



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 26. november 2013  
J. nr. 2013-4452

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 6. november 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

**Spørgsmål nr. 80:**

Af DSB's statusrapport for IC4 pr. 31. august 2013 fremgår bl.a. følgende dybt foruroligende melding: "Reserveledssituationen forsinker løbende vedligeholdet og giver togsæt ude af drift. Dette problem vil blive mere udtalt efterhånden som kilometerproduktionen stiger. Dette vil udgøre en flaskehals i fejludbedringerne et stykke frem i 2013. Der er løbende dialog om problemstillingen, men hele indkøbs organisationen med identificering og indgåelse af leveranceaftaler med tidligere AnsaldoBreda underleverandører er en omfattende og langsommelig proces". Ministeren bedes redegøre for, om der foreligger en robust plan for afhjælpning af den alvorlige situation omkring reserveledelse til IC4, herunder om der er udsigt til en snarlig afhjælpning af problemet, der influerer negativt på både drift og vedligeholdelse af IC4 togene?

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for DSB, og de har oplyst mig følgende:

"DSB arbejder fokuseret med reserveledelsesforsyningen på IC4 og IC2, der løbende forsinker vedligeholdet og giver togsæt ude af drift. Det sker i en plan, som har til formål at løse udfordringen med at sikre reserveledelse til IC4 og IC2 og består primært i at skabe prognoser for reserveledelsesbehov.

Reserveledelsesbehovet kan opdeles i to grupper.

- Reserveledelse til planlagte eftersyn. Disse eftersyn vurderes ikke som værende problematiske at sikre reserveledelse til, idet behovet er kendt på forhånd.
- Reserveledelse til uplanlagte reparationer. Her er det vanskeligt at forudsæ behøvene – og dermed også sikre reserveledelsesindkøb.

Årsagen er, at IC4 har kørt få kilometer og der er dermed et spinkelt erfaringsgrundlag, når man skal lave prognoser for reserveledelsesbehov. Dertil er erfarin-



gen fra blandt andet IC3, Øresundstog og IR4, at der løbende opstår nye fejl henover tid og dermed behov for nye reservedele og nye reparationer.

Side 2/2

Der har været fokus på at indgå leverandøraftaler. Aktuelt er der lavet aftaler med alle væsentlige leverandører, og processen omkring de sidste leverandører er langt fremme.

Manglende reservedele giver som nævnt togsæt ude af drift, men da det aktuelt ikke er samtlige togsæt, der anvendes til drift, er den driftsmæssige effekt begrænset.”

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr