



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

11. maj 2021

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 29. april 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra René Christensen (DF).

Spørgsmål nr. 482:

Vil ministeren oplyse, om det er korrekt, at det Alstom-tog, som DSB har valgt, ikke kører i Italien, og at toget i Italien er et andet tog med samme navn, men med en helt anden konfiguration, end det som kommer til at køre i Danmark, herunder i forhold til strømsystem, hastighed, signalsystem m.v., og at det tog, som vil komme til at køre i Danmark, dermed aldrig har kørt andre steder, og derfor heller ikke er afprøvet, som ministeren ellers sagde på pressemøde den 12. april 2021? Og kan ministeren endvidere oplyse, om det er korrekt, at toget heller ikke kører i Holland, da det tog ikke er homologeret og leverancen er stærkt forsinket, jf. artiklen »ICNG delay causes NS to postpone 2023 timetable change« bragt i International Railway Journal den 18. februar 2021?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for DSB, som oplyser følgende:

”Som DSB tidligere har oplyst, findes der ingen elektriske togsæt på markedet, der allerede er i passagerdrift andre steder, og som vil kunne købes 1:1 til indsættelse i Danmark. Producenterne baserer i høj grad deres leverancer på etablerede produktplatforme, dvs. et grundlæggende teknisk design, som kan tilpasses til forskellige forhold, herunder infrastruktur og kundebehov.

Det tog, som DSB indgår kontrakt med producenten Alstom om, baserer sig på Alstoms etablerede produktplatform ”Coradia Stream”. Coradia Stream har ifølge DSB’s oplysninger været i passagerdrift i Italien siden juni 2019. Per december 2020 var der leveret 100 togsæt (ETR103 og ETR104) til Italien, hvoraf de 95 er i kommerciel drift, dvs. passagerdrift.



Coradia Stream til Italien (i Italien kaldet "Pop") er tilpasset de italienske krav ift. infrastruktur, herunder signalsystem og køreledningsspænding, samt behov ift. trafiktype, rejsetid mv. Coradia Stream til Italien leveres således i en variant, tilpasset italiensk signalsystem samt jævnstrøm (DC) samt til indsættelse i regionaltrafik med en tophastighed på 160 km/t.

Coradia Stream til Holland (i Holland betegnet ICNG) er tilpasset de hollandske krav og leveres i varianter til flere kørelednings-spændinger, herunder 25 kV AC som også anvendes i Danmark. Coradia Stream til Holland leveres desuden til InterCity-trafik og en tophastighed på 200 km/t tilsvarende Coradia Stream til Danmark. DSB er bekendt med, at der for nærværende er leveret flere togsæt til Holland som pt. gennemgår testprogram og godkendelsesaktiviteter i Holland, ligesom DSB har noteret sig omtale af forsinkelse i leverancen til Holland i diverse medier. DSB kan imidlertid ikke udtale sig om omfanget af eventuelle forsinkelser i leverancen til Holland og ej eller årsager hertil, idet dette er underlagt kontraktuelle forhold mellem de Hollandske Statsbaner NS og producenten Alstom.

På tilsvarende vis som Coradia Stream er tilpasset konkrete krav og behov i Italien og Holland, vil Coradia Stream til Danmark være tilpasset danske forhold.

DSB kan i øvrigt tilføje, at der er foretaget en grundig evaluering af de indkomne tilbud op mod den godkendte evalueringsmodel, hvor hovedkriteriet er bedste forhold mellem pris (40%) og kvalitet (60%). Som delkriterie under kvalitet har DSB evalueret netop modenhed af det tilbudte togsæt, bl.a. ved at se på den etablerede produktplatform. Øvrige delkriterier under kvalitet er forhold som passagerkomfort og handicapvenlighed, rejsetider, pålidelighed og tilgængelighed af toget, vedligeholdelseskoncept mv. Det bør i denne forbindelse nævnes, at leverandøren selv skal stå for vedligeholdelsen af toget gennem hele dets levetid iht. politisk beslutning af 1. februar 2018."

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht