

# Månedlig Driftsstatusrapport IC4/IC2

## Rapporteringsperiode: Februar 2016



Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

### Driftsafvikling IC4/IC2

#### 1. Nuværende indsættelsesplan

DSB planlagde i februar 2016 med en driftspulje på 37 IC4 togsæt, heraf 30 togsæt til indsættelse i daglig drift. De resterende 6 togsæt udgør en såkaldt driftsreserve, som kan indsættes i tilfælde af nedbrud.

På hverdage køres der med koblede tog i ti regionaltogetsafgange mellem København og Kalundborg og to lyntogsaftogafgange mellem København og Århus.

Togene har derudover været anvendt således:

IC4	Planlagt
Regional Vest	17
Regional Øst	6
Lyntog	7
<b>Antal indsatte tog</b>	<b>30</b>

DSB planlægger dagligt med en driftspulje på 6 IC2 togsæt, heraf er det planlagt at der indsættes 4 togsæt i daglig drift.

IC2	Planlagt
Regional Vest	4
Regional Øst	0
Lyntog	0
<b>Antal indsatte tog</b>	<b>4</b>

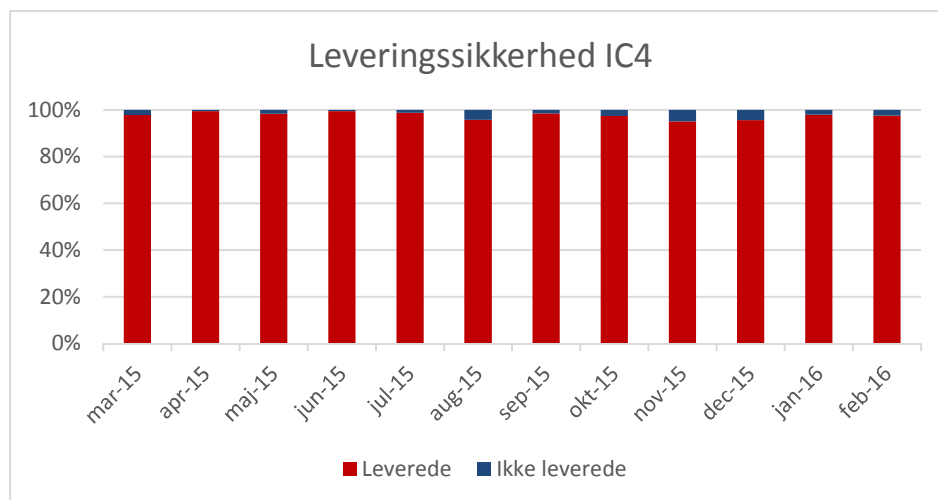
15. april 2016

DSB  
CVR 25 05 00 53

[www.dsb.dk](http://www.dsb.dk)

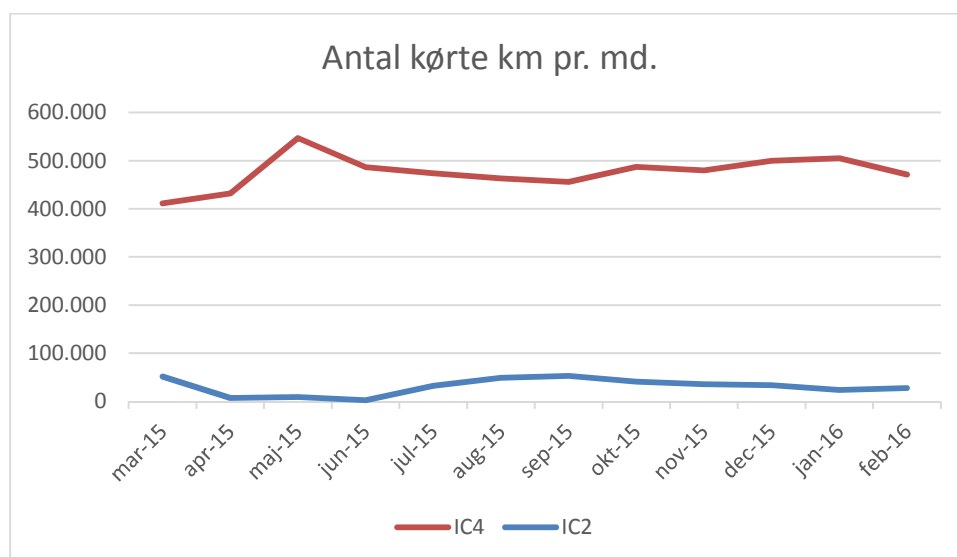
## 2. Tilgængelighed

Figuren nedenfor viser andelen af leverede IC4 togsæt fra værkstedet i forhold til det planlagte. I februar 2016 lå leveringssikkerheden på 97,5 %. For perioden marts 2015 til februar 2016 ligger leveringssikkerheden på 97,7 %.



## 3. Tilbagelagte kilometer

Af diagrammet nedenfor fremgår den månedlige udvikling i antal kørte km. med henholdsvis IC2 og IC4. I februar er der kørt ca. 25.000 km med IC2 og ca. 470.000 km med IC4. Figuren viser, at der er tale om en stadig 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. Dette forventes først at være tilfældet i 2017.

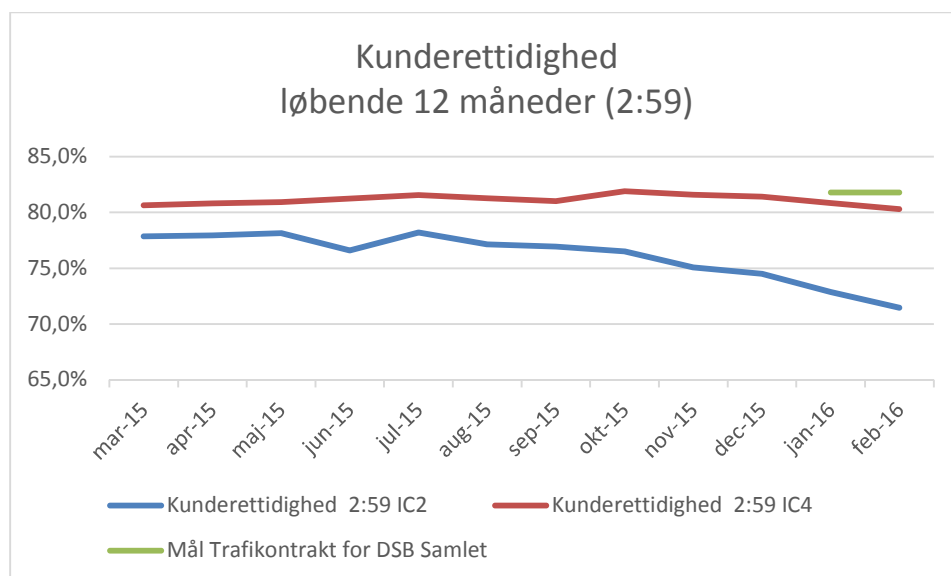


#### 4. Kunde- og Operatørrettidighed

Tabellen nedenfor viser Kunderettidigheden for den aktuelle måned, år til dato samt de seneste 12 måneder. Til sammenligning er målet i Trafikkontrakten for DSB samlet på 81,8%.

Kunderettidighed	Aktuel måned	År til dato	Seneste 12 mdr.
IC2	62,0%	60,2%	71,5%
IC4	80,6%	79,4%	80,3%

