

Spm. nr. S 4999

Til trafikministeren (13/8 04) af:

[Peter Skaarup](#) (DF):

»Finder ministeren det fornuftigt, at DSB får specialkonstruerede IC4-tog, der grundet deres bredde ikke kan køre i andre europæiske lande uden ændringer af spor, signaler og perroner og i øvrigt er bredere end de kommende normer fra EU om togs bredde på højhastighedsområdet, som oplyst af Jernbanetilsynet, og vil ministeren oplyse, om han finder det fornuftigt, at DSB får IC4-tog, der ikke kan køre i andre europæiske lande i en tid, hvor DSB selv vil ud at operere i Europa og derfor byder på større licitationer i f.eks. England?«

Begrundelse

DSB bygger særlige IC4-tog, der overskrider de kommende EU-standarder i bredden. Det gør, at IC4-togene ikke kan køre i udlandet, hvorfor DSB, som i øvrigt vil operere på andre europæiske strækninger, vil stå med mange tog i overskud efter en eventuel tabt licitation på de danske hovedstrækninger.

Adm. direktør Johnny Hansen, Arriva, har udtalt, at der ikke er meget konkurrence med at byde på at køre med DSB's materiel.

DSB kunne have købt tog, der kører i forvejen, og som er godkendt i f.eks. Tyskland, så kunne de køre et andet sted, hvis DSB taber en licitation på en af hovedstrækningerne i Danmark i de kommende tre årtier.

Svar (26/8 04)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Som jeg også oplyste Trafikudvalget i min besvarelse af spørgsmål 365 den 21. april 2004, kan IC4-togene ifølge DSB i teorien godt anvendes i Sverige og Tyskland, såfremt togene udstyres med svensk ATC hhv. det tyske sikkerhedssystem INDUSI samt de relevante togradioer. Det skal dog bemærkes, at IC4-togene ikke er forberedt for installation af sikkerhedssystemer ud over det danske ATC. Hvis IC4-togene skal køre i Tyskland vil det endvidere – på samme måde som for IC3-togene - være nødvendigt at undersøge profil- og perronforholdene på de relevante strækninger og måske foretage nødvendige tilpasninger til IC4's profil og dørkonstruktion. Herudover skal der naturligvis gennemføres den nødvendige myndighedsgodkendelse af toget i de to lande.

Togene er dog ikke tiltænkt anvendt i udlandet. Antallet af togsæt er således generelt afstemt efter det betjeningsniveau, der er i fjerntrafikken, og med mindre dette skæres drastisk ned i fremtiden – særligt i myldretiden, der dimensionerer det samlede materielbehov – vil DSB ikke have materiel i overskud til at indsætte udenfor landets grænser.

Jeg skal minde om, at det fra politisk side var en forudsætning for indkøbet af IC4-togene, at man opretholdt den gode komfort, der kendes fra IC3-togene i dag. Dette skulle selvsagt komme passagererne til gode.

Som bekendt indgik vi i november 2003 en trafikaftale, hvori det er bestemt at der i perioden gennemføres udbud af mindst en tredjedel af DSB's nuværende togkilometerproduktion ekskl. fjerntrafikken mellem landsdelene og S-togtrafikken. Det er dermed lagt fast, at der ikke i de kommende 10 år vil ske udbud af IC- og lyntogtrafikken, som IC4 togene skal anvendes til at betjene.

Hvis et eventuelt udbud i fjerntrafikken efter 2014 sker på et tidspunkt, hvor IC4-togene fortsat har en betydelig restlevetid, mener jeg som udgangspunkt, at det vil være naturligt at udbyde trafikken med et krav om, at en eventuel ny operatør overtager IC4-togene. Hermed sikrer vi, at det er danske kunder – som jo også i sidste ende gennem skatten har været med til at betale for IC4-togene – der kan nyde godt af togenes komfort.