

Møde mellem DSB og Transport- og Bygningsudvalget

24. maj 2016



Dagsorden, 24. maj 2016

Møde mellem DSB og Transport- og Bygningsudvalget

DAGSORDEN



1. Status for DSB

16:00 – 16:15

2. Materielsituationen/Rettidighed

A. Nuværende situation

16:15 – 16:40

B. Status IC4

16:40 – 17:00

3. Eventuelt

17:00 – 17:15

Resultater i 1. kvartal 2016



		1. Kvt 15	1. Kvt 16	Ændring	
Flere kunder	Passagerer (mio.)	46,0	46,6	0,6	
	Passageromsætning	1.200	1.327	127*	
	Kundetilfredshed	8,0	8,0	0,0	
Bedre økonomi inkl. hovedtal	Omkostning pr. pladskm (øre/km)	56	55	-1,0	
	Indtægter i alt	2.974	3.016	42	
	Driftsomkostninger	2.251	2.370	119	
	Resultat før af og nedskrivninger	723	646	-77	
	Resultat før skat (mio)	131	116	-15	
	Korrigeret for engangsposter (mio)	131	53	-78	
	Rentebærende Gæld (netto)	8.638	6.663	-1.975	

* Heri inkluderet overtagelse af Øresund

- Kvaliteten af materiellet og rettidigheden er tæt knyttet til hinanden.
- Klargøringen af elektrificeringen bør gå hånd i hånd med indkøbet af nyt elmateriel.



Dagsorden, 24. maj 2016

Møde mellem DSB og Transport- og Bygningsudvalget



DAGSORDEN

1. Status for DSB

16:00 – 16:15

2. Materielsituationen/Rettidighed

A. Nuværende situation

16:15 – 16:40

B. Status IC4

16:40 – 17:00

3. Eventuelt

17:00 – 17:15

Operatør- og kunderettedighed



	1. Kvt 15	1. Kvt 16	Ændring	
Operatør- og kunderettedighed	Operatørrettedighed*			
	• Fjern og Regional	95,7	92,7	-3,0(93,8)
	• S-tog	99,1	99,2	0,1(97,5)
	Kunderettedighed*			
• Fjern og Regional	84,9	76,4	-8,5(81,8)	
• S-tog	94,7	95,8	1,1(92,3)	

*Tal i parentes angiver kravet i Trafikkontrakten

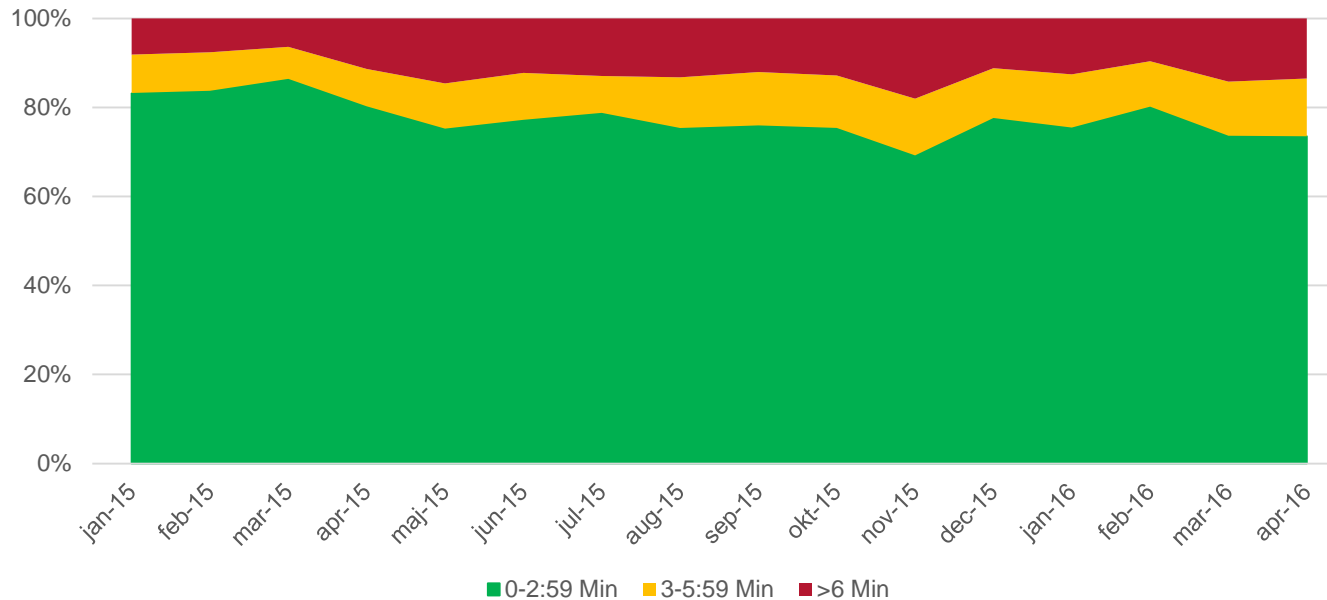
Ved operatørrettedighed "forstås den samlede rettedighed med fradrag af forsinkelser, der skyldes forhold, som DSB ikke er ansvarlig for. For operatørrettedigheden gælder, at ankomster anses for rettedige, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter, samt at aflysninger grundet DSB's forhold, der ikke er varslet med 72 timer indregnes som en forsinkelse".

"Kunderettedigheden for fjern- og regionaltrafikken defineres, som antallet af passagerer, der benytter rettedige tog i forhold til det samlede antal passagerer. Antallet af passagerer, der ville have benyttet aflyste tog, indgår som forsinkede passagerer".

"Kunderettedigheden for S-banen defineres, som den andel af passagererne, der kan komme rettedigt frem på baggrund af passagerernes forventede rejsemønster og den afviklede togtrafik".

→ 100% rettedighed kan ikke opnås. Det må forventes, at ca. 1 ud af 6 afgang ankommer forsinket i forhold til målet på de tre minutter.