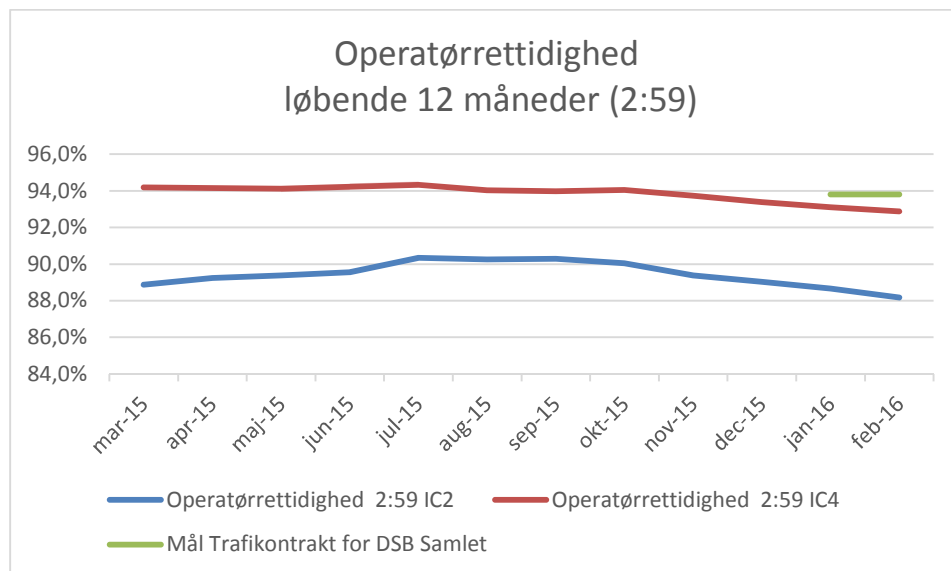
Figuren nedenfor viser udviklingen for henholdsvis IC2 og IC4 for kunderettidighed (2:59) som et 12 måneders glidende gennemsnit.



Tabellen nedenfor viser Operatørrettidigheden for den aktuelle måned, år til dato samt seneste 12 måneder. Til sammenligning er målet i Trafikkontrakten for DSB samlet på 93,8%.

Operatørrettidighed	Aktuel måned	År til dato	Seneste 12 mdr.
IC2	83,9%	82,4%	88,2%
IC4	92,5%	91,6%	92,9%

Figuren nedenfor viser udviklingen i IC4 og IC2s Operatørrettidighed (2:59) som et 12 måneders glidende gennemsnit.

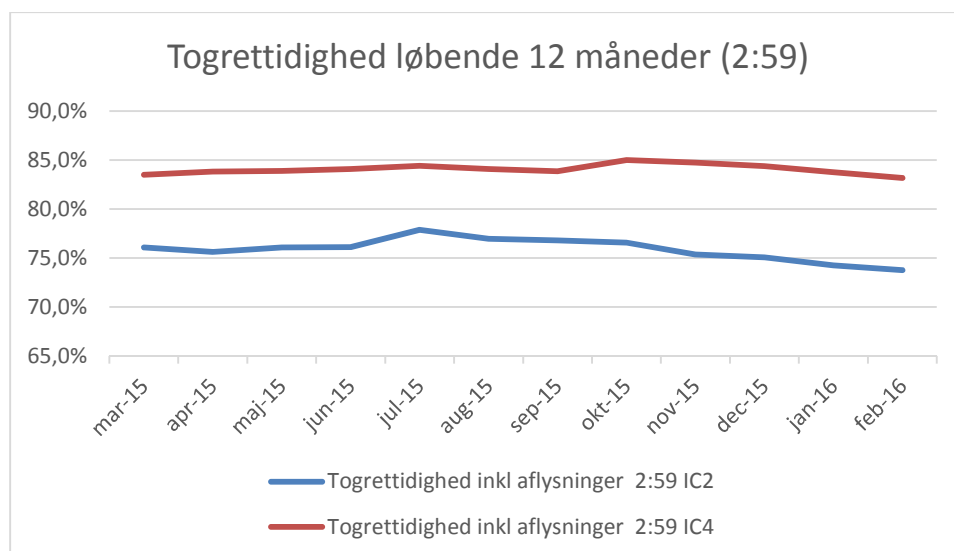


## 5. Togrettidighed

Tabellen nedenfor viser Togrettidigheden (andel af ankomster med IC4 seneste 2:59 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	72,3%	68,5%	73,7%
IC4	83,2%	81,9%	83,2%

Figuren nedenfor viser udviklingen i IC4 og IC2s Togrettidighed (2:59) som et 12 måneders glidende gennemsnit.



