

Talepapir til brug ved lukket samråd i TRU vedr. Plan B den 14. marts 2009

Spørgsmål AK: *"Hvad kan ministeren oplyse om forberedelserne hos DSB og i Transportministeriet, såfremt IC4 og IC2 togene ikke leveres inden for den af DSB fastsatte leveringsfrist, jf. bl.a. omtalen af Plan B på mødet hos DSB 17. december 2008 (TRU alm. del - bilag 317)?"*

Svar: Lad mig indlede med en kort gennemgang af status i IC4-sagen.

Som følge af alvorlige forsinkelser i leverancen opstillede DSB i maj 2008 et ultimatum til AnsaldoBreda, ifølge hvilket der i maj 2009 skal være leveret 14 IC4 togsæt til enkeltkørende landsdelsdrift og 1 kontraktuelt togsæt typegodkendt til sammenkoblet landsdelsdrift.

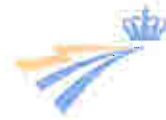
Trafikstyrelsen har den 4. maj 2009 udstedt en betinget typegodkendelse af IC4 til sammenkoblet landsdelsdrift,



hvilket jeg samme dag orienterede udvalget om.

Den betingede typegodkendelse er udstedt på baggrund af AnsaldoBreda's oplysninger om IC4 suppleret med 3. parts assessors vurderinger af, at de sikkerhedsmæssige forhold er på plads.

Der er ikke tale om en ibrugtagningstilladelse fra Trafikstyrelsens sikkerhedsmyndighed, da dette kræver at DSB gennemfører visse prøvekørsler og søger om ibrugtagningstilladelse, men med den betingede typegodkendelse til sammenkoblet kørsel er der taget et vigtigt skridt i retning mod at få leveret IC4-togene.



Der har på det seneste været en del debat om hvorvidt de 14 enkeltkørende tog skulle være sat i drift i maj måned i år. Jeg vil derfor i forhold til ultimatummet gøre det klart, at AnsaldoBreda skal levere togene til DSB. **Men** det er DSB, der som jernbaneoperatøren er ansvarlig for ansøgning om ibrugtagningstilladelse og dermed for indsættelse af togene i landsdelstrafikken.

Grunden til forventningen om, at de 14 togsæt skulle være indsat i drift i maj, er – som jeg kan se det – formentlig, at det fremgår en pressemeddelelse fra DSB fra den 21. maj 2008, at – og jeg citere:
”AnsaldoBreda har fået en frist til maj 2009. Til den tid skal for det første alle



14 enkeltkørende IC4-togsæt være godkendt og sat i drift mellem landsdelene...”. Det er klart en fejl, at det er formuleret på den måde i pressemeddelelsen.

Jeg synes det er kritisabelt, at DSB med denne pressemeddelelse har lagt kimen til en fejlopfattelse, men faktum er imidlertid, at det efter DSB's oplysninger til mig ikke indgår i ultimatummet, at alle togsættene skal køre i den daglige drift i maj måned.

Hvis kontrakten med AnsaldoBreda bliver videreført, lægger jeg imidlertid afgørende vægt på, at de leverede IC4-tog hurtigst muligt sættes i drift på en



måde, der bedst muligt skaber forbedringer for passagerene.

DSB og AnsaldoBreda er dog ikke i mål endnu.

Det er på nuværende tidspunkt endnu ikke afklaret, om toget lever op til de øvrige krav i kontrakten mellem DSB og AnsaldoBreda, og dermed om DSB's ultimatum er opfyldt.

DSB skal derfor nu vurdere det typegodkendte tog op mod de krav, der er stillet i kontrakten. Derefter er DSB i stand til at vurdere, om ultimatummet er opfyldt inden udgangen af maj måned.



Det er først, hvis det ender med, at DSB ophæver kontrakten, at Plan B bliver relevant.

Svar på spørgsmål AK:

Efter DSB oplyste, at de havde stillet AnsaldoBreda overfor det omtalte ultimatum, stod det klart, at der ville være en risiko for, at der ville blive brug for en alternativ materielstrategi i stedet for IC4 og IC2 – den såkaldte Plan B. Der blev derfor igangsat et arbejde, som skulle afdække, hvilke muligheder, der i så fald kunne forfølges.

Arbejdet har deltagelse fra DSB og Transportministeriet, herunder Trafikstyrelsen. Arbejdet er netop ved at være færdiggjort.