Kunder fordelt på afvigelsesintervaller



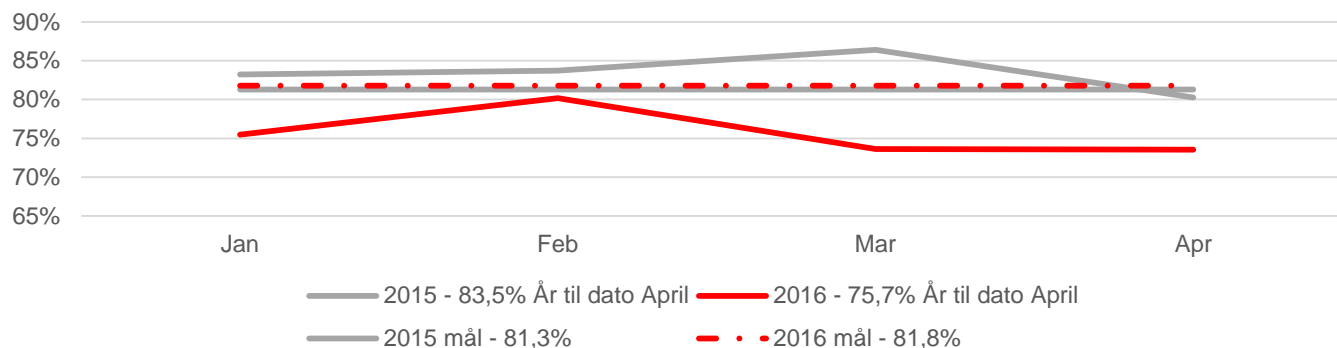
→ Halvdelen af de kunder som bliver forsinkede i forhold til målet på tre minutter, påvirkes mindre end 6 minutter.

Rettidighed for Fjern- og Regionaltog

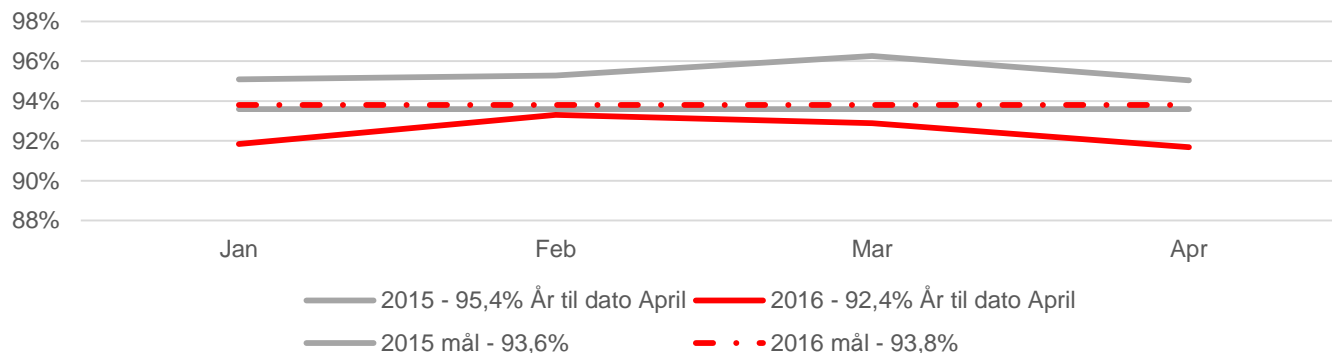


→ Fjern og Regional (F&R) har ikke haft målopfyldelse for hverken kunde- eller operatørrettidigheden i 2016 med et utilfredsstillende resultat på hhv. 75,7% og 92,4% år til dato.

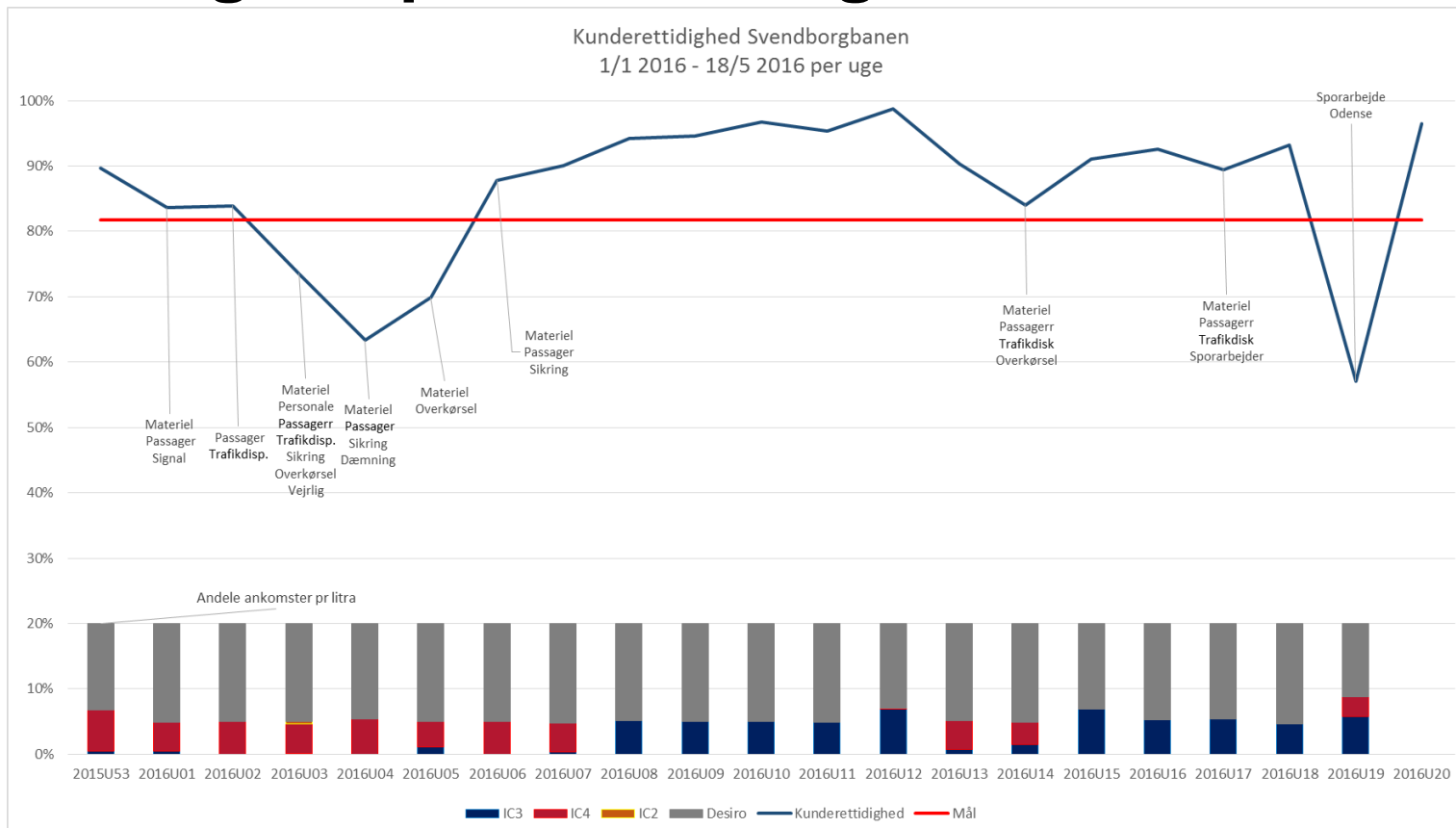
Kunderrettidigheden 2:59
F&R incl. DSB Øresund



