

Månedlig Driftsstatusrapport IC4/IC2

Rapporteringsperiode: April 2016



Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Driftsafvikling IC4/IC2

1. Nuværende indsættelsesplan

DSB planlagde i april 2016 med en driftspulje på 37 IC4 togsæt, heraf 30 togsæt til indsættelse i daglig drift. De resterende 7 togsæt udgør en såkaldt driftsreserve, som kan indsættes i tilfælde af nedbrud.

Togene har været anvendt således:

IC4	Planlagt
Regional Vest	15
Regional Øst	9
Lyntog	6
Antal indsatte tog	30

Ovenstående kørsel er planlagt til gennemsnitligt 85 regionaltoogsafgange, hvoraf 43 primært kører mellem Esbjerg og Aarhus, 26 afgange kører primært mellem København og Kalundborg. Hertil kommer 16 IC afgange. Endvidere var der planlagt to lyntogsafgange i april.

I 2016 har det været ca. 20% af afgangene, der har kørt koblet, hvorimod det kun var ca. 10% af alle afgange i 2015.

År til dato har DSB anvendt alle 64 tilgængelige IC4 togsæt til at betjene trafikken. De resterende fem af de i alt 69 kommercielt godkendte togsæt anvendes til test af kommende hardware og softwarepakker.

DSB planlægger dagligt med en driftspulje på seks IC2 togsæt, heraf er det planlagt, at der indsættes fire togsæt i daglig drift, to anvendes som driftsreserve.

