



Indkøb af nye el-togsæt

Det er ambitionen at jernbanedriften i Danmark i fremtiden i markant højere grad skal baseres på el-drift. I første omgang elektrificeres strækningen til Esbjerg i 2015, og derefter den ny bane mellem København og Ringsted i 2018. Endelig bliver Sydbanen elektrificeret i forbindelse med Femernprojektet.

Erfaringerne fra indkøbet af IC4 og IC2 viser, at en succesfuld indsættelse af nye tog kræver en anden strategisk tilgang til anskaffelserne end der hidtil har været anvendt.

Derfor foreslås, at strategien for investeringer i fremtidens materielindkøb baseres på velafprøvede tog, som allerede er i drift andre steder. Nye el-togsæt til landsdelstrafikken vil skulle opfylde en række krav med hensyn til køreegenskaber, driftsikkerhed, komfort og serviceniveau. Hvilken eksisterende togtype, som bedst opfylder de danske behov lader sig bedst afgøre ved faktisk at have togene i passagerdrift i Danmark og registrere togenes tekniske performance og passagerernes tilfredshed med disse.

Der anskaffes derfor 2-3 forskellige togsæt med henblik på indsættelse i dansk passagertrafik. Prøvedriften af de anskaffede togsæt, skal opbygge de fornødne driftserfaringer, som kan danne grundlag for en senere beslutning om, hvilken togtype der efterfølgende indkøbes til at betjene den nye elektrificerede strækning til Esbjerg – og evt. på længere sigt den øvrige landsdelstrafik.



Det forventes, at der i første omgang på baggrund af erfaringerne med de første 2-3 togsæt indkøbes samlet 15 togsæt, som kan anvendes på stækningerne mellem København og Sydjylland. Hvis togene dobbeltudrustes til kørsel over landegrænsen – som det også kendes fra DB Schenkers lokomotiver - vil det være muligt at skabe et sammenhængende trafiksystem for hele regionen med moderne elektriske togsæt, der har høj komfort og stor kapacitet.

Muligheden for at anvende elektrisk materiel i hele Sydjylland betyder samtidig, at alle hurtige dieseltogsæt i landsdelstrafikken kan frigøres til at betjene trafikken mellem København og Jylland nord for Fredericia. Dermed vil de nye eltog udgøre et vigtigt supplement til de dieseltog, der ind til videre er en knap ressource i betjeningen af landsdelstrafikken. Med anskaffelsen af eltog og frigørelse af dieseltog, vil de gamle MR-tog, der i dag blandt andet betjener Esbjerg-Aarhus, kunne udfases.

Betjeningen af strækningen mellem København og Sydjylland kan foregå som i dag, men udelukkende med elektrisk materiel. Det vil sige, at to (eller flere) sammenkoblede togsæt hver time kan køre fra København H og deles i Kolding eller Lunderskov. Herefter vil én togdel hver time fortsætte til Esbjerg, mens én togdel kører til enten Flensborg eller Sønderborg.

Anskaffelsen af eltog i denne relativt beskedne skala gør det muligt at der i takt med en fremtidig elektrificering af banenettet løbende kan indkøbes standard materiel som er testet og afprøvet under danske forhold.