Operatørrettidighed 2:59
F&R incl. DSB Øresund



Rettidighed på Svendborgbanen



Vendinger i Stenstrup:

Anvar	jan-16	feb-16	mar-16	apr-16	1-19 maj -16
DSB	2			1	6
Banedanmark	4	2	1	1	1
Ekstern					1
I alt	6	2	1	2	8

Forhold der har påvirket rettidighed negativt



- ID kontrollen i Kastrup
- Stikprøvevis paskontrol på tog i Padborg
- Forsinkende materiel hændelser (MDBF)
- ME-lokomotiver
- Sporarbejder
- K16 under indkøring
- Banedanmark – andel af irregularitet:
 - Sporarbejde – tydelig negativ påvirkning også på operatørrettidigheden.

Rettidighed mod vest

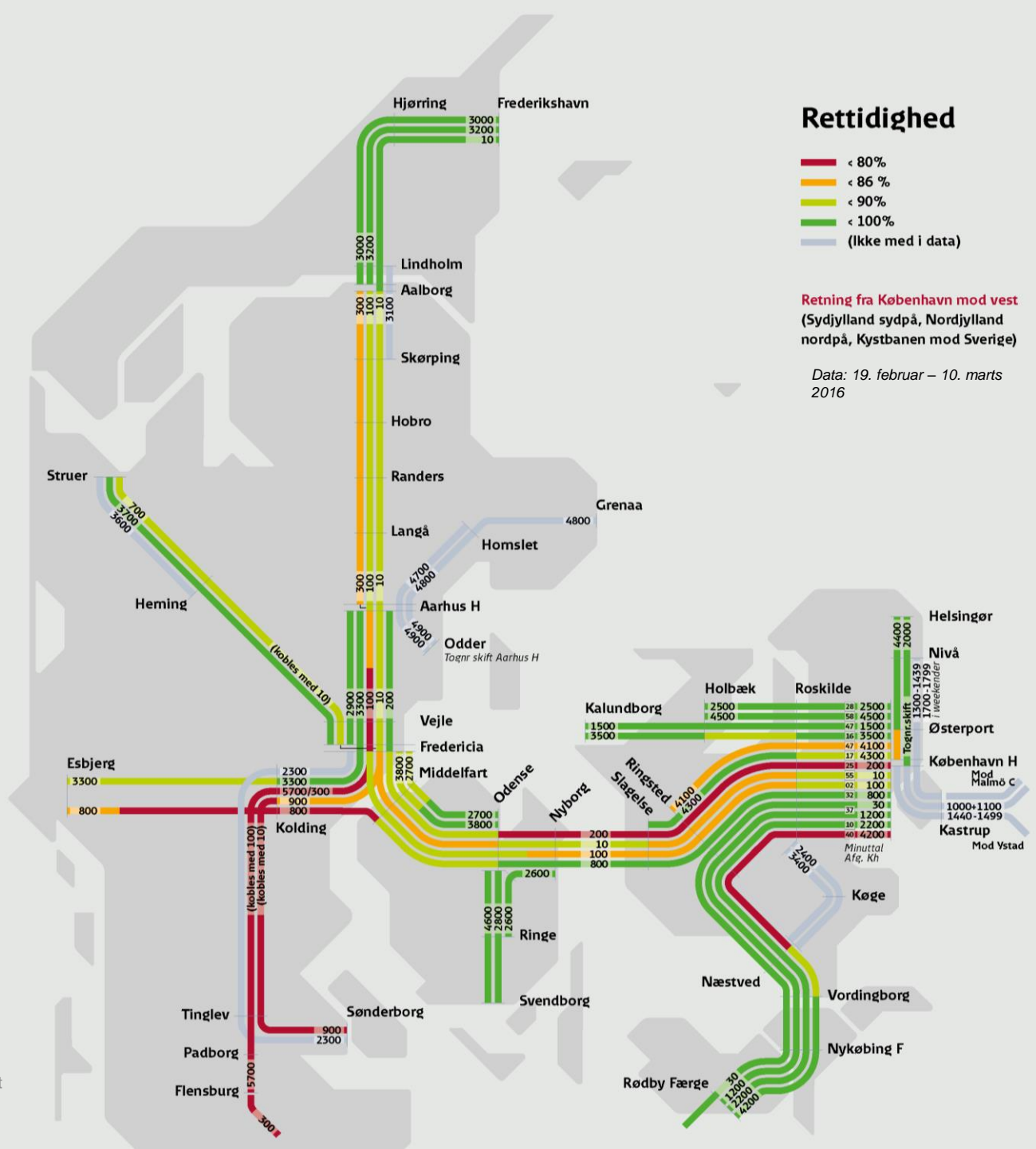
Rettidighed

- █ < 80%
- █ < 86%
- █ < 90%
- █ < 100%
- █ (Ikke med i data)