IC2	Planlagt
Regional Vest	4
Regional Øst	0
Lyntog	0
Antal indsatte tog	4

Direktionssekretariatet

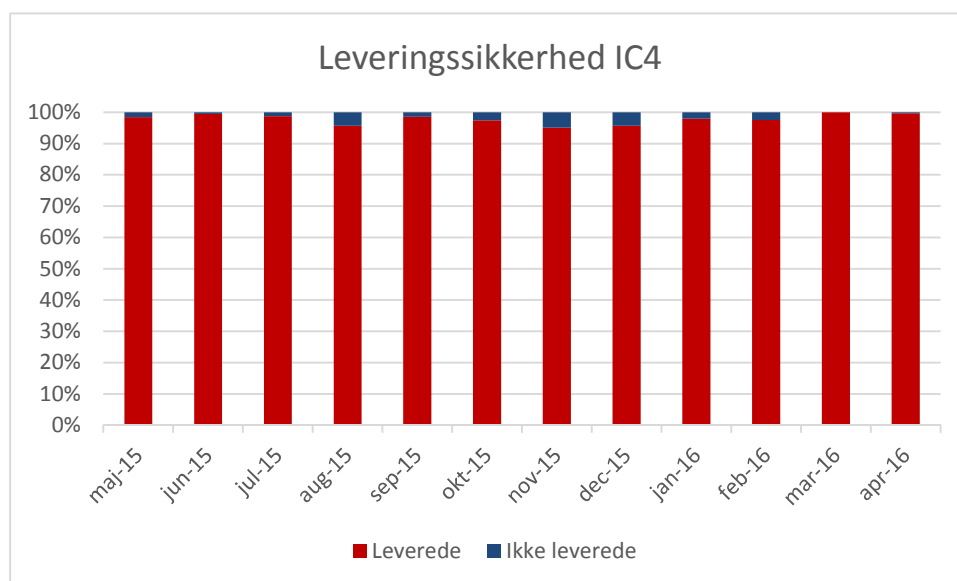
30. maj 2016

DSB
CVR 25 05 00 53

www.dsb.dk

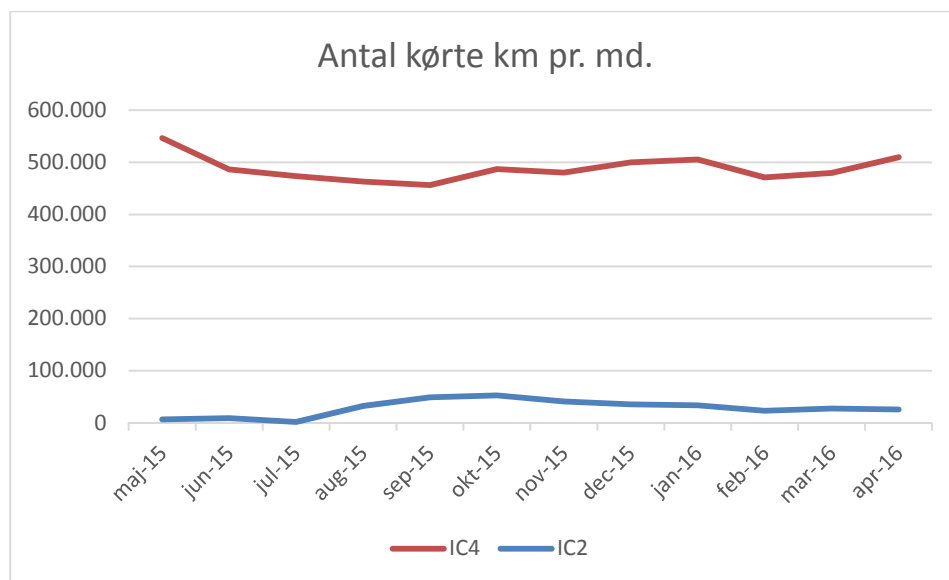
2. Tilgængelighed

Figuren nedenfor viser andelen af leverede IC4 togsæt fra værkstedet i forhold til det planlagte. I april 2016 lå leveringssikkerheden på 99,6%. I perioden maj 2015 til og med april 2016 lå leveringssikkerheden på 97,9%.



3. Tilbagelagte kilometer

Af diagrammet nedenfor fremgår den månedlige udvikling i antal kørte km med henholdsvis IC2 og IC4. I april er der kørt ca. 510.000 km med IC4 og ca. 25.000 km med IC2, hvilket svarer til ca. 13% af den samlede dieselproduktion for DSB i april 2016. Figuren viser, at der er tale om en stadigt stigende anvendelse af IC4 ift. samme periode sidste år, mens IC2 ligger på et stabilt lavt niveau. Den begrænsede anvendelse af IC2 skyldes først og fremmest, at IC2 endnu ikke er på samme tekniske niveau som IC4.



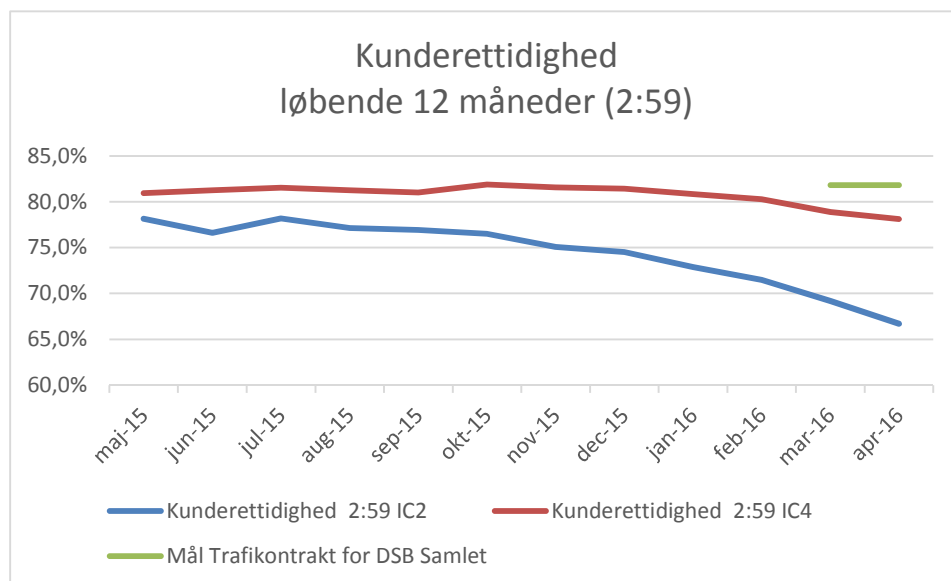
4. Kunde- og Operatørrettidighed

Tabellen nedenfor viser kunderettidigheden for den aktuelle måned, år til dato samt de seneste 12 måneder. Til sammenligning er målet for kunderettidigheden i Trafikkontrakten 81,8% for DSB's fjern og regionaltog. Den samlede kunderettidighed for DSB's fjern- og regionaltog endte på 73,5% i april 2016.

Kunderettidigheden er den andel af det samlede antal ankomne kunder, som er ankommet senest 2:59 min efter plan på udvalgte målestationer, inkl. aflysninger.

Kunderettidighed	Aktuel måned	År til dato	Seneste 12 mdr.
IC2	56,53%	60,3%	68,5%
IC4	74,5%	77,7	78,6%

Figuren nedenfor viser udviklingen for henholdsvis IC2 og IC4 for kunderettidighed (2:59) som et 12 måneders glidende gennemsnit.

