

## Talepapir til samrådsspørgsmål S-W og Å

---

Tak for ordet.

Jeg vil med formandens tilladelse besvare de stillede samrådsspørgsmål samlet.

**Spørgsmål S:** *Ministeren bedes redegøre for materielstrategien for jernbanen i perioden 2015-2027 i lyset af den forventede fortsatte stigning i antallet af togpassagerer.*

**Svar på spørgsmål S:** Der er ingen tvivl om, at samrådsspørgsmål S er et interessant og relevant spørgsmål. Men jeg må desværre skuffe spørgeren med, at han er lidt for tidligt ude med sit spørgsmål til, at jeg kan svare så fyldestgørende på det, som jeg gerne ville.

Materielstrategien for perioden efter 2014 – hvor den nuværende kontrakt med DSB udløber – vil der skulle tages politisk stilling til i forbindelse med



forhandlingerne om en ny kontrakt med DSB.

Som tilkendegivet ved flere lejligheder – både af mig og min forgænger – vil der her i foråret blive indkaldt til politiske forhandlinger om en kommende DSB-kontrakt.

For at sikre et grundigt og fagligt beslutningsgrundlag for disse forhandlinger har DSB bl.a. fået til opgave at forberede en samlet materielstrategi. Der er tale om et arbejde, som endnu ikke er afsluttet. Det er dog tæt på.

Jeg kan oplyse, at materielstrategien i henhold til den nye DSB lov bliver eksternt kvalitetssikret.

Når beslutningsgrundlaget foreligger, vil det indeholde en række scenarier, der



opstiller forskellige løsninger med hensyn til antallet af materietyper.

Der vil på baggrund af scenarierne kunne træffes en politisk beslutning om, hvilke overordnede materieltyper, der skal arbejdes videre med at anskaffe.

Det forholder sig desværre sådan, at markedet for jernbanemateriel ikke er særligt modent. Det betyder, at der ikke eksisterer særligt meget velafprøvet materiel. Man kan ikke fx som i flyindustrien blot bestille en standardvare, som kan anvendes overalt i verden.

Konsekvensen af det er, at det er vigtigt ikke at stille særkrav til fremtidens danske tog, som udelukker de potentielle togtyper, der trods alt er på markedet. Det vil nemlig betyde, at det risikerer at blive dyrere, og at togene – som IC4 –



skal særudvikles til danske forhold og ønsker.

Som sagt vil vi kunne gå meget mere i dybden med disse spørgsmål – og om hvordan vi bedst muligt sikrer os mod en ny IC4-skandale – når de politiske forhandlinger går i gang inden for kort tid.

**Spørgsmål T:** *Ministeren bedes redegøre for, hvilke planer der foreligger med henblik på opfyldelse af de nye sikkerhedskrav (TSI-krav) til materiellet med virkning fra 2017.*

**Svar på spørgsmål T:** Det materiel, som skal indkøbes i den kommende kontraktperiode, skal naturligvis opfylde de sikkerhedskrav, som træder i kraft i 2017. Det vil være den enkelte producents ansvar at sikre, at dennes tog kan godkendes efter de nye TSI'er.



Når der skal indkøbes tog, vil det være beskrevet i udbudsmaterialet, hvilke krav togene skal leve op til – herunder også opfyldelse af TSI-krav.

Herudover kan det nævnes, at også udbudsmaterialet efter DSB-loven skal undergå en ekstern kvalitetssikring.

**Spørgsmål U:**

*Ministeren bedes redegøre for, hvilke konsekvenser beslutningen om ikke at anskaffe 15 nye Øresundstog får for jernbanens samlede materielstrategi og dermed for den daglige togdrift.*

**Svar på  
spørgsmål U:**

Som nævnt, er materielplanen endnu ikke færdig. Men det er omvendt klart, at materielplanen i sagens natur må tage udgangspunkt i det materiel, som DSB allerede råder over.

I Bedre- og Billigere forligskredsen er der afsat 1,2 mia. kr. til at indkøbe nye eltog.



Det har været undersøgt, om der var mulighed for at indkøbe Øresundstog inden 2017, hvor de nye TSI'er træder i kraft. En forudsætning for et sådant indkøb var, at det kunne ske uden en tidskrævende udbudsproces. Ellers kunne togene ikke nå at blive leveret, inden de nye TSI'er trådte i kraft.

Det var Kammeradvokatens vurdering, at der kun kunne indkøbes 10 togsæt uden at skulle udbyde togkøbet. Det skyldes, at købet af Øresundstogene skulle kunne begrundes ud fra den forventede passagervækst indtil medio 2019.

Hvis der var blevet indkøbt 10 Øresundstog ville det have tilført omkring 2000 ekstra pladser.

Det måtte imidlertid konstateres, at den tilbudte pris for Øresundstogene var for



høj, hvilket blev bekræftet af den eksterne kvalitetssikring, som gennemgik DSB's beslutningsgrundlag for et eventuelt køb af Øresundstog.

Leverandøren af Øresundstogene (Bombardier) har givet forskellige tilbud på varierende vilkår. Selv om stykprisen er gået lidt ned, er vurderingen fortsat, at disse tog er for dyre at købe.

Samtidig vil togene som nævnt kun bidrage med ca. 2000 ekstra pladser. Med så få pladser til en høj pris vil Øresundstog ikke effektivt kunne virke som en "forsikring" mod yderligere problemer med IC4. Derfor planlægger jeg ikke at arbejde videre med køb af Øresundstog.

Som det nok er spørgeren bekendt, er der af forligskredsen bag Aftalen om bedre og billigere kollektiv trafik truffet



beslutning om køb af de 67 dobbeltdækkervogne, der i dag lejes. Vognene skulle efter de oprindelige planer tilbageleveres til udlejer i 2016-17 og erstattes af IC4. Disse 67 vogne har en kapacitet på ca. 7200 sæder. Dvs. 5200 sæder mere end en løsning med Øresundstog ville have kunnet levere.

DSB arbejder løbende med at bringe flere IC4-togsæt i drift og forbedre drifts-stabiliteten på de togsæt, som i dag er i drift. DSB forventer de kommende år, at 75 IC4-togsæt skal bringes til at kunne indgå i driften.

Både idriftsættelsen og forbedringen af driftsstabiliteten af IC4 er imidlertid forbundet med usikkerhed.

Vi vil stadig have behov for IC4-togene, men vi er ikke længere afhængige af, at IC4 allerede i 2016 skal kunne erstatte





den kapacitet, som de 67 dobbeltdækkervogne udgør i den sjællandske regionaltrafik.

Og vi er med købet af dobbeltdækkervognene mere uafhængige af IC4, end hvis der var blevet købt 10 Øresundstog.

Det kapacitetsløft, som købet af de 67 dobbeltdækkervogne sikrer, vil betyde en permanent bedring af kapacitetssituationen i den sjællandske regionaltrafik. Forligskredsen har yderligere besluttet at indkøbe af ellokomotiver, hvilket gør det muligt også at anvende dobbeltdækkere i trafikken over Øresund.

Uden kapacitetsforøgelsen med dobbeltdækkerne på Sjælland ville man på et tidspunkt kunne komme i en situation, hvor man måtte prioritere IR4



mellem henholdsvis København-Esbjerg og regionaltrafikken på Sjælland. Nu vil der være tilstrækkeligt med IR4-tog til betjeningen af Esbjerg.

**Spørgsmål V:**

*Ministeren bedes redegøre for, hvordan regeringen vil undgå den udbredte overbelægning i myldretiden på de vigtigste togpendlerstrækninger bl.a. i lyset af problemerne med IC4- og IC2-togene, og i lyset af at DSB angiveligt skal tilbagelevere 67 dobbeltdækkere fra maj 2016 med over 7.300 siddepladser, der i dag er indsat i den sjællandske regionaltrafik.*

**Svar på  
spørgsmål V:**

Jeg må starte med at gøre opmærksom på, at DSB i dag overholder de kontraktfastsatte belægningsmål.

Men det er også rigtigt, at der er vigtige pendlerstrækninger, hvor der er overbelægning – men altså ikke større overbelægning end kontrakten tillader.

Nu kunne det jo være nærliggende at kritisere, at den tidligere regering ikke



stillede skrappe krav til belægningsmålsætningen, da DSB-kontrakten blev indgået i 2003. Men det vil jeg nu ikke gøre.

Grundlæggende set må man jo være opmærksom på, at krav om mere kapacitet koster penge. Navnlig i myldretiden, hvor stort set alt materiel er ude at køre. Krav om at sætte flere pladser vil kræve investeringer i ekstra materiel og øgede driftsudgifter.