Retning fra København mod vest
(Syddjylland sydpå, Nordjylland nordpå, Kystbanen mod Sverige)

Data: 19. februar – 10. marts 2016

- 1 min tidligere afgang fra København H mod Ringsted/Slagelse
- 1 min senere ankomst på København H fra vest



Rettidighed mod øst

Rettidighed

- █ < 80%
- █ < 86%
- █ < 90%
- █ < 100%
- █ (Ikke med i data)

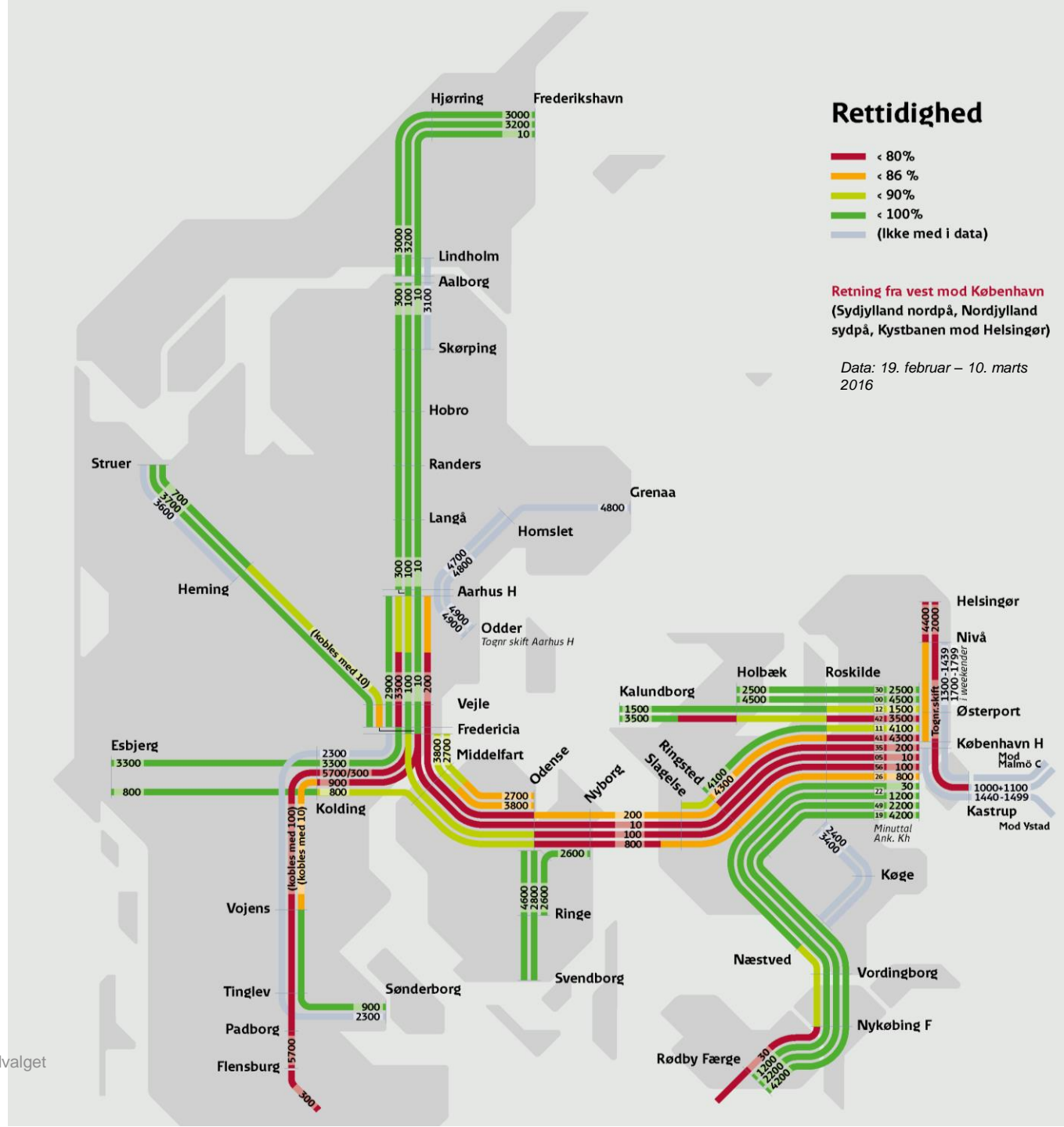
Retning fra vest mod København
(Syddjylland nordpå, Nordjylland sydpå, Kystbanen mod Helsingør)

Data: 19. februar – 10. marts 2016

→ Udfordring fra Slagelse og Ringsted

→ Behov for øget robusthed i Odense

→ Behov for øget robusthed i Fredericia



Øget robusthed efter sporarbejdet



For at rette op på rettidigheden for Fjern og Regional er der sat forskellige initiativer i gang, bl.a. skal 2016-køreplanen justeres for fundne fejl i plangrundlaget.

- Efter implementering af K16 er der set en stigning i antallet af små forsinkelser
- Analyser og observationer peger på udfordringer specifikke steder i køreplanen

DSB og Banedanmark gør følgende:

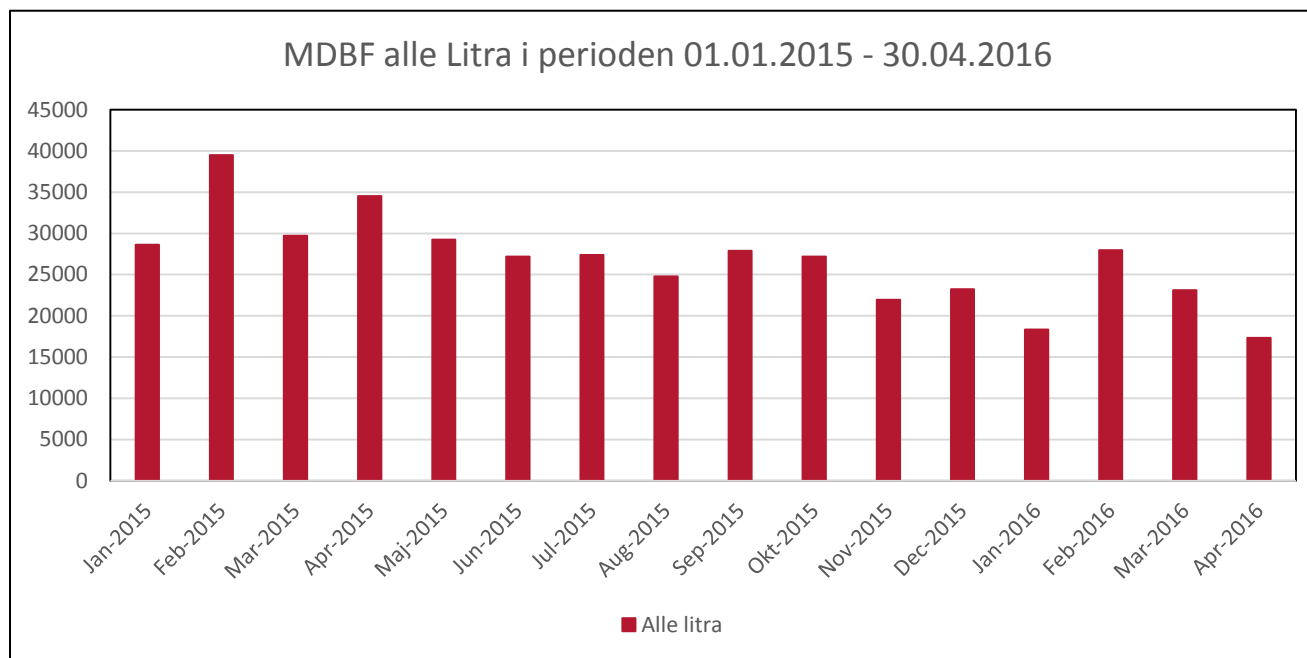
- Justerer plangrundlaget
- Køreplanen minutjusteres fra 8. august 2016
- Minutjusteringerne skal øge robustheden i:
 - Fredericia
 - Odense
 - Slagelse/Ringsted
 - København
 - Kystbanen
- DSB har dialog med pendlertalsmænd
- Øget fokus på materiellets beskaffenhed (Antal kørte kilometer mellem hændelser - MDBF)

Materielsituationen



Materiellet har siden efteråret 2015 været skyld i en større del af irregulariteten i rettidigheden end tidligere.

Nedenstående graf viser en faldende MDBF for flåden i gennemsnit.



DSB vil få en ekstern part til at analysere de bagvedliggende årsager til den negative udvikling i MDBF.

Materiel - Tekniske årsager til irregularitet



ME-lokomotiver:

- Spørmål har fra starten af året holdt op til 9 lokomotiver ude af drift og stillet krav til resterende flåde om minimal opholdstid på værkstedet.
- Udskiftningsarbejdet er afsluttet og alle ME-lokomotiver er i drift igen. Nu følger et arbejde på ET, IR4, IC3 og MR.

IR4-tog:

- Leverancer af IR4 er udfordret. Det skyldes tekniske forhold med aksler, døre, koblinger og IDU-skærme samt indbygning til Signalprogrammet.
- IR4 har til og med april kørt ca. 3 mio. km. mod 2,6 mio. km. i samme periode sidste år. Den øgede anvendelse i drift presser værkstedsleverancerne.

MQ-tog (DESIRO-tog):

- I 2016 har leverancen af MQ været påvirket af, at 3 togsæt, som har haft problemer med motor- og bremsesystemet.

ET (Øresundstogsæt) :

- Flere tekniske fejl på ATC, passagerinformationssystemet og døre håndteres aktuelt på værkstedet.
- I begyndelsen af 2016 har der været en del havarier på ET.

IC3-tog

- I 2015 kørte IC3 over 50% af den totale kørsel for DSB eksklusiv Kystbanen.
- Behov for reinvesteringer og ekstra vedligeholdelse, hvis den nuværende performance skal opretholdes for IC3 (under vurdering).