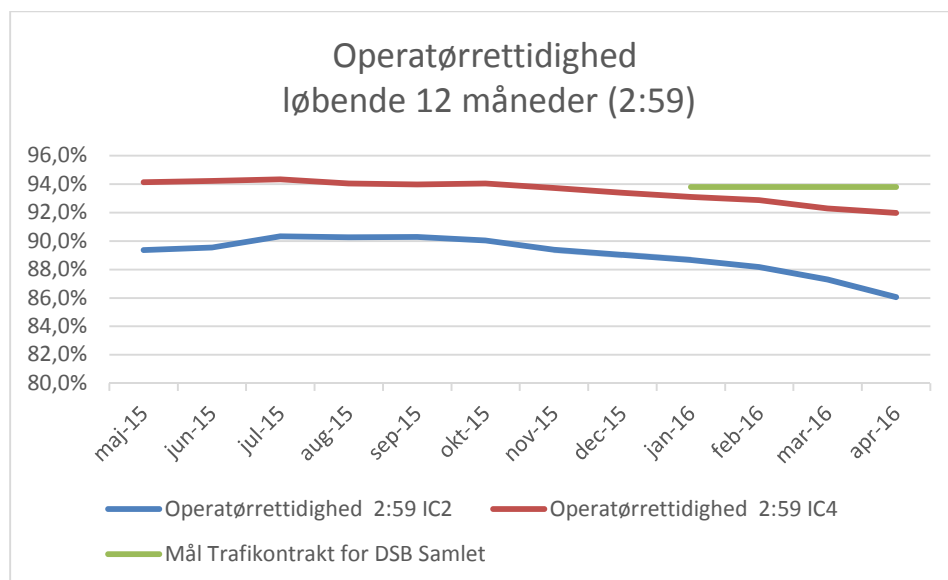


Tabellen nedenfor viser operatørrettidigheden for den aktuelle måned, år til dato samt de seneste 12 måneder. Til sammenligning er målet i Trafikkontrakten 93,8% for DSB's fjern- og regionaltog. Den samlede operatørrettidighed for DSB's fjern og regionaltog endte på 89,1% i april 2016.

Operatørrettidigheden er andelen af det samlede antal målte stationsankomster, hvor et tog ankommer rettidigt til den planlagte ankomststation. Til beregning af operatørrettidigheden betragtes alle ankomster for rettidige bortset fra dem, hvor DSB er ansvarlig for forsinkelsen eller aflysningen. Operatørrettidigheden er uafhængig af antallet af kunder i toget.

Operatørrettidighed	Aktuel måned	År til dato	Seneste 12 mdr.
IC2	78,1%	81,7%	86,8%
IC4	90,7%	91,5%	92,2%

Figuren nedenfor viser udviklingen i IC4 og IC2's operatørrettidighed (2:59), som et 12 måneders glidende gennemsnit.

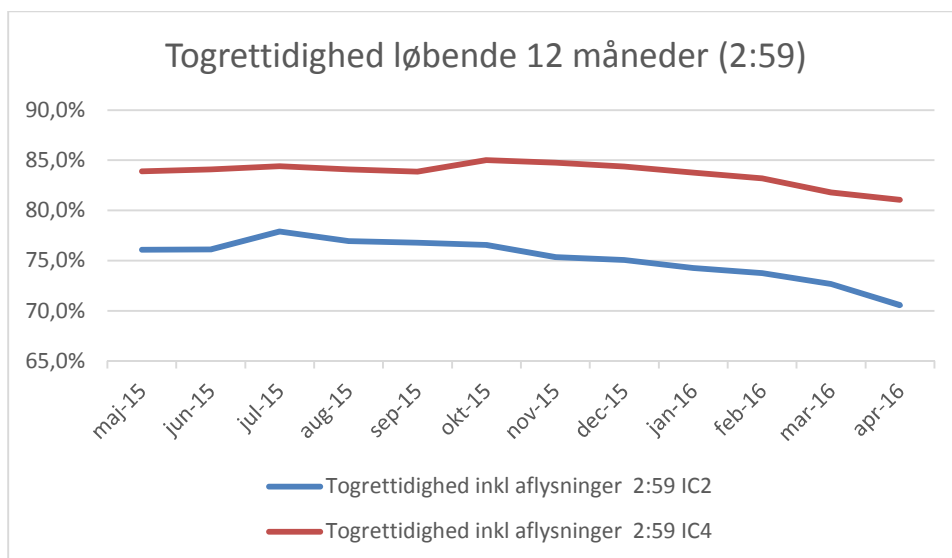


5. Togrettidighed

Tabellen nedenfor viser togrettidigheden (andel af ankomster med IC4 senest 2:59 min efter plan på udvalgte målestationer, inklusive aflysninger) for den aktuelle måned, år til dato samt seneste 12 måneder.

