



Talepapir til åbent samråd i TRU om IC4 den 28. januar 2010

Spørgsmål K: *”Ministeren bedes redegøre for de beskæftigelsesmæssige konsekvenser i Østjylland af, at DSB igen har overladt en række opgaver i forbindelse med færdiggørelsen af IC 4 togene til AnsaldoBreda. Ministeren bedes desuden redegøre for de driftsmæssige økonomiske konsekvenser for DSB af, at DSB igen har overladt en række opgaver i forbindelse med færdiggørelsen af IC 4 togene til AnsaldoBreda.*

Svar: [Indledning]

Lad mig lægge ud med en kort redegørelse for status. DSB og AnsaldoBreda indgik i maj i år et forlig om leveringen af IC2 og IC4. Den tidsplan for levering, som DSB med forliget har aftalt med AnsaldoBreda, er til nu overholdt. Ligeledes har DSB overholdt den plan for indsættelse af IC4 i trafikken, som blev skitseret i DSB's orientering af 20. maj.



Driften er for nærværende acceptabel, og jeg ser frem til, at endnu flere IC4 togsæt kommer i drift.

Inden jeg går til den konkrete besvarelse af samrådsspørgsmålet, vil jeg gerne gøre opmærksom på, at det i DSB's orientering til Trafikudvalget af 20. maj ikke er specificeret, hvem der skulle fuldføre arbejdet med togcomputerne.

DSB skrev i orienteringen til Trafikudvalget at de på daværende tidspunkt skønnede, at hjemtagelsen af færdiggørelsen af IC4 til Danmark, ville føre til etablering af et betydeligt antal arbejdspladser – fortrinsvist i Østjylland – i de kommende 3 år. Dette er fortsat DSB's vurdering af sagen. Jeg har senest



i min besvarelse af TRU spm. 93 oplyst, at arbejdet med etablering af aktiviteter, der generere nye arbejdspladser er begyndt. Arbejdspladserne vil blive skabt hos DSB og underleverandører. Arbejdspladser vil blive genereret uanset, at opgaven med tog-computeren nu ligger hos AnsaldoBreda.

Jeg har fremsendt Trafikudvalget en pressemeddelelse fra DSB om sagen. Heraf – som flere andre steder – fremgår det klart, at der ikke er tale om, at Bombardier har mistet en ordre på togcomputere. Bombardiens bud er blevet vurderet på lige linje med AnsaldoBreda's bud, og DSB har truffet deres beslutning på baggrund af en ekstern ekspertvurdering, der



konkluderede, at valget af AnsaldoBreda vil være det mest sikre i forhold til at opnå en stabil leverance.

[Besvarelse af 1. del af spørgsmålet]

Men nu til besvarelsen af spørgsmålet.

Jeg bliver bedt om, at redegøre for de beskæftigelsesmæssige konsekvenser i Østjylland af, at DSB har overladt en række opgaver i forbindelse med færdiggørelsen af IC4 togene til AnsaldoBreda.

Jeg går ud fra, at spørgeren med begrebet ”en række opgaver” henviser til færdiggørelsen af togcomputeren.



Som det på nuværende tidspunkt burde være alle klart, er der ikke tale om, at Bombardier har mistet en ordre. Med andre ord mener jeg som udgangspunkt ikke, at man kan sige der er nogen negativ beskæftigelsesmæssig konsekvens af, at DSB har valgt AnsaldoBreda som leverandør. Om noget betyder det flere arbejdspladser i Østjylland, da en del af arbejdet vil blive udført i Århus.

Det er muligt, at Bombardier - i forventning om at modtage en ordre på opgaven med færdiggørelse af togcomputere - har ansat personale, som der nu ikke bliver behov for. Men det kan umuligt være hverken DSB's eller



mit ansvar, hvordan tredje-parter agerer på baggrund af forventninger.

[Besvarelse af 2. del af spørgsmålet]

Spørgeren beder også om en redegørelse for de "driftsmæssige økonomiske konsekvenser" af, at en "række opgaver" er overladt til AnsaldoBreda.

Igen går jeg ud fra, at spørgeren med en "række opgaver" henviser til færdiggørelsen af togcomputeren.

Jeg kan ikke umiddelbart se, hvilken sammenhæng der skulle være mellem den daglige økonomi i forbindelse med driften af IC4 og produktionen af en delkomponent af togsættene.



Såfremt spørgeren henviser til, at det på sigt kan have betydning for driften, at netop AnsaldoBreda producerer denne delkomponent af togsættene, kan jeg naturligvis ikke se ud i fremtiden, og jeg vil ikke give mig ud i gætværk om funktionaliteten af den fremtidige togcomputer.

I øvrigt mener jeg, at det er værd at notere sig, at togcomputerne har vist sig at være væsentlig bedre end forventet.

[Ansvarsfordeling]

Inden I nu eventuelt stiller spørgsmål til hvorvidt jeg har godkendt – eller føler mig tryk ved, beslutningen om at AnsaldoBreda skal fuldføre arbejdet med togcomputerne, vil jeg gerne gøre



opmærksom på den ansvarsfordeling der er denne sag.

Som I ved, blev det i april 1998 af den daværende SR regering sammen med V, K, CD og KRF besluttet at omdanne DSB til en selvstændig offentlig virksomhed med egen bestyrelse. Det skete ved DSB-loven af 1. juli 1998.

Transportministerens ansvar er i henhold til DSB loven at udpege en bestyrelse for DSB. Bestyrelsen skal vælge en administrerende direktør, og virksomhedens ledelse har det direkte ansvar for driftsmæssige spørgsmål som f.eks. indkøb af IC4 togene.



Det er således DSB der har indsigten i – og ansvar for - IC4-projektet, det gælder både for jura, teknik og tidsplaner.

Der har gennem årene – med rette – været stort fokus på den forsinkede leverance af IC4 togene. Men jeg mener også, at DSB skal have frihed til at finde de tekniske og økonomiske optimale løsninger på problemerne.

[Afslutning]

Jeg vil her til sidst understrege, at jeg - lige som jer – fortsat følger denne sag opmærksomt. Jeg kan med tilfredshed konstatere, at de 45 ekstra dobbeltdækkervogne DSB har bestilt, nu leveres og indsættes planmæssigt. Men ligesom jer andre ser jeg naturligvis frem



til, at IC4 leverancen afsluttes, så vi
endelig kan få den ønskede
materielsituation.