

## IC4

Konsulentfirmaet Atkins har gennemført en uafhængig gennemgang af IC4-projektet med henblik på at afgøre, om togene som oprindelig planlagt kan anvendes i landsdelstrafikken.

Atkins konkluderer, at IC4-projektet bør videreføres og toget – med tiden og ved at afsætte yderligere midler til at forbedre toget – kan indsættes i landsdelstrafikken som oprindeligt planlagt. Der er ifølge Atkins primært 3 årsager til at IC4-projektet ikke bør stoppes:

1. Grundelementerne i IC4-toget vurderes at være sunde, og de tekniske problemer med IC4 kan løses.
2. Der eksisterer ikke alternativer til IC4.
3. IC4-toget er – selv når det tages hensyn til omkostningerne med at færdiggøre og forbedre toget – et billigt tog.

Atkins' undersøgelser peger imidlertid også på, at der i dag er en lang række tekniske problemer med IC4 toget – bl.a. med døre, aircondition, kobling, bremsesystemer m.v. – som samlet betyder, at passagererne i dag oplever et togprodukt med IC4 som ikke er tilfredsstillende. Hverken når det kommer til rejsekomfort eller med hensyn til togets driftsstabilitet. De IC4 tog, der i dag er i drift kører i gennemsnit kun 2000 km. mellem nedbrud. Til sammenligning kører et IC3-tog omkring 25.000 km. mellem nedbrud.

Da DSB i kraft af forliget med AnsaldoBreda fra maj 2009 står for at færdiggøre togene, er det altså DSB's opgave at bringe IC4-togets driftsstabilitet og komfort op. At bringe IC4 op til et komfort- og stabilitetsniveau, som er acceptabelt for kunderne er imidlertid en opgave, som vil tage tid og koste penge. Selv om de sidste IC4 af Atkins vurderes at kunne være indsat i almindelig togdrift i løbet af 2013, vil alle driftsproblemer med togene dog langt fra være løst. Ifølge Atkins er det dog i et internationalt perspektiv ikke uset, at nybyggede tog i de første år har en forholdsvis lav driftsstabilitet og først efter nogle år kører godt.

Atkins peger særligt på to forhold, der kræver en stærkt forøget indsats fra DSB's side, for at IC4-toget kan bringes til anvendelse i landsdelstrafikken som forudsat:



- En grundlæggende ændring af konstruktionen af togets kobling for at sikre en løbende og gnidningsløs til- og frakobling af togdele i den daglige drift
- Etablering af en dedikeret enhed i DSB's IC4-projekt, som sikrer den langsigtede forbedring af driftsstabiliteten gennem en systematisk analyse af, og opfølgning på, grundlæggende årsager til manglende driftsstabilitet.

Såfremt IC4 skal indsættes i landsdelstrafikken som oprindelig forudsat, kræver det, at IC4-toget kan til- og frakoble i løbende drift. Det er denne løbende til- og frakobling af togdele, som det nuværende trafikkoncept i høj grad er baseret på. Dette muliggør, at der f.eks. er en gennemgående togdel med hele vejen fra København til Struer. Denne koblingsproces er endnu ikke lykkedes at gennemføre med IC4-togene. Atkins konkluderer, her at IC4-togets koblingsfunktion er for kompliceret til at den kan bringes til at virke med den tilstrækkelige driftsstabilitet.

Det er Atkins' vurdering, at DSB bør afsætte betydelige ressourcer til at udstyre IC4-toget med en forsimplet koblingsfunktion. Atkins vurderer, at en løsning bør kunne designes, godkendes og implementeres på omkring et år – om end tidsplanen vil være ambitiøs.

Etableringen af en dedikeret enhed i DSB's IC4-projekt til systematisk fejl-opfølgning og –retning bør ske omgående. Enhedens arbejde med at bringe driftsstabiliteten fra det nuværende niveau på omkring 2000 km. mellem nedbrud til en målsætning på i første omgang 15.000 km. mellem nedbrud vil imidlertid kræve et langsigtet og fokuseret arbejde fra DSB. Atkins vurderer, at denne målsætning vil kunne nås i løbet af 4 år – men en målsætning om 20.000 km. mellem nedbrud vil forventes at tage yderligere 2-3 år.

Endvidere peger Atkins på, at IC2-leverancen kan udgøre en risiko for en succesfuld gennemførelse af IC4-projektet. DSB vil derfor afsøge muligheden for i fornuftig økonomisk forståelse med AnsaldoBreda at afslutte IC2-projektet, selvom der – ifølge DSB – ikke umiddelbart er juridisk grundlag for en ensidig opsigelse af IC2-kontrakten på nuværende tidspunkt.

For at gennemføre de tiltag, der skal sikre en tilfredsstillende driftsstabilitet samt den forudsatte anvendelse i fjerntrafikken, vurderes DSB's IC4-budget at skulle forøges med mindst 50 pct. over de næste 3-5 år - svarende til totalt 400-800 mio. kr. ekstra. Det endelige beløb og finansieringen heraf vil skulle drøftes mellem Transportministeriet og DSB.

Atkins peger imidlertid også på, at IC4 – også efter gennemførelse af de nødvendige tiltag for at sikre driftsstabiliteten – vil være et forholdsvis billigt tog, svarende til 80-90 pct. af prisen ved at skulle købe et sammenligneligt dieseltog



i dag. En videreførelse af IC4-projektet vil således være den billigste løsning for DSB.

Indtil IC4 kan anvendes som forudsat, vil toget skulle suppleres af IC3-tog i landsdelstrafikken. I takt med at flere IC4 kan anvendes i landsdelstrafikken med en blot nogenlunde driftsstabilitet, vil kombinationen med IC3 muliggøre, at direkte togforbindelser med moderne tog, som i den aktuelle situation med materiel-mangel er bortfaldet, vil kunne genindføres. Analyser viser imidlertid også, at dette vil kræve yderligere investeringer i dobbeltdækkermateriel til den sjællandske regionaltrafik, da IC3-togene ikke umiddelbart vil kunne frigøres til regionaltrafikken.

Hertil kommer, at DSB allerede i dag står over for store udfordringer med at skaffe tilstrækkeligt med siddeplads til et stigende antal togpassagerer. Den mest oplagte løsning vil også her være at anskaffe dobbeltdækkervogne. Disse vogne vil kunne trækkes af enten el- eller diesellokomotiver og vil på den måde være en fremtidssikret investering, som også er robust over for yderligere elektrificering af banenettet.