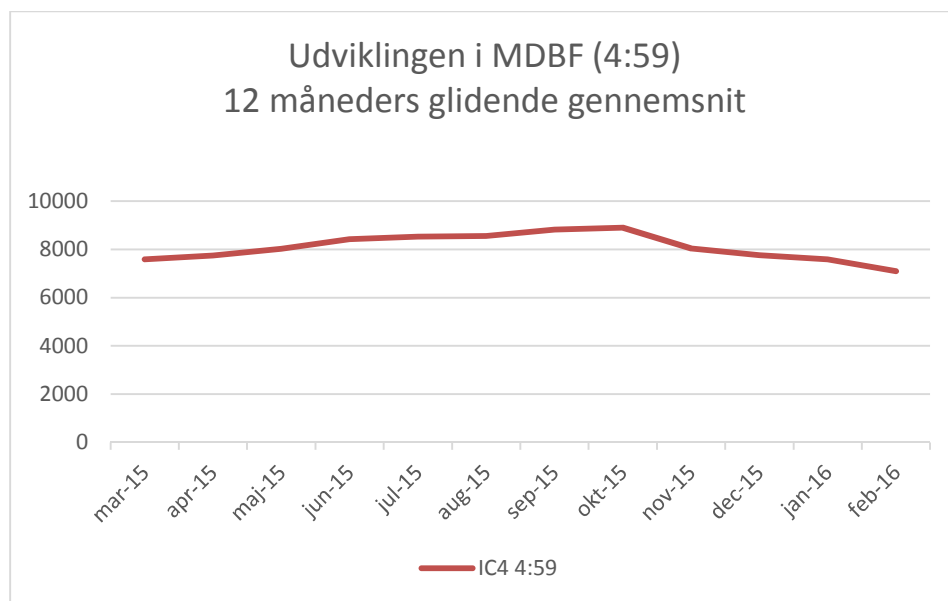
## 6. MDBF

Antallet af km mellem en forsinkende hændelse (2:59) lå i februar 2016 på 1.578 for IC2 og 4.125 for IC4. Gennemsnittet for de seneste 12 måneder ligger på 2.573 for IC2 og 5.214 for IC4.

Hændelser	Aktuel måned	År til dato	Seneste 12 mdr.
IC2 (2:59)	1.578	2.089	2.573
IC4 (2:59)	4.125	3.851	5.214

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

Hændelser	Aktuel måned	År til dato	Seneste 12 mdr.
IC4 (4:59)	5.344	5.169	7.102



## 7. Konklusion

IC4s produktionsvolumen og indsættelse er kontinuerligt stigende. Der er i februar 2016 kørt ca. 25% flere kilometer med IC4 end i februar 2015 og antallet af indsatte tog er øget med 10 i forhold til februar 2015.

MDBF er forbedret ift januar måned, men ligger fortsat på et lavt niveau. Der foreligger endnu ikke nogen entydig forklaring på udviklingen, men de væsentligste årsager til forsinkelser er fortsat vognkasse (døre, trin, kobling) kraftforsyning (motor) og bremseser.

DSB har arbejdet med følgende fokusområder: udvendige døre og trin, power pack (motor mv.), bremseser, HVAC (Varmesystem), togcomputer samt indvendige døre.

Det er fortsat i begrænset omfang, at de faldende MDBF påvirker kunde- og operatørrettidigheden, og det er dermed lykkedes at opretholde disse på et niveau omkring de samlede kontraktmål for DSB. Rettidigheden for det samlede fjern- og regionaltoogsområde har dog generelt oplevet et dyk i de første måneder af 2016.

På baggrund af den lave MDBF er der taget initiativ til at udarbejde en handlingsplan, der skal forbedre MDBF på kort sigt. På lang sigt arbejdes der fortsat frem mod 2019 med at færdiggøre toget samt rette designfejl.