



Månedlig Driftsstatusrapport IC4/IC2 Rapporteringsperiode: Maj 2016

Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Driftsafvikling IC4/IC2

1. Nuværende indsættelsesplan

DSB planlagde i maj 2016 med en driftspulje på 40 IC4 togsæt, heraf 33 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	10
Regional Øst	8
Århus - Esbjerg	7
Intercity /lyn	8
Antal indsatte tog	33

Ovenstående kørsel er planlagt til gennemsnitligt 85 regionaltogetsafgange, hvoraf 43 primært kører mellem Esbjerg og Aarhus, 26 afgange kører primært mellem København og Kalundborg (Regional Øst). Hertil kommer 16 IC afgange. Endvidere var der planlagt to lyntogsafgange i maj.

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 de 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 7 IC2 togsæt, heraf er det planlagt, at der indsættes 4 togsæt i daglig drift, 3 anvendes som driftsreserve.

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

Direktions- sekretariatet

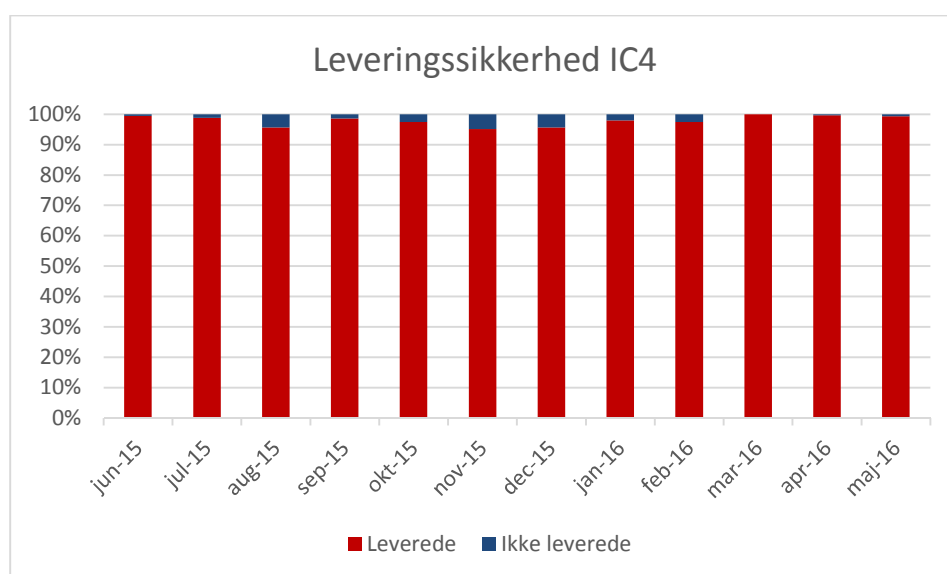
21. juni 2016

DSB
CVR 25 05 00 53

www.dsb.dk

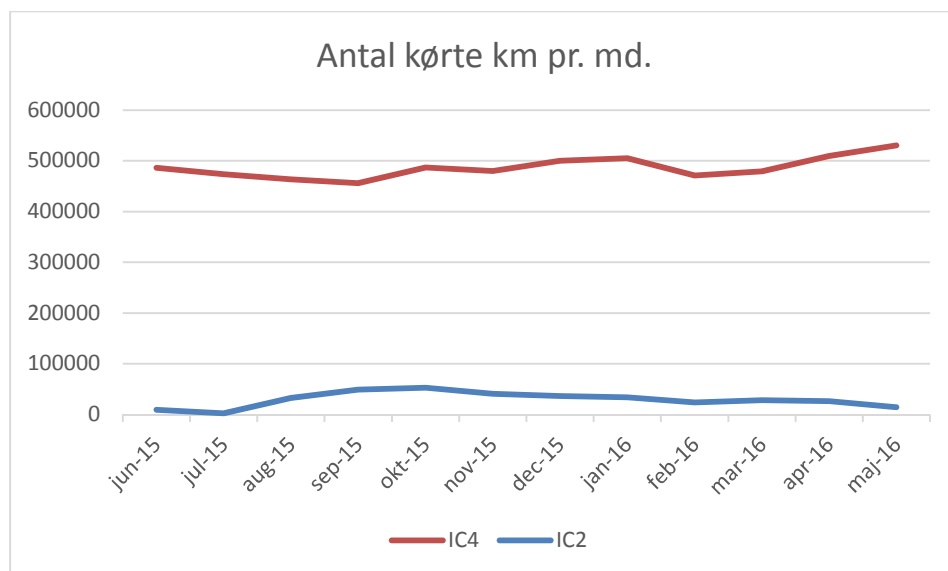
2. Tilgængelighed

Figuren nedenfor viser andelen af leverede IC4 togsæt fra værkstedet i forhold til det planlagte. I maj 2016 lå leveringssikkerheden på 99,3%. I perioden juni 2015 til og med maj 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 maj er der kørt ca. 530.000 km med IC4 og ca. 15.000 km med IC2, hvilket svarer til ca. 14% af den samlede dieselproduktion for DSB i maj 2016. Der er fortsat tale om en stadigt stigende anvendelse af IC4, om end maj 2016 er på niveau med maj 2015. Dette skyldes at IC4 i maj 2015 blev indsat som aflastning af IC3-kørslen nord for Århus på grund af sporarbejde. 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.



