

NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato
J. nr. 2010-18

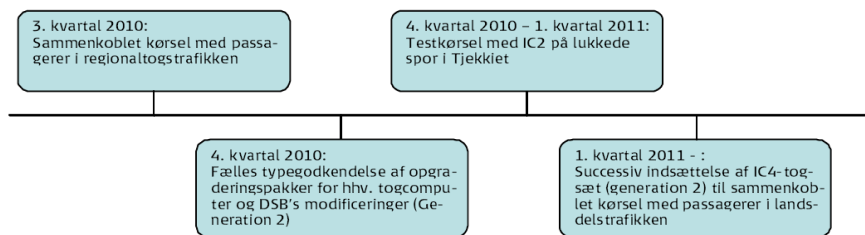
Center for Kollektiv Trafik

Stine Poulsen

Status for leverancen af IC4 og IC2

Siden den seneste orientering til udvalget om status for IC4 har der i forhold til IC4 været en række milepæle, jf. figur 1.

Figur 1: Milepæle for IC4



DSB har siden forliget i maj 2009 fra AnsaldoBreda modtaget:

- samlet kompensation på 1,5 mia. kr.
- 1 togsæt i 4 kvartal 2009
- 1 togsæt i januar 2010
- 20 serieproducerede togsæt i 2010
- Første opgraderingspakke af togsættens computersystem

Hovedfokus er fortsat rettet mod AnsaldoBredas serieproduktion, og på at sikre leverancetakten og et tilstrækkeligt kvalitetsniveau. AnsaldoBreda arbejder på at sikre rettidige leverancer fra kritiske underleverandører til togsætteproduktionen. Dette arbejde følger DSB nøje. På trods af presset på AnsaldoBredas serieproduktion, har DSB på nuværende tidspunkt det antal togsæt til rådighed som aftalt ved forligets indgåelse. På baggrund af Trafikstyrelsens typegodkendelse af første opgraderingspakke, har DSB søgt og modtaget ibrugtagningstilladelse på 5 togsæt.



I sommeren 2010 indgik AnsaldoBreda en underleverandøraftale med DSB om at foretage opgraderingen af de 14 NT togsæt. Som oplyst i orienteringen af 19. oktober 2010 blev der i samme forbindelse foretaget en justering af leveringsplanen. Det første af de togsæt, der skal opgraderes af DSB's vedligeholdelsesorganisation, er pt. under opgradering.

IC2

Første togsæt er ankommet til Velim i Tjekkiet og officielle dynamiske typetest er påbegyndt d. 4. december 2010. Disse test er afgørende i forhold til togsættens dokumenterede egenskaber og sikkerhedsniveau. AnsaldoBredas serieproduktion af IC2 togsættene vil blive udført på et andet produktionssted tæt på det eksisterende produktionssted i Pistoia.

Opgradering af togcomputersystemet

Efter modtagelse af typegodkendelse på 2. generation IC4 er fokus nu rettet mod opgraderingspakke 2 der vil føre til 3. generation, der indebærer at 3 togsæt kan køre sammenkoblet. Dynamiske test med 3 koblede togsæt er opstartet på Falster.

Drift mv.

Efter typegodkendelsen af 2. generation, skal togsættene nu indsættes løbende i drift efterhånden som de er blevet ombygget og driftsimuleret af DSB. 5 ombyggede togsæt indgår pt. i køreplanen fra 17. januar 2011, og der vil løbende blive inkluderet flere IC4-løb, efterhånden som flere togsæt bliver frigivet til driften.

Det voldsomme vejr i denne vinter med snestorm og stærk frost har påvirket alle trafikformer, herunder den kollektive trafik. Rettidigheden for IC4 har således også været påvirket væsentligt af vintervejret. Den forventes at stige i takt med indsættelsen af flere opgraderede tog samt i takt med at det hårde vintervejr aftager.

Myndighedsbehandling af IC4

I forhold til den oprindelige plan med IC4 leverancerne skete der i maj 2009 et paradigmeskift, idet DSB overtog rollen med opgradering af IC4 i forhold til kontraktkravene med AnsaldoBreda. I en stor del af 2010 har forløbet med afklaringer af dette skift haft påvirkning på myndighedsgodkendelsesprocessen, idet DSB således både er materielkøber og operatør og overtog arbejdet med at opgradere togene. De aftalte nye roller og funktioner er fastlagt i IC4 Programets Sikkerhedsplan, accepteret af Trafikstyrelsen 15. september 2010.

For godkendelsesprocesserne gælder følgende roller og aftaler:



- DSB IC4 programmet opgraderer togene og varetager rollen med myndighedsgodkendelser af ændringer foretaget på IC4 togsæt. Programmet har egen sektion, der varetager afprøvninger og valideringer.
- DSB Jernbanesikkerhed varetager rollen som 'intern assessor' på triviale sikkerhedsmæssige ændringer. Jernbanesikkerheds kommissorium godkendes at Trafikstyrelsen.
- Scandpower varetager rollen som ekstern assessor for de 'større' sikkerhedsmæssige arbejder. Scandpowers kommissorium godkendes at Trafikstyrelsen.
- TÜV Nord har indtil videre varetaget rollen som ekstern assessor på ændringerne udført på togcomputeren. TÜVs kommissorium godkendes at Trafikstyrelsen.
- AnsaldoBreda er i IC4 sammenhæng underleverandør til DSB IC4 Programmet, herunder underleverandør af softwareændringer.
- Trafikstyrelsens rolle er uforandret. Som sikkerhedsmyndighed foretages myndighedsbehandling af ansøgninger om ibrugtagningstilladelser til ændrede togsæt og typegodkendelser til ændrede konfigurationer.

Seneste godkendelser

NT-togsæt: DSB IC4 Programmet har siden overtagelsen fra AnsaldoBreda foretaget ændringer på eksisterende godkendte togsæt – såkaldte NT togsæt. Disse ændringer på den hidtidige type medførte, at en ny typegodkendelse for enkeltkørende togsæt var nødvendig. Efter ansøgning og myndighedsbehandling blev typegodkendelsen til NT versionen givet 24. november 2010. Der er som følge af ændringerne også givet en fornyet ibrugtagningstilladelse til alle 14 NT togsæt den 13. december 2010.

C-MTTA-togsæt: Den først godkendte konfiguration for to sammenkoblede togsæt kaldes C-MTTA. Togsæt 21 og 22 er godkendt den 12. juli 2010 til sammenkoblet kørsel. IC4 Programmet har primært anvendt togsæt 21 og 22 til undervisningsbrug, og de er nu taget ud af drift for at blive opgraderet.

MPTO Pakke 1: Er den konfiguration af to sammenkoblede togsæt, som DSB IC4 programmet anvender til passagerkørsel pr. januar 2011. Efter ansøgning og myndighedsbehandling blev typegodkendelsen til MPTO Pakke 1 givet 4. november 2010. Typegodkendelsen indeholder vilkår, som IC4 Programmet skal leve op til, eftersom ikke alle sikkerhedsforhold er belyst endeligt, men kræver erfaringsdrift. De udestående forhold er imidlertid håndteret, således at det er sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt. DSB indsender løbende ansøgning om Ibrugtagningstilladelse til de opgraderede togsæt i MPTO Pakke 1 konfigurationen. Til dato er der givet 5 ibrugtagningstilladelser til MPTO Pakke 1 togsæt.



Prøvekørsler: Ud over ovenstående godkendelser og tilladelser er der i efteråret udstedt generelle tilladelser til prøveførsler af IC4. Dels er der givet tilladelse til kørsel af nye konfigurationer på en del af Gedserbanen, og dels er der givet tilladelser til prøveførsler – såkaldte RTR (Restricted Test Run) - af de kendte konfigurationer.

Udviklingen frem mod en endelig IC4 togsætskonfiguration foregår i et tæt samspil med DSB IC4 programmet. Via regelmæssige statusmøder fremlægger DSB IC4 programmet handlingsplaner for at nå målet. Det er aftalt, at næste vigtige milepæl er den såkaldte Pakke 2 konfiguration, hvor der indarbejdes endnu mere funktionalitet i togsættene. Næste milepæl herefter er Pakke 3, som indtil videre er den 'endelige' konfiguration.