Dagsorden, 24. maj 2016

Møde mellem DSB og Transport- og Bygningsudvalget



DAGSORDEN

1. Status for DSB

16:00 – 16:15

2. Materielsituationen/Rettidighed

A. Nuværende situation

16:15 – 16:40

B. Status IC4

16:40 – 17:00

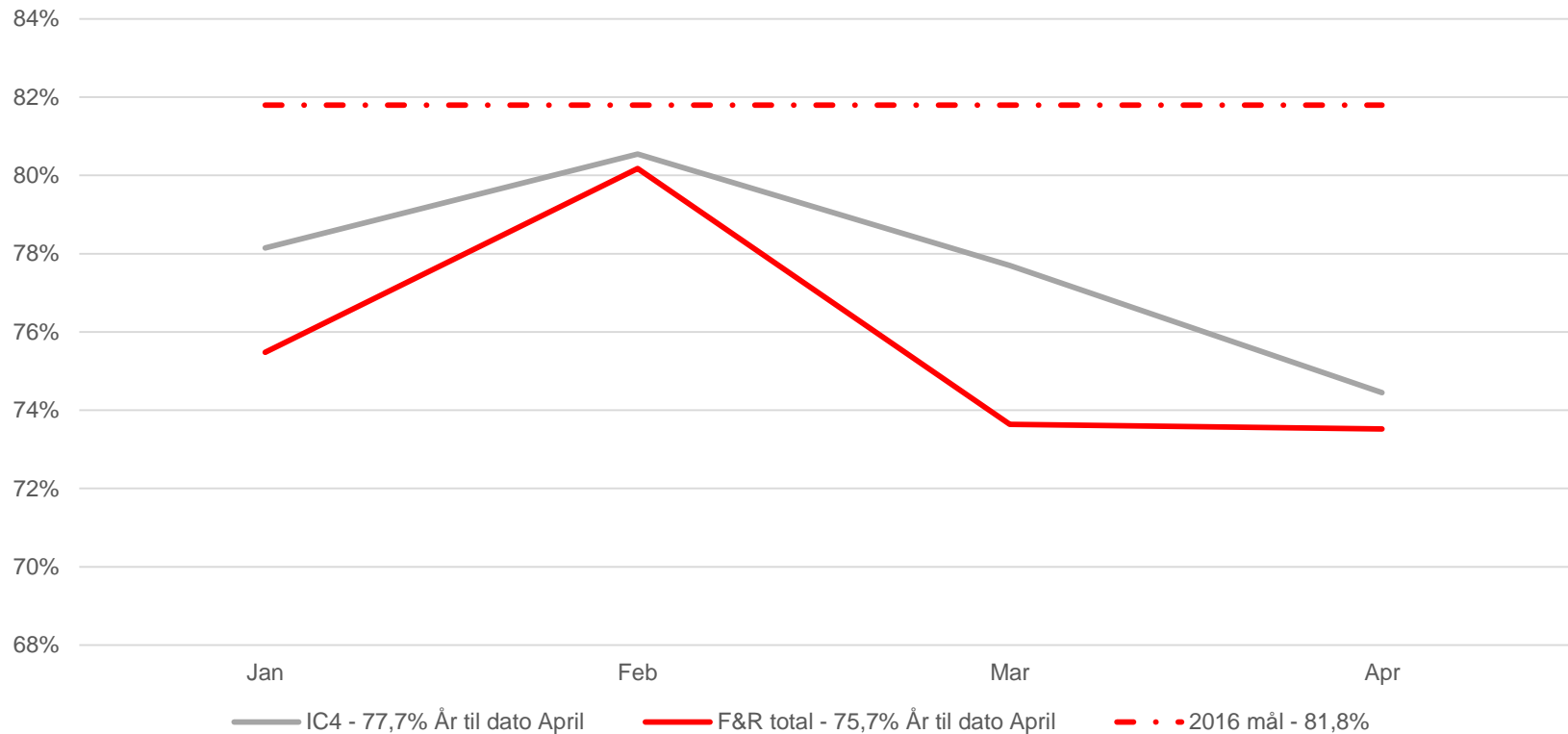
3. Eventuelt

17:00 – 17:15

IC4– Kunderettidighed

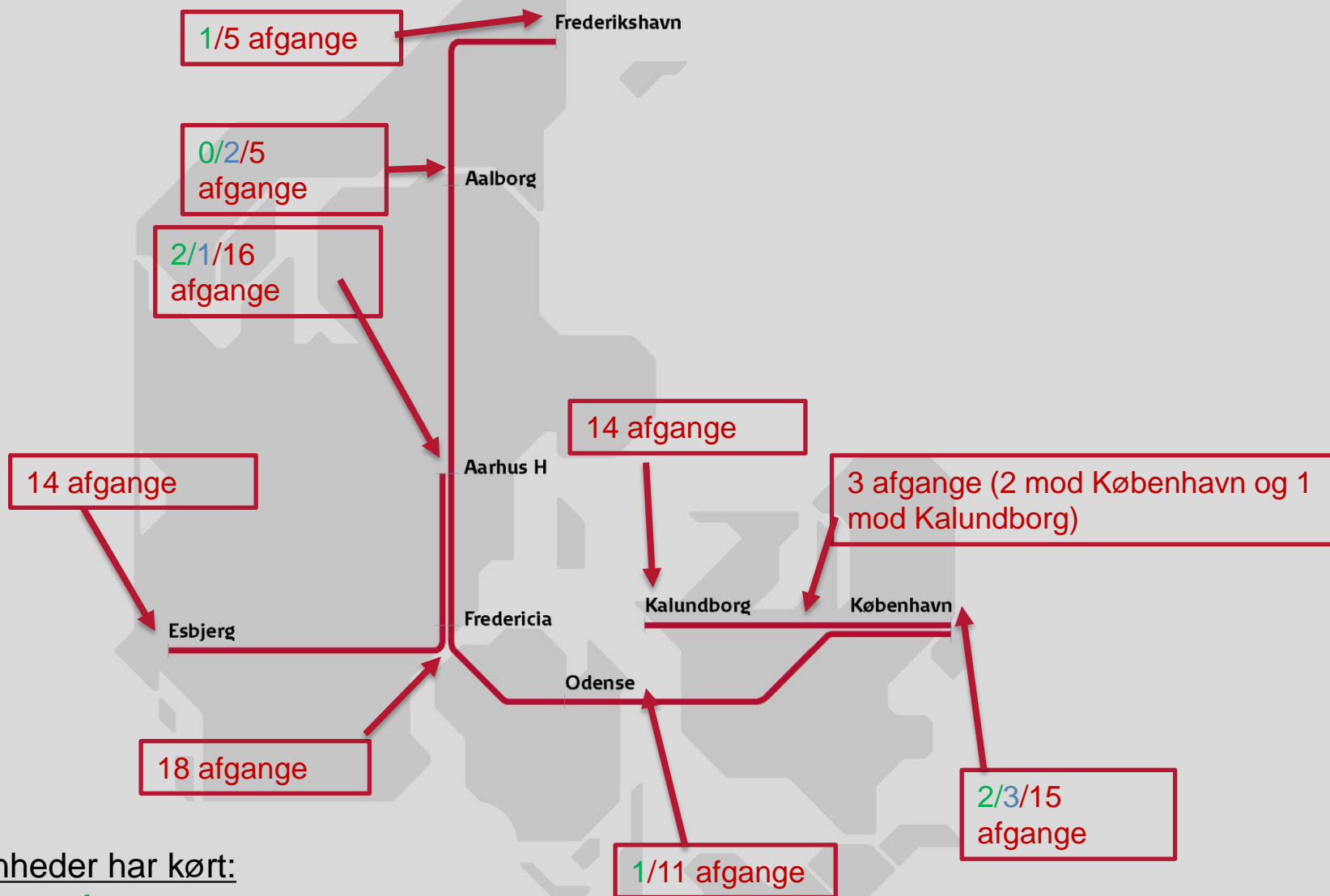


Kunderettidigheden 2:59
IC4 vs. total



Den tilsyneladende nogenlunde tilfredsstillende kunderettidighed for IC4 opstår ved, at vi bruger langt mere IC4 materiel pr. togtur, end vi gør for det øvrige materiel. Vi har IC4 reservemateriel stående klar, hvis der viser sig udfordringer, og det er dyrt.

