

*Ad 2:* I naturlig arbejdsmæssig fortsættelse af elektrificeringsarbejderne i Sønderjylland påbegyndes i 1996 elektrificeringen af andre DSB hovedstrækninger. Hvilke strækninger, der skal påbegyndes først vil fremgå af Trafikministeriets kommende trafikplan (Plan 2005).

Ud over de nævnte arbejder pågår der mindre restarbejder på strækningerne København-Korsør og Nyborg-Odense, Det drejer sig bl.a. om strømforsyningsstationen i Vigerslev.

*Spørgsmål 3:*

»Hvilke konsekvenser får det for DSB's budget at efterleve Arbejdstilsynets anbefalinger vedrørende forbedring af arbejdsmiljøet på DSB?«

*Svar:*

DSB har på baggrund af Arbejdstilsynets anbefalinger foretaget et skøn over de samlede udgifter til de foreslåede forbedringer af DSBs arbejdsmiljø for så vidt angår sporvedligeholdelse.

Udgifterne skønnes at blive i størrelsesordenen 100 mio. kr. afhængig af, hvilke konkrete løsninger der kan aftales mellem DSB og Arbejdstilsynet. Dette beløb er betydeligt større end de i FFL 94 afsatte beløb til dette udgiftsområde (jf. også DSBs miljøhandlingsplan).

I de nævnte beløb er der ikke medtaget meromkostninger som følge af restriktioner omkring DSBs tilrettelæggelse af sporarbejder, der foregår samtidig med togdrift.

Sådanne restriktioner vil i givet fald påvirke DSBs togdrift og indebære betydelige meromkostninger. Problematikken drøftes i øjeblikket med Arbejdstilsynet, men er endnu ikke afklaret.

*Spørgsmål 4:*

»Der ønskes en redegørelse for forløbet af sagen vedrørende DSBs indkøb af nye rangerlokomotiver fra Belgien.«

*Svar:*

DSB har oplyst følgende:

DSB indgik i sommeren og efteråret 1989 kontrakt med den belgiske virksomhed Cockerill Mechanical Industries (CMI) om udvikling og levering af 30 dieselhydrauliske rangerlokomotiver til levering startende fra medio november 1990.

Lokomotivets konstruktion og specielt det hydrauliske transmissionsprincip er nyudviklet når det gælder togmateriel. Samme princip anvendes dog på f.eks. almindelige entreprenørmaskiner.

Forinden kontraktindgåelsen med CMI var projektet i normalt udbud hos 9 leverandører. Valget af CMI som leverandør blev primært foretaget på baggrund af prisen, der er på ca. 3,5 mio. kr. pr. lokomotiv eller omtrent det halve af, hvad et traditionelt lokomotiv med tilsvarende ydeevne ville koste. Prisen idag er kun forøget med 0,1 mio. kr. pr. stk. som følge af ændringsønsker. Yderligere accepterede CMI stort set udbudsmaterialets juridiske og tekniske betingelser uden væsentlige ændringer.

Bortset fra projektets tidligste faser har der været problemer med denne kontrakt, da CMI ikke var i stand til at overholde kontraktens tidsfrister. Samtidig har der været store problemer med CMIs konstruktionstekniske formåen.

I sommeren og efteråret 1991 blev der konstateret en større mængde fejl og mangler på det først producerede lokomotiv, som bevirkede, at mange af lokomotivets tekniske anlæg måtte modificeres for overhovedet at opnå et funktionsdueligt lokomotiv. Dette førte hen på efteråret – efter konstatering af yderligere fejl – til en længere forhandlingsrunde mellem CMI og DSB. Hovedresultatet heraf blev, at CMI ifølge egne oplysninger ville være færdige med det endelige design 31.12.1991 og samtidig, at DSB skulle låne det først producerede lokomotiv i 3 måneder startende fra 15.12.1991 for at indhente driftserfaringer.

Imidlertid viste det sig, at det såkaldte prototypelokomotiv havde køletekniske problemer, hvilket bevirkede, at DSB først modtog lokomotivet den 24.04.1992 efter at CMI havde designet et nyt kølesystem og foretaget utallige prøvekørsler.

Prototypeafprøvningen hos DSB forløb dårligt, da lokomotivet viste sig at være meget upålideligt. Det største problem var konstant lækkende hydraulikslanger, hvilket førte til, at lokomotivet