Togrettidighed	Aktuel måned	År til dato	Seneste 12 mdr.
IC2	62,7%	66,9%	72,2%
IC4	79,1%	80,9%	81,6%

Figuren nedenfor viser udviklingen i IC4 og IC2's togrettidighed (2:59), som et 12 måneders glidende gennemsnit.



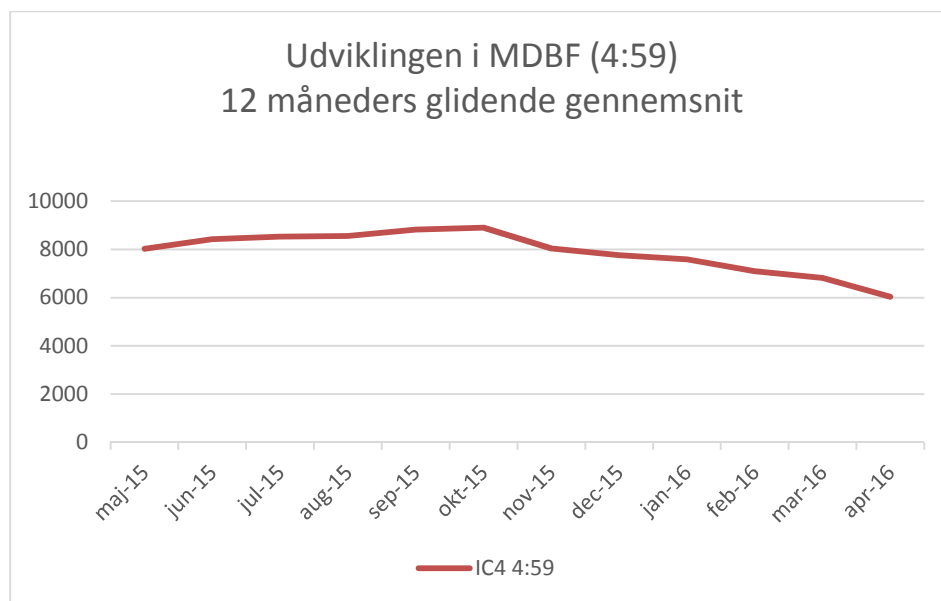
6. MDBF

Antallet af km mellem en forsinkende hændelse (2:59) lå i april 2016 på 2.163 for IC2 og 3.693 for IC4. Gennemsnittet for de seneste 12 måneder ligger på 2.088 for IC2 og 4.518 for IC4.

Hændelser	Aktuel måned	År til dato	Seneste 12 mdr.
IC2 (2:59)	2.163	1.827	2.088
IC4 (2:59)	3.693	3.603	4.518

Ift DSB's indsættelsesplan for IC4, hvor slutmålet er 20.000 km, er kriteriet 4:59 min for en forsinkelse. For at kunne sammenligne hermed er MDBF for IC4 opgjort nedenfor:

Hændelser	Aktuel måned	År til dato	Seneste 12 mdr.
IC4 (4:59)	5.046	4.920	6.118



7. Konklusion

IC4's produktionsvolumen og indsættelse er kontinuerligt stigende. Der er i april 2016 kørt ca. 20% flere kilometer med IC4 end i april 2015 og antallet af indsatte tog er øget med 10 i forhold til april 2015.

Vedrørende MDBF for IC4 kan det konstateres, at april måned medførte en lille stigning ift. marts 2016, men niveauet er fortsat utilfredsstillende lavt.

Der foreligger ikke nogen entydig forklaring på udviklingen, men de væsentligste årsager til forsinkelser er stadig vognkasse (døre, trin, kobling) kraftforsyning (motor) og bremseser.

DSB arbejder fortsat på at fremlægge en anbefaling for forligskredsen ultimo 2016 om den videre færdiggørelse og idriftsættelse af IC4/IC2.

Det er desværre et generelt billede for DSB's materiel i april, at kunde- og operatørrettidigheden er udfordret, men det er fortsat i begrænset omfang, at den faldende MDBF for IC4 påvirker rettidigheden.