

NOTAT

Alternative materielstrategier som konsekvens af IC4

Analyserne af alternative materielstrategier viser helt grundlæggende, at der på nuværende tidspunkt ikke eksisterer realiserbare eller attraktive alternativer til anvendelsen af IC4.

Følgende alternativer er blevet undersøgt:

- indkøb af nyt 180 km/t fjerntogsmateriel
- anskaffelse af brugt IC3-materiel
- overførsel af regionaltogsmateriel til fjerntrafikken
- omlægning af fjerntogslinjer gennem supplement med interregionaltogslinjer
- elektrificering af strækningen Lunderskov-Esbjerg
- anskaffelse af dobbeltdekkervogne
- stop for færdigproduktionen af IC4 og overgang til elektrisk drift

Med den nuværende udstrækning af det elektrificerede banenet er den største udfordring - for at undgå at passagererne i endnu højere grad står op i togene - at skaffe den nødvendige siddepladskapacitet med dieselmateriel, som kan køre med op til 180 km/t på de ikke-elektrificerede strækninger nord for Fredericia.

Der er gennemført en markedsscreening af materielmarkedet for mulige alternativer til IC4. Konklusionen er entydig og peger på, at der på nuværende tidspunkt ikke eksisterer materiel på det europæiske marked, som vil kunne opfylde de krav, som stilles til materiel i den danske fjerntrafik.

Muligheden for anskaffelse af brugt IC3-materiel er også blevet undersøgt som led i vurderingen af de alternative materielstrategier - særligt i lyset af, at Israel forventes at sætte 45 IC3-tog til salg inden længe. De IC3, som Israel råder over, er dog ikke identiske med DSB's IC3-tog, og derfor ikke umiddelbart anvendelige medmindre der afsættes betydelige ressourcer og tid til ombygning af togene.

Overførsel af 180 km/t materiel fra regionaltrafikken til fjerntrafikken er også blevet undersøgt. Der er i dag kun meget få IC3-tog i regionaltrafikken, og derfor ikke noget potentiale af betydning.

Potentialet for at udnytte IR4 – som også primært kører i den sjællandske regionaltrafik og som ville kunne erstattes af dobbeltdekkermateriel – er også



begrænset, da udstrækningen af elektrificerede banestrækningerne i fjerntrafikken på nuværende tidspunkt er begrænset.

En elektrificering af strækningen Lunderskov-Esbjerg vil kunne optimere udnyttelsen af det eksisterende elmateriel (IR4), så der på den måde kan frigøres IC3-materiel til brug i den del af fjerntrafikken, hvor dieselmateriel er nødvendigt. En elektrificering af strækningen Lunderskov-Esbjerg frigør dog langt fra nok IC3-tog til at antallet af siddepladser i fjerntrafikken kan øges i et tilstrækkeligt omfang til at undgå overbelægning i fjerntogene hvis IC4 ikke kommer.

En begrænsning i antallet af passagerer i fjerntogene, f.eks. ved at erstatte fjerntog med regional- eller interregionaltog på udvalgte strækninger, er også blevet undersøgt som alternativ til IC4. Konsekvenserne af en sådan løsning vil dog påtvinge de fjernrejsende et togskifte på rejsen, hvilket af passagererne kan opfattes som en klar forringelse.

Forlængelse af lejen på DSB's nuværende dobbeltdækkere kan kun i begrænset omfang betragtes som et alternativ til IC4. Vognene vurderes primært at være anvendelige til at løfte den stigende efterspørgsel i regionaltrafikken på Sjælland. I den forbindelse kan vognene anvendes i fleksibelt i takt med elektrificering af banerne København-Ringsted og til Femern, idet de vil kunne trækkes af både diesel- og ellokomotiver.

Anvendelse af dobbeltdækkervogne samt tilhørende lokomotiver i fjerntrafikken er et mindre attraktivt alternativ, da vognene kun vil kunne nå en maksimalhastighed på 160 km/t. Endvidere er det ikke muligt at dele en togstamme med dobbeltdækkervogne undervejs, hvilket er et væsentligt element i det nuværende trafikkoncept med gennemgående togdele fra København til f.eks. Esbjerg eller Struer.

En fuldstændig elektrificering af fjerntrafikken vil være muligt inden for 5-6 år, men vil koste et betydeligt milliardbeløb.

Såfremt det besluttes at stoppe færdigproduktionen af IC4-toget, vil betalingen til AnsaldoBreda på omkring 2,8 mia. kr. samt omkostninger anvendt til færdigproduktion på omkring 0,3 mia. kr. indtil nu skulle afskrives. Dette giver et samlet tab på omkring 3,1 mia. kr.

Levering af el-materiel som erstatning for IC4 og IC2 må forventes at tage mindst 3-4 år og koste i størrelsesordenen 5,1 mia. kr. Elektrificeringen af strækningerne Fredericia-Frederikshavn og Vejle-Struer vurderes at koste i størrelsesordenen 8,4 mia. kr.

At opgive IC4 og IC2 med henblik på at gennemføre en forceret overgang til el-drift vil således være forbundet med omkostninger på samlet ca. 16,7 mia. kr.