**Vedr.
elektrificering**

Før jeg kommer til de alternative materielstrategier, der kan komme til at indgå i en Plan B, vil jeg gerne kort berøre spørgsmålet om yderligere elektrificering af hovedbanenettet.

Som det er udvalget bekendt, er der som en del af arbejdet med Plan B blevet udarbejdet rapporten "Fortsat elektrificering af banenettet, screeningsundersøgelse" af Niras Konsulenterne, som er oversendt til udvalget den 13. maj.

Rapporten viser, at det vil være forbundet med betydelige ekstraudgifter at foretage en elektrificering før gennemførelsen af Banedanmarks signalprogram. Disse ekstraudgifter vil



ikke stå i et rimeligt forhold til effekten, da de næppe vil betyde nogen væsentlig fremrykning af elektrificeringen i forhold til at afvente signalprogrammet, da elektrificeringen af hele hovedbanenettet selvsagt i sig selv tager tid.

Dermed bliver tidsperspektivet for yderligere elektrificering af hovedbanenettet omkring 2020. En Plan B vil derfor skulle kunne håndtere materielsituationen indtil da.

I 2011 fremlægges der en strategisk analyse af elektrificeringen af banenettet, jf. aftale om "En grøn transportpolitik" fra januar 2009. Heri vil de økonomiske konsekvenser,



sammenhæng med materielanskaffelser og en mulig gennemførelsesplan for elektrificering af banenettet blive analyseret. Desuden vil muligheden for at fremrykke elektrificering af strækningen Lunderskov-Esbjerg indgå. Det skyldes, at strækningen allerede er delvist immuniseret, og at anlægsudgifterne derfor vil være mindre. Det kan derfor overvejes, om elektrificeringen af netop Lunderskov-Esbjerg skal fremrykkes som en del af Plan B.

Materielmarkedet

En væsentlig problemstilling, hvis IC4 ikke leveres, er, hvilke alternative muligheder, der er for at tilvejebringe



kapacitetsløft i landsdelstrafikken, som var forudsat med IC4 på en fremtidssikret måde.

IC3-togene vil såfremt IC4 ikke leveres frem til omkring 2020 kunne benyttes i landsdeltrafikken. DSB's nuværende beholdning vil imidlertid ikke kunne dække det fulde behov, som følger af passagervæksten, i fremtiden. IC3-togene vil derfor skulle suppleres med yderligere materiel, som er egnet til landsdeltrafikken.

DSB har derfor fået gennemført en markedsscreening af konsulentfirmaet Atkins, hvor muligheder for anskaffelse af materiel til landsdelstrafikken er blevet undersøgt. Det er konklusionen af



Atkins undersøgelse, at det eneste egnede materiel er IC3. På baggrund heraf tager Plan B derfor udgangspunkt i, at hvis der skal anskaffes nyt materiel til landsdeltrafikken, så skal det være nyt IC3 materiel – evt. suppleret med indbygning af en ekstra vogn i de eksisterende 96 IC3'ere.

Problemerne Plan B skal løse:

Med udgangspunkt i de forhold, jeg har nævnt, skal Plan B forholde sig til 3 hovedproblemstillinger:

- 1. Materiefornyelse:** DSB benytter i dag en del ældre materiel, som skal udrangeres, der vil derfor være behov for, at dette materiel udskiftes som led i Plan B.



Plan B skal derfor opstille strategier, hvori de sikres tidssvarende materiel, hvilket konkret betyder, at de resterende blå vogne, MR-togene og ME-lokomotiverne udrangeres eller alternativt moderniseres.

- 2. Passagervækst:** Der forventes fortsat vækst i passagemængden, hvilket vil skabe behov for øget pladskapacitet i fremtiden.

Plan B skal derfor sikre materiel nok til at den forventede passagervækst kan håndteres frem til omkring 2020.

- 3. Serviceniveau:** Der er i Trafikkontrakten med baggrund i *Gode Tog til Alle* planen forudsat en



række serviceforbedringer, som i dag ikke er gennemført som følge af den manglende IC4 og IC2 levering.

Af væsentlige serviceforbedringer, som i dag ikke er gennemført kan bl.a. nævnes flere direkte tog i landsdeltrafikken, kortere rejsetider og udvidelser i den sjællandske regionaltrafik.

Materielstrategierne

Tanken er, at Plan B skal opstille en række forskellige materielstrategier. Et fælles mål for alle strategierne er, at der skal være tilstrækkeligt materiel til rådighed frem til omkring 2020, hvorefter en eventuel elektrificering af hovedbanenettet kan være færdiggjort.



Strategierne vil - naturligt nok – være en afvejning af den udgift, den enkelte strategi er forbundet med, og den kvalitet passagerne kommer til at opleve.

Der vurderes på nuværende tidspunkt på 4 forskellige materielstrategier.

Strategi 1:

Det vil være muligt at betjene landsdeltrafikken indtil omkring 2020 med de nuværende 96 IC3-togsæt, hvis IC3-togene gradvist over perioden dedikeres til de strækninger med mulighed for at køre 180 km/t, hvor det er muligt at udnytte IC3-ernes fartegenskaber. Herudover skal de direkte tog mellem København – Esbjerg sløjfes og i stedet betjenes med regionaltog på strækningen Fredericia -



Esbjerg. Passagererne til og fra Esbjerg kommer altså til at skulle skifte tog i Fredericia.

Det betyder med andre ord, at det kun vil være strækningen København – Aalborg og København – Sønderborg, der vil blive betjent med direkte tog, mens strækningerne nord for Aalborg, vest for Århus, nordvest for Vejle og vest for Lunderskov i stedet betjenes med regionaltog. Der vil derfor skulle indkøbes nyt regionalmateriel til at betjene disse strækninger.

Anskaffelsen af nyt materiel vil medføre et behov for udbud i større eller mindre grad. Udbud tager ca. et år, hvorpå selve kontraktindgåelsen, produktionen og



leveringen af de bestilte tog også typisk tager et par år alt efter leverancens type og størrelse. Det vil således formentlig tage mindst 3-4 år før de ønskede tog kan være leveret.

Det kan vælges at inddrage en fremskyndelse af elektrificeringen af Lunderskov – Esbjerg. Hvis man vælger at gøre dette, vil det være muligt fortsat at have direkte tog mellem København og Esbjerg. Det skyldes, at strækningen i så fald kan betjenes med IR4-togsæt, som frigøres fra DSBFirst ved at der indkøbes Øresundstog som erstatning.

En elektrificering af Lunderskov-Esbjerg vurderes at kunne være færdiggjort ca.



3¹/₂-4 år fra der er truffet en endelig beslutning om dette.

Den sjællandske regionaltrafik skal betjenes med dobbeltdækkervogne og lokomotiver. Der skal derfor anskaffes yderligere et antal dobbeltdækkervogne samtidig med, at der sikres fornyet trækraft. Med denne strategi vil de resterende trafikudvidelser i aftentimerne, som den nuværende kontrakt ellers indeholder, ikke kunne gennemføres inden for kontraktens økonomi. Det skyldes, at kontrakten forudsætter, at regionaltrafikken på Sjælland betjenes med togsæt – nemlig IC3, som kan anvendes mere fleksibelt end lokomotivtrukne tog – og dermed billigere.



Regionaltrafikken vest for Storebælt vil skulle betjenes med standard regionalmateriel som fx Desiro- eller Linttog. Der vil derfor skulle anskaffes materiel af denne type dels til udrangering af de eksisterende MR-tog dels til håndtering af den forventede passagervækst.

Strategi 1 vil være forbundet med en omkostning i størrelsesordenen godt 6 mia. kr. uden elektrificering til Esbjerg og godt 7 mia. kr. med.

Da strategi 1 i stort omfang baseres på standard regionaltogsmateriel, vil den være forholdsvis robust overfor leverandørsvigt.



Strategi 2:

Hvis man ikke vil reducere antallet af direkte tog i landsdeltrafikken, er det nødvendigt at anskaffe yderligere hurtigt materiel til landsdeltrafikken. Strategi 2 vil indebære det samme antal direkte tog som i dag, hvilket betyder, at der anskaffes yderligere 30-40 IC3 tog for at håndtere den forventede passagervækst.

Regionaltrafikken forudsættes i strategi 2 betjent på samme måde som i strategi 1, hvilket vil sige med dobbeltdækkervogne på Sjælland og standard regionalmateriel vest for Storebælt. Med denne strategi vil de resterende trafikudvidelser i den sjællandske regionaltrafik i aftentimerne ikke kunne gennemføres inden for den nuværende kontrakts økonomi, og den



planlagte forøgelse i antallet af direkte tog i landsdeltrafik kan ikke gennemføres.