IC4 - Kørsel på en tilfældig dag – 28/4 2016



34 enheder har kørt:

6 lyntogsafgange

6 IC afgange

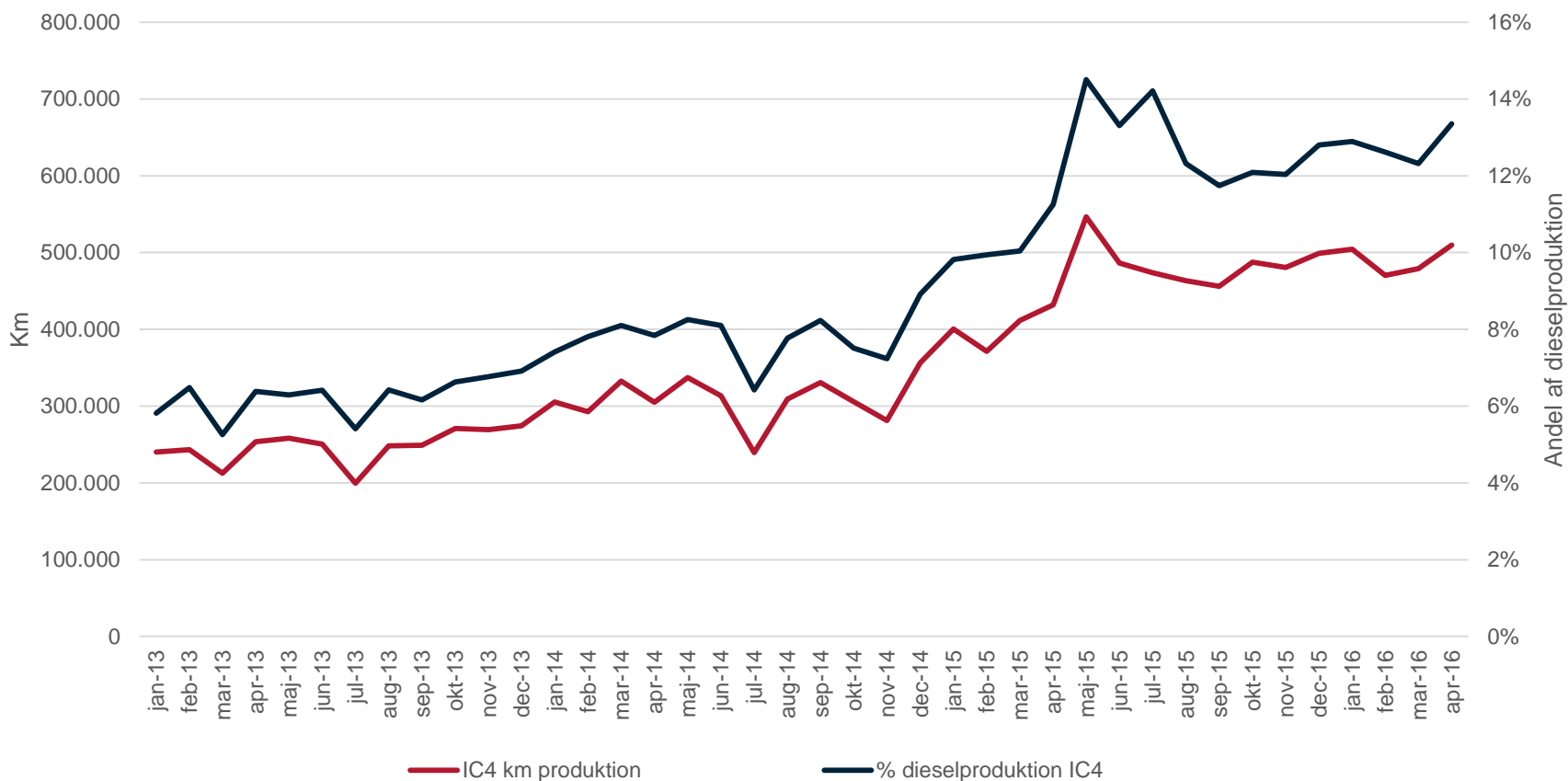
101 Regionaltogetsafgange

IC4 – Produktion

IC4 udgør en stadig større del af den samlede produktion



IC4 km og andel af den samlede dieselproduktion 2013-2016

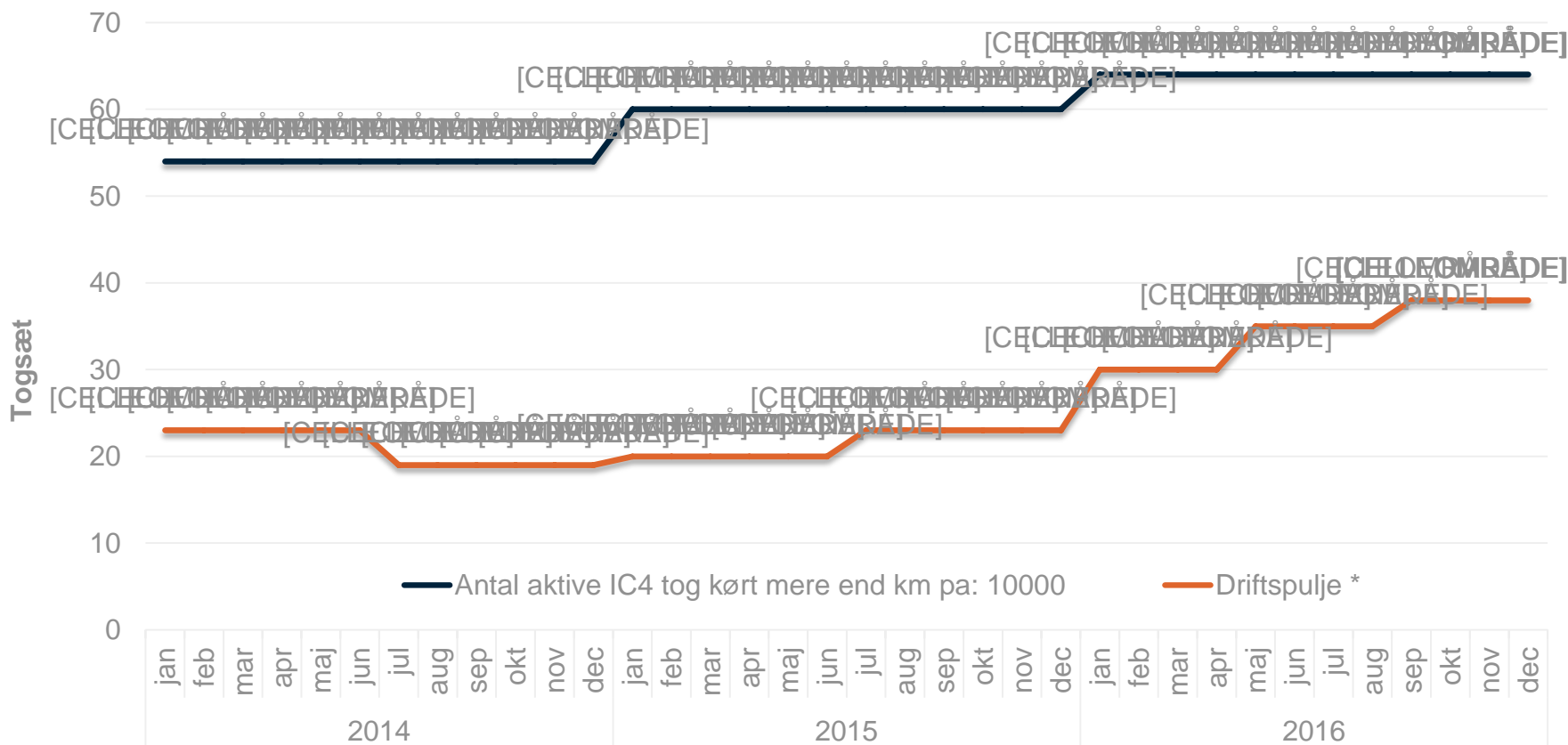


IC4 – Produktion

Det daglige driftsbehov dækkes af et stadig stigende antal aktive IC4 togsæt



Reelt trafikalt behov IC4

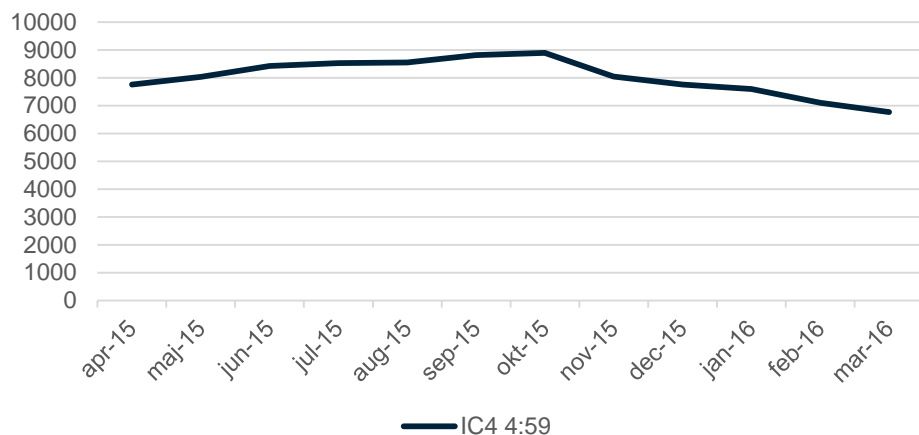


IC4 - Trafikal status

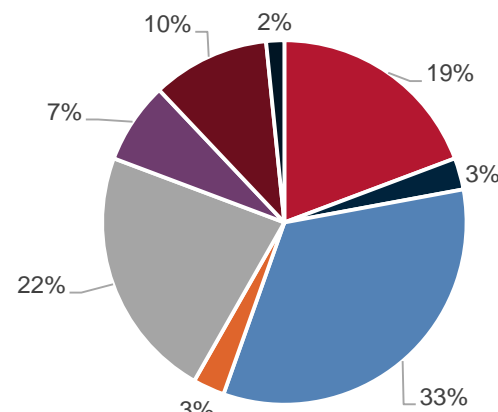


- Der anvendes pr. 1. april 2016 op til 35 IC4 togsæt pr. dag. 64 er driftsklare.
- Operatør og kunderettedighed er siden oktober 2015 faldet knap 2%-point.
- MDBF (antal kørte km. mellem hændelser) er forbedret frem til oktober 2015, men siden faldet med ca. 3.000 km og ligger stabilt omkring 5.000 km.

Udviklingen i MDBF (4:59)
12 måneders glidende gennemsnit



Årsager til forsinkende hændelser
15. maj 2015 til 15. maj 2016



- Vognskasse
- Bogier
- Kraftforsyning
- Hjælpesystemer
- Bremser
- Interiør
- Kontrol & Kommunikation
- Specialudrustning

IC4 - fremtidig rolle



- DSB vurderer IC4's fremtidige rolle i den danske togtrafik med henblik på en redegørelse ultimo 2016
- Herunder om det er relevant at fremskynde udfasningen af IC4 i takt med gennemførelsen af elektrificeringen
- Det vil kræve øget investering i nyt materiel samt hurtigere afskrivning af IC4

IC4 bliver ikke grundstammen i intercity trafikken, men i perioden frem til Fremtidens Tog er IC4 en del af løsningen

Dagsorden, 24. maj 2016

Møde mellem DSB og Transport- og Bygningsudvalget



DAGSORDEN

1. Status for DSB

16:00 – 16:15

2. Materielsituationen/Rettidighed

A. Nuværende situation

16:15 – 16:40

B. Status IC4

16:40 – 17:00

3. Eventuelt

17:00 – 17:15