



Transportministeriet
Center for Kollektiv Trafik
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Koncernsekretariat & Jura

DSB afleverede input til status til Trafikudvalget om leverancerne for IC4 og IC2 den 12. april 2011 og uddybede status den 29. april 2011 efter Transportministeriets anmodning af 13. april 2011. Efter drøftelse med DSB's bestyrelse er her en yderligere uddybning, jævnfør ministeriets anmodning af 2. maj 2011.

5. maj 2011

DSB
Sølvgade 40
DK-1349 København K

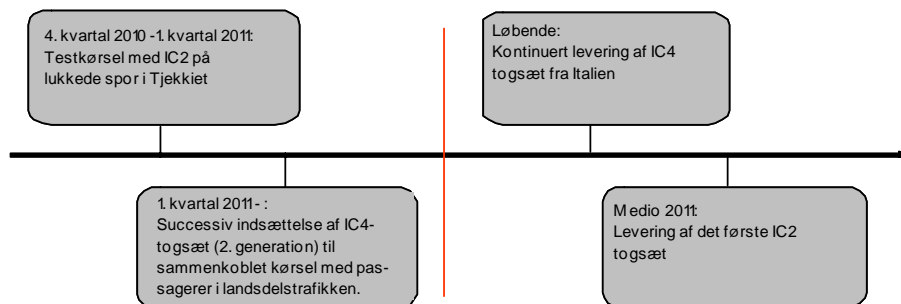
Mobil 24 68 42 28
fk@dsb.dk
www.dsb.dk

1. Indholdsfortegnelse

1.	Indholdsfortegnelse	1
2.	Status for leverancen af IC4 og IC2	1
3.	Kvalitets- og driftsforbedrende tiltag.....	3
3.1.	Leverancer fra AnsaldoBreda	3
3.2.	Tiltag i forhold til driften	3
3.3.	Leverancer fra underleverandører	4
4.	Konsekvenser af kvalitets- og driftsforbedrende tiltag	4
5.	Andre forhold	4
5.1.	Opgradering af togcomputersystemet	4
5.2.	IC2.....	4
5.3.	Myndighedsprocessen	5

2. Status for leverancen af IC4 og IC2

Siden den seneste orientering til udvalget om status for IC4 og IC2, har der været en række milepæle, jf. figur 1



Figur 1: Milepæle for IC4 og IC2

DSB har siden forliget med AnsaldoBreda i maj 2009 styret IC4's aktiviteter i henhold til de fastlagte tidsplaner. Det betyder, at DSB har haft fokus på rettidige leverancer i bedst mulig kvalitet. Dette bygger på en forventning om, at den grundlæggende leverancekvalitet af de serieproducerede (2. generations) togsæt var i orden.

Side 2/5

5. maj 2011

AnsaldoBreda har til dato leveret 42 ud af 83 IC4-togsæt, heraf er 14 1. generations - og 28 2. generationstogsæt. De 14 1. generationstogsæt, som DSB fik leveret forud for forliget med AnsaldoBreda i maj 2009, vil blive ombygget til 2. generationstogsæt.

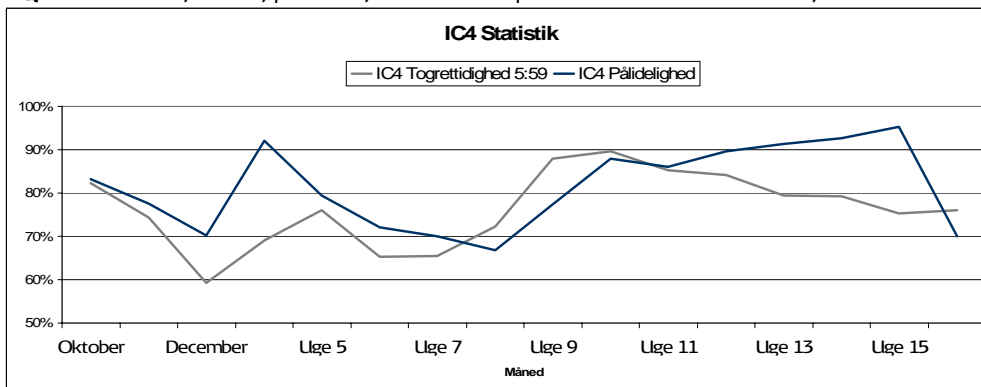
DSB følger driften med IC4 tæt og har stor opmærksomhed på 2. generationstogsættene, der blev indsat i drift første gang den 17. januar 2011. Selv om det statistiske grundlag er spinkelt, må DSB konstatere, at driftsstabiliteten for nærværende slet ikke er på det forventede niveau, hvilket hverken DSB eller DSB's kunder kan være tjent med.

