyhr udtrykte sin tilfredshed med milepælene som vil give hende og andre TRU medlemmer mulighed for at følge bedre med i leveringsprocessen. Derpå blev det spurgt hvorvidt a) milepælene er juridisk bindende, b) hvad definitionen er på ”børnesygdomme”, hun havde blandt andet information om, at der er problemer med computersystemet, og c) om man ikke kan få erstatningsmateriel frem hurtigere.

Søren Eriksen svarede, at vedrørende a) (*svaret er fortroligt*) b) (*svaret er fortroligt*). I forhold til c) erstatningsmateriel blev det påpeget, at 12 måneders leveringstid på dobbeltdækkerne er en meget kort frist.

Karsten Nonbo udtrykte sin ærgrelse over, at ICE-TD ikke kan leveres hurtigere, og spurgte til hvorvidt ikke problemet for dobbeltdækkerne i virkeligheden er lokomotiverne.

Søren Eriksen bekræftede, at driften for de lokomotiver der trækker dobbeltdækkervognene ikke er stabil nok. Generelt mangler der lokomotiver og DSB planlægger at lease 10 lokomotiver. DSB har igangsat et vedligeholdelsesprogram for de eksisterende lokomotiver.

Benny Engelbrecht spurgte, om der kan opstå problemer omkring typegodkendelsen af dobbeltdækkerne.

Søren Eriksen svarede, at dobbeltdækkerne allerede er typegodkendt. Der skal måske ske mindre justeringer i forhold til de vogne der allerede er fremstillet,



men i alle tilfælde skal man huske, at der her blot er tale om vogne, og dermed en betydeligt mindre kompleksitet i forhold til selvkørende togsæt.

Side 4/4

Kim Christiansen understregede, at han generelt ikke har den store tillid til AnsaldoBreda. Derpå ønskede han information om hvad der sker, såfremt ultimatummet bliver benyttet og kontrakten ophævet.

Søren Eriksen sagde, at der arbejdes på en Plan B.

Mogens Granborg supplerede, at DSB naturligvis vil tage hånd om passagerbetjening også hvis IC4 togene ikke kommer i endelig drift.

Carina Christensen oplyste, at udarbejdelsen af en alternativ materielstrategi for DSB (Plan B) vil blive organiseret i en arbejdsgruppe mellem DSB, Trafikstyrelsen, Banedanmark og Transportministeriet, under ledelse af Transportministeriet. Handlemulighederne, såfremt IC4 togene ikke leveres, er under overvejelse. I den forbindelse er det relevant at se på mulighederne for en genoptagelse af udbygning af elektrificering. Herunder ikke mindst hvornår en eventuel elektrificering tidsmæssig kan indpasses bedst muligt i forhold til andre større projekter på baneområdet.

Pia Olsen Dyhr spurgte hvorvidt der er en plan for levering af togsæt efter maj 2009. Dertil spurgte hun til Søren Eriksens fornemmelse for, hvorvidt AnsaldoBreda vil kunne leve op til ultimatummet.

Søren Eriksen svarede, at på nuværende tidspunkt er aftalen en kadence på 2-3 togsæt om måneden efter maj 2009. *(fortroligt udgået)*

Per Clausen spurgte til retsstillingen efter maj 2009 såfremt AnsaldoBreda lever op til ultimatummet, men herefter ikke leverer som aftalt.

Søren Eriksen *(svaret er fortroligt)*.