Hvis der elektrificeres til Esbjerg, kan anskaffelsen af nye IC3-togsæt reduceres ved at der i stedet indkøbes Øresundstog. Hermed kan der frigøres IR4-tog til den elektriske drift til Esbjerg.

Strategi 2 vil være forbundet med en omkostning i størrelsesordenen godt 7-8 mia. kr. uden elektrificering til Esbjerg og godt 8-9 mia. kr. med.

Eftersom strategi 2 forudsætter anskaffelse af nye IC3-tog, der i dag ikke er i produktion, vil strategien være



forbundet med en større risiko i forhold til leverandørsvigt.

I den forbindelse skal det også nævnes, at der over tid er sket en udvikling i kravene til togmateriel på europæisk plan. Dette kan vanskeliggøre en nybygning af tog svarende til IC3.

Strategi 3:

Strategi 3 forudsætter, at regionaltrafikken vest for Storebælt fremover betjenes med IC3-tog, således den kan køres integreret med landsdeltrafikken. De nuværende MR-tog udskiftes altså med IC3. Det betyder, at de serviceforbedringer, der er planlagt vest for Storebælt kan gennemføres.

Der skal i så fald anskaffes yderligere 70-80 nye IC3 tog til håndteringen af den



forventede vækst i passagemængden og udskiftning af MR-togene.

Regionaltrafikken på Sjælland forudsættes samtidig udelukkende betjent med dobbeltdækkervogne, hvorfor der skal anskaffes yderligere et antal, ligesom der skal sikres trækraft til disse. De resterende trafikudvidelser i aftentimerne i den sjællandske regionaltrafik kan således forsat ikke gennemføres.

Strategi 3 vil være forbundet med en omkostning i størrelsesordenen godt 8 mia. kr.

Hvis det vælges samtidig at elektrificere til Esbjerg vil omkostningen være på godt 9 mia. kr.



Strategi 3 vil – som strategi 2 – være forbundet med en risiko, idet der skal anskaffes IC3-tog, som ikke er i produktion i dag.

Strategi 4:

Den 4. strategi vil muliggøre en fuld implementering af de serviceforbedringer, der af forudsat ved leveringen af IC4 og IC2. Dette opnås ved, at der anskaffes nyt IC3 materiel til betjening af hele DSB's togtrafik. Med andre ord udskiftes de eksisterende dobbeltdækkervogne, de resterende blå vogne og MR-togene med nye IC3-togsæt. Desuden anskaffes der IC3-tog til håndtering af den forventede vækst i passagemængden. Der vil samlet skulle anskaffes omkring 183 nye IC3 togsæt.



Hvis der samtidig vælges at fremrykke elektrificeringen til Esbjerg, kan anskaffelsen af nye IC3-togsæt reduceres ved at der i stedet indkøbes Øresundstog.

Strategi 4 vil være forbundet med en omkostning i størrelsesordenen godt 11 mia. kr. uden elektrificering til Esbjerg og godt 12 mia. kr. med.

Strategi 4 vil – som strategi 2 og 3 – være forbundet med en risiko, idet der skal anskaffes IC3-tog, som ikke er i produktion i dag.

Sammenfatning

Strategierne indeholder forskellige alternative løsningsmuligheder.



Grundtanken i dem alle er at basere sig på IC3 i landsdeltrafikken. Det bliver imidlertid vanskeligt, at opnå de serviceforbedringer, som var forudset i *Gode Tog til Alle* planen.

Hvis jeg skal opsummere de 4 strategier, der opstilles i Plan B, så er sammenhængen den, at jo mere nyt IC3 **materiel** der anskaffes, jo bedre service vil passagererne kunne få. Til gengæld vil det *for det første* være forbundet med en betydelig større omkostning, jo mere IC3-materiel, der skal anskaffes. *For det andet* vil det være forbundet med en højere risiko for leverandørsvigt jo mere nyt IC3-materiel, der skal anskaffes. Og *for det tredje* vil implementeringstiden



være længere, jo mere nyt materiel der skal anskaffes.

Hvis man skal opnå flest mulige **forbedringer**, vil der være behov for at indkøbe en stor mængde IC3-tog, som så skal betjene både landstrafikken og regionaltrafikken. Den løsning vil være særdeles omkostningskrævende, og den vil også betyde, at den store mængde nyt dieselmateriel vil udskyde en **elektrificering**.

Hvis det ender med, at DSB ophæver kontrakten med AnsaldoBreda, vil det være prioriteringer af denne art, som skal foretages.