DSB må også konstatere, at den utilstrækkelige driftsstabilitet bliver et stadigt større problem i takt med en stigende anvendelse af IC4 i den daglige drift. Hovedparten af problemstillingerne kan på nuværende tidspunkt henføres til varme, passagerinformationssystem, koblinger, bremses, døre og powerpacks.

Driften har også været præget af vinter med stærk frost og sne samt af det forhold, at 1. generationstogsæt har kørt mest frem til marts 2011.

I figur 2 er rettidigheden og pålideligheden for IC4 vist for perioden oktober 2010 - uge 16.

Figur 2: Rettidighed og pålidelighed for IC4 i perioden oktober 2010-uge 16 2011



2. generations togsæt vil blive indsat i driften efterhånden, som de bliver ombygget og driftssimuleret af DSB. Aktuelt anvendes de 28 2. generationstogsæt i en samlet pulje, hvor togsættene lige nu anvendes på følgende vis_

- 9 togsæt til drift
- 7 togsæt til uddannelse og test
- 12 togsæt til ombygning og driftssimulering

Aktuelt planlægger DSB med 96 ugentlige afgang. Under forudsætning af en tilfredsstillende driftskvalitet forventes dette antal at stige til 105 afgang primo august.

Driftsstabiliteten påvirkes endvidere negativt af, at AnsaldoBreda hverken leverer komponenter rettidigt eller i tilstrækkelige mængder. DSB har derfor med assistance fra Deloitte netop gennemført en undersøgelse - due diligence - sammen med AnsaldoBreda med det formål at klarlægge AnsaldoBreda's overblik over leverancer til produktion af togsættene og reservedele til at understøtte IC4 i drift, jf. nedenfor punkt 2.3.

3. Kvalitets- og driftsforbedrende tiltag

Som det fremgår, er det nødvendigt at forbedre kvaliteten af AnsaldoBredas leverancer og af driftsstabiliteten. Derfor gennemfører DSB følgende initiativer:

3.1. Leverancer fra AnsaldoBreda

DSB oplever svingende og svigtende kvalitet i leverancerne fra AnsaldoBreda. DSB skærper derfor tonen yderligere og øger presset på AnsaldoBreda for at få dem til at højne leverancekvaliteten.

DSB udfordrer konsekvent AnsaldoBreda på. For at skærpe indsatsen har DSB senest iværksat følgende initiativer:

- "Dobbeltloop"-læring.
Den løbende kvalitetskontrol udvides derved, at DSB konfronterer AnsaldoBreda med kvalitetsbrister i leverancen. Kvalitetsbristerne dokumenteres overfor AnsaldoBreda, der herefter har accepteret at udarbejde handlingsplaner og yderligere instruktioner for deres medarbejdere med henblik på efterfølgende at undgå lignende kvalitetsbrister.
- Ekstra inspektion
DSB har indført en ekstra inspektion i forbindelse med overtagelse - udover de inspektioner, der allerede findes i kontrakten - som har til formål at hæve kvalitetsniveauet.

3.2. Tiltag i forhold til driften

For at forbedre driftssituationen har DSB besluttet at udvide værkstedskapaciteten til IC4 gennem leje af nye faciliteter i Randers. Disse nye faciliteter gør det muligt at fremskynde arbejdet med at opgradere og kvalitetsforbedre togsættene.