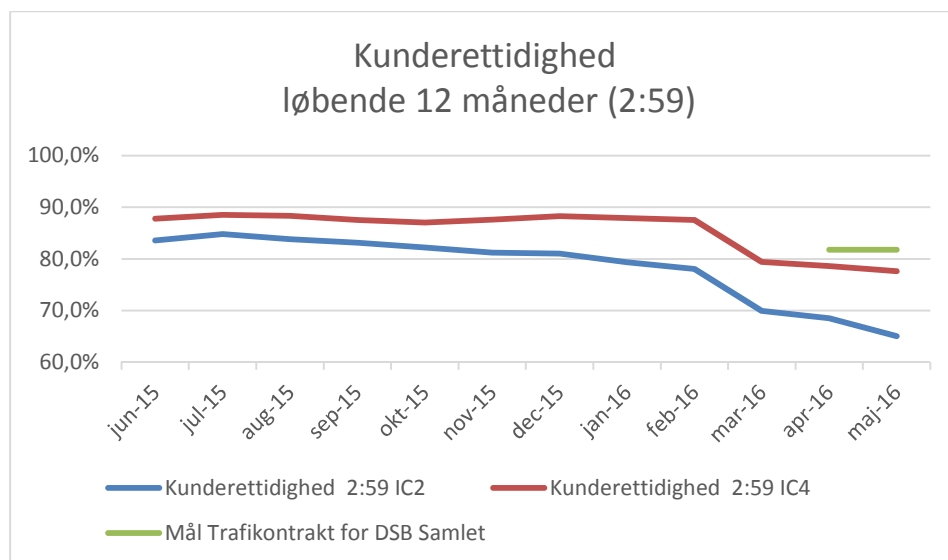
4. Kunde- og Operatørrettidighed

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 65,6% i maj 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	44,1%	56,7%	65,0%
IC4	72,2%	76,2%	77,6%

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

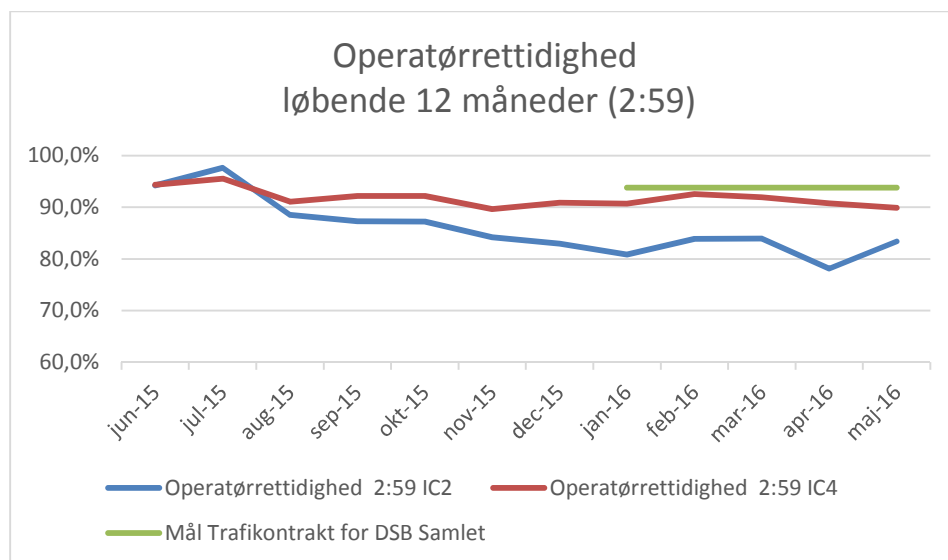


Tabellen nedenfor viser operatørrettidigheden for den aktuelle måned, år til dato samt de seneste 12 måneder. Til sammenligning er målet i Trafikkontrakten 93,8% for DSB's fjern- og regionaltog. Den samlede operatørrettidighed for DSB's fjern og regionaltog endte på 91,4 % i maj 2016.

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	83,4%	82,0%	86,0%
IC4	89,9%	91,3%	91,8%

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

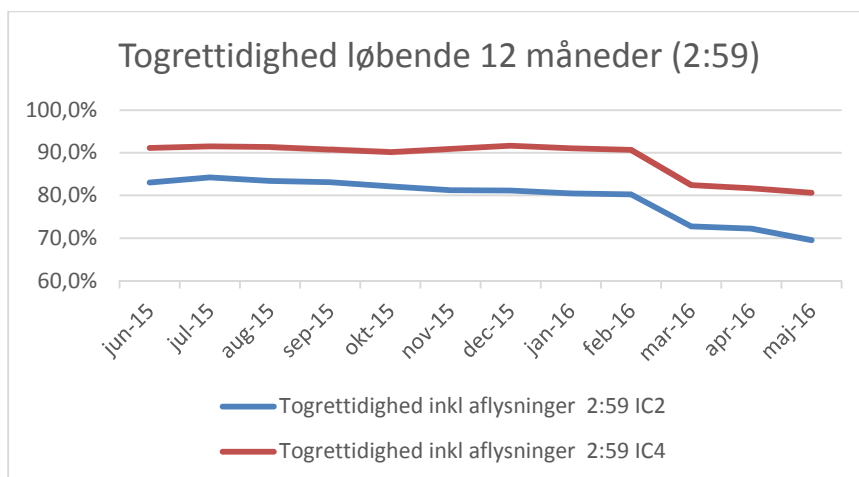


5. Togrettidighed

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	56,4%	69,6%	64,9%
IC4	75,8%	80,6%	79,7%

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



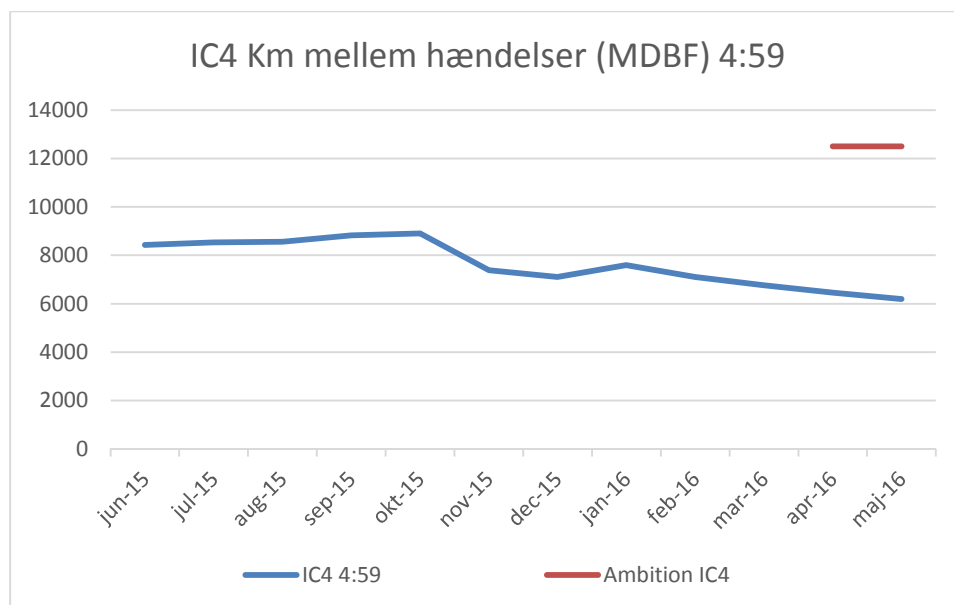
6. MDBF

Antallet af km mellem en forsinkende hændelse (2:59) lå i maj 2016 på 2.026 for IC2 og 3.871 for IC4. Gennemsnittet for de seneste 12 måneder ligger på 2.449 for IC2 og 4.594 for IC4.

Hændelser	Aktuel måned	År til dato	Seneste 12 mdr.
IC2 (2:59)	2.026	1.940	2.449
IC4 (2:59)	3.871	3.683	4.594

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)	4.652	4.886	6.200



7. Konklusion

IC4's produktionsvolumen ligger år til dato ca. 17% over samme periode sidste år, mens der isoleret set for maj 2016 er kørt på niveau med maj 2015. Antallet af indsatte tog er øget med fem togsæt i forhold til maj sidste år.

Vedrørende MDBF for IC4 kan det konstateres, at niveauet fortsat er utilfredsstillende lavt ift. samme periode sidste år.

Der foreligger ikke nogen entydig forklaring på udviklingen, men de væsentligste årsager til forsinkelser er stadig vognkasse (døre, trin, kobling) kraftforsyning (motor) og bremses. Opgraderingen af de første powerpacks, herunder motorer er påbegyndt, men det er endnu for tidligt at konkludere effekten, da det fortsat er et begrænset antal togsæt, der er opgraderede. Det er planen, at der opgraderes 12 powerpacks pr. måned.

DSB arbejder 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 maj, at kunde- og operatørrettidigheden er udfordret, især på grund af Banedanmarks sporarbejder på Østfyn og de akutte forlængelser, men det er fortsat i begrænset omfang, at den faldende MDBF for IC4 påvirker rettidigheden.