Kapacitet koster mange penge, og jeg er derfor også meget glad for, at forligskredsen bag aftalen om "Bedre og Billigere Kollektiv Trafik" har taget initiativ til, at de 67 lejede dobbeltdækkervogne nu købes.

Forligskredsen har afsat 780 mio. kr. til det formål.



Det ville efter min mening have haft uoverskuelige konsekvenser, hvis pendlerne i den sjællandske regionaltrafik i 2016/2017 skulle acceptere en kapacitetsnedgang på 7200 pladser, og derefter alene sætte deres lid til IC4.

**Spørgsmål W:**

*Ministeren bedes redegøre for, hvordan regeringen vil sikre, at der er tilstrækkelig med siddekapacitet i togene på de vigtigste pendlerstrækninger i myldretiden i lyset af, at trafikken alene på Sjælland (uden S-banen) frem mod 2027 vil stige med knap 50 pct. jf. Trafikstyrelsens Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027, hvor der i denne prognose ikke er taget hensyn til yderligere materielbehov som følge af Togfonden DK's investeringer.*

**Svar på spørgsmål V:**

Hvis man skulle garantere pladser til alle i myldretiden, så vil det som nævnt blive meget dyrt. Det vil faktisk betyde, at der vil skulle indkøbes tog, som kun ville skulle bruges på ganske få afgang, og så



stå stille resten af dagen. Endelig vil der også kunne være særligt populære afgange, hvor det ikke er fysisk muligt at indsætte større tog.

Det er nok også derfor, at man overalt i verden ser, at togene i myldretiden er godt fyldte.

Kravet til siddepladskapacitet i togene vil skulle fastlægges i forbindelse med indgåelsen af en ny kontrakt med DSB. Der vil derfor være naturligt, at dette indgår i de politiske drøftelser, som folketingets partier vil blive indbudt til.

**Spørgsmål Å:** *Ministeren bedes redegøre for de sikkerhedsmæssige konsekvenser ved de nye fejl, der er konstateret på IC4-togenes undervogn. Desuden bedes ministeren redegøre for, hvilke konsekvenser den konstaterede fejl får for DSB's samlede materielplan frem mod 2025?*

**Svar på spørgsmål Å:** For så vidt angår de revner i undervognen, som er konstateret på et



antal IC4 togsæt, så er DSB af Trafikstyrelsen blevet bedt om at udarbejde en risikovurdering for den fortsatte drift.

Jeg er tilfreds med, at Trafikstyrelsen – som Danmarks nationale sikkerhedsmyndighed - er gået ind i denne sag, således at vi kan få problemstillingen fuldt belyst og håndteret.

Trafikstyrelsen har vurderet det materiale, som de har modtaget fra DSB, og set på de forholdsregler, som DSB har taget.

Trafikstyrelsen har meddelt, at de ikke er noget i materialet fra DSB, der giver Trafikstyrelsen anledning til at tro, at DSB ikke skulle håndtere en sikkerhedsrisiko i forbindelse med fortsat kørsel med IC4.



Det betyder, at togene fortsat kan køre i normal drift, så længe DSB laver tilsyn af alle IC4-togene hver syvende dag, og at tog med defekter tages ud af drift.

DSB har endvidere iværksat yderligere undersøgelser af IC4-toget ligesom Trafikstyrelsen har indført skærpet tilsyn med togene, som blandt andet indebærer, at DSB inden d. 15. maj skal forelægge en endelig opdateret risikovurdering og en sikkerheds-vurderingsrapport, udarbejdet af en uafhængig ekspert til Trafikstyrelsen.

Jeg vil sørge for at holde udvalget orienteret, når der er væsentligt nyt i sagen.

Det er ærgerligt, at der igen er problemer med IC4. Det er imidlertid også vigtigt at huske, at der fra tid til



anden opstår uforudsete tekniske problemer især med nye tog.

Jeg kan derudover blot konstatere, at jeg er ovenud tilfreds med, at forligskredsen bag Bedre og Billigere Kollektiv Trafik blev enige om at investere i indkøbt af 67 dobbeltdækkervogne.

En investering, som jo netop fungerer som en forsikring for togdriften i tilfælde af, at driften med IC4 togene ikke forløber som håbet. Det bestyrker mig i, at det var den helt rigtige beslutning.