DSB øger desuden omfanget af driftssimulering, før nye IC4-togsæt sættes i drift. På den måde søger DSB at fjerne flere af de fejl, der er knyttet til det enkelte togsæt, hvilket sker inden togsættet sættes i drift.

Efter den hårde vinter iværksatte DSB endvidere en række her og nu tiltag. Formålet med disse tiltag er ligeledes at forbedre driftsstabiliteten - blandt andet skete en styrkelse af driftsorganisationen.

Endelig vil DSB i den kommende tid, i samarbejde med uvildig 3. part afdække de forhold, der kan forbedre driften og som følge heraf iværksætte yderligere tiltag.

3.3. Leverancer fra underleverandører

Side 4/5

Som nævnt har Deloitte gennemført en undersøgelse, der skal skabe overblik over leverancen. Deloitte har fremlagt en række anbefalinger, hvis gennemførelse DSB pt. drøfter med AnsaldoBreda. På baggrund af den utilfredsstillende situation undersøger DSB desuden muligheden for at anvende alternative leverandører til komponenter, reservedele m.m.

5. maj 2011

4. Konsekvenser af kvalitets- og driftsforbedrende tiltag

Det fremgår af forliget med AnsaldoBreda, at alle IC4 og IC2-togsæt skal være leveret med udgangen af 3. kvartal 2012.

AnsaldoBreda's kommende leverancer må vise, om DSB's øgede pres på AnsaldoBreda vil påvirke leverancerne tidsmæssigt, men DSB fastholder både leveranceplan og bodsregime i henhold til kontrakten, og forsinkelse som følge af kvalitetssvigt vil derfor resultere i, at AnsaldoBreda vil ifalde bod.

På nuværende tidspunkt betyder IC4-togsættens utilfredsstillende driftskvalitet, at DSB ikke har det forventede antal IC4-tog til rådighed for driften. Dette påvirker en i forvejen anstrengt materielsituation.

Det er DSB's forventning, at initiativerne for at forbedre kvaliteten vil forlænge indsættelsestakten, ligesom der vil være behov for at løfte kvaliteten af de togsæt, der er indsat i drift. Det vil alt andet lige få indflydelse på anvendelsen af DSB's øvrige materiel, og DSB vil derfor på såvel kort som længere sigt have behov for yderligere materiel for at køre den planlagte trafik.

DSB arbejder på at afdække de foranstaltninger, som er nødvendige for at imødegå konsekvenserne af IC4's manglende driftsstabilitet, og økonomien forbundet hermed.

5. Andre forhold

5.1. Opgradering af togcomputersystemet

Arbejdet med den videre opgradering af togcomputersystemet, således at det bl.a. bliver muligt at koble 3 togsæt, forløber planmæssigt. I øjeblikket pågår dynamiske test på Gedserbanen.

5.2. IC2

De officielle test i Velim i Tjekkiet er afsluttede, og testarbejdet fortsætter i hhv. Arezzo og Pistoia i Italien.

Det første IC2-togsæt skal leveres til sommer, og det andet leveres i efteråret 2011. Den væsentligste risiko med henblik på leveringen af 1. togsæt er AnsaldoBredas evne til at opnå typegodkendelse inden for den fastsatte tidsramme.

AnsaldoBreda har oplyst, at de har indgået en aftale med en tidligere samarbejdspartner beliggende ca. 10 km. uden for Pistoia. Dette firma skal færdiggøre IC2 vognkasserne, inden de samles og testes på AnsaldoBreda's egen fabrik i Pistoia. DSB har besøgt fabrikken, afholdt møde med repræsentanter derfra og vil følge udflytningen af produktionen meget tæt.

Side 5/5

5. maj 2011

5.3. Myndighedsprocessen

Myndighedssamarbejdet med Trafikstyrelsen forløber fornuftigt. Presset på sagsbehandling er dog fortsat højt, bl.a. fordi samtlige togsæt skal behandles særskilt.

Trafikstyrelsen har godkendt Scandpower som ekstern assessor på 2. pakke af opgraderingen af togcomputersystemet.

Med venlig hilsen

Flemming Kristensen