



Månedlig Driftsstatusrapport IC4 Rapporteringsperiode: November 2016

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Direktions- sekretariatet

22. december 2016

DSB
CVR 25 05 00 53

www.dsb.dk

Driftsafvikling IC4

1. Nuværende indsættelsesplan

DSB planlagde i november 2016 med en driftspulje på 44 IC4 togsæt, heraf 40 togsæt til indsættelse i daglig drift. De resterende 4 togsæt udgør en driftsreserve, som kan indsættes i tilfælde af nedbrud, manglende leverancer samt anvendes til skolerejser.

Togsættene har været anvendt som fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Planlagt indsættelse af IC4

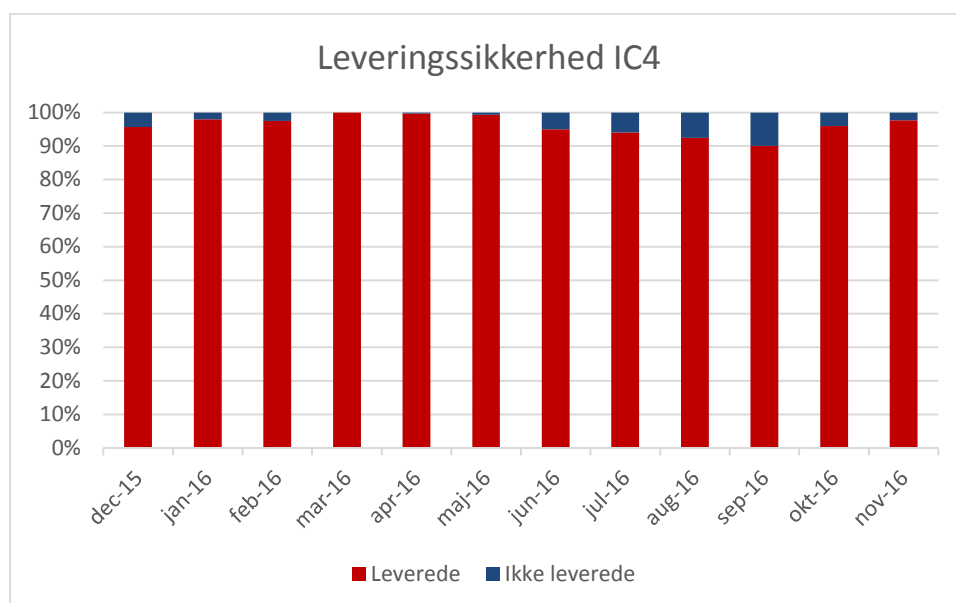
IC4	Planlagt
Regional Vest	8
Regional Øst	8
Århus - Esbjerg	11
Inter City /lyn	13
Antal indsatte tog	40

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 software.

2. Tilgængelighed

Figur 1 viser andelen af IC4-togsæt leveret fra værksted til drift i forhold til det planlagte. I november 2016 var leveringssikkerheden 97,6%. I perioden december 2015 til og med november 2016 var leveringssikkerheden 96,2%.

Figur 1: Leveringssikkerhed for IC4

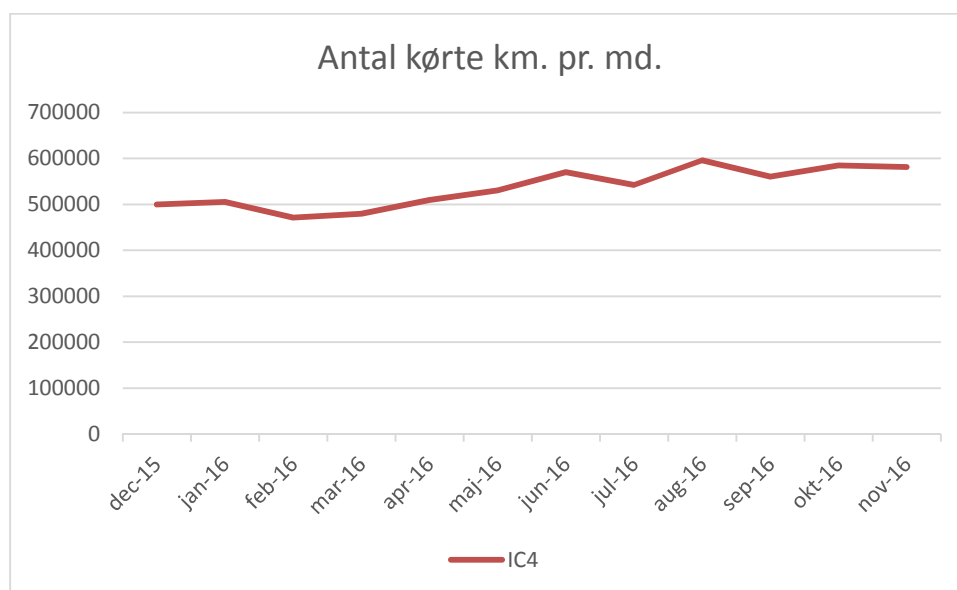


Leveringssikkerheden har været påvirket af uplanlagte værkstedbesøg samt flere værkstedstimer end antaget.

3. Tilbagelagte kilometer

Af figur 2 fremgår den månedlige udvikling i antal kørte kilometer med IC4. I november kørte IC4 ca. 581.000 kilometer. Samlet set svarer det til ca. 16% af den samlede dieselproduktion for DSB i november 2016. IC4 har en større kilometerproduktion i forhold til samme måned i 2015, hvor IC4 kørte ca. 480.000 km.

Figur 2: Antal kørte litrakilometer, seneste 12 måneder



4. Kunde- og operatørrettidighed

Tabel 2 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 fjern- og regionaltog. Den samlede kunderettidighed for fjern- og regionaltog var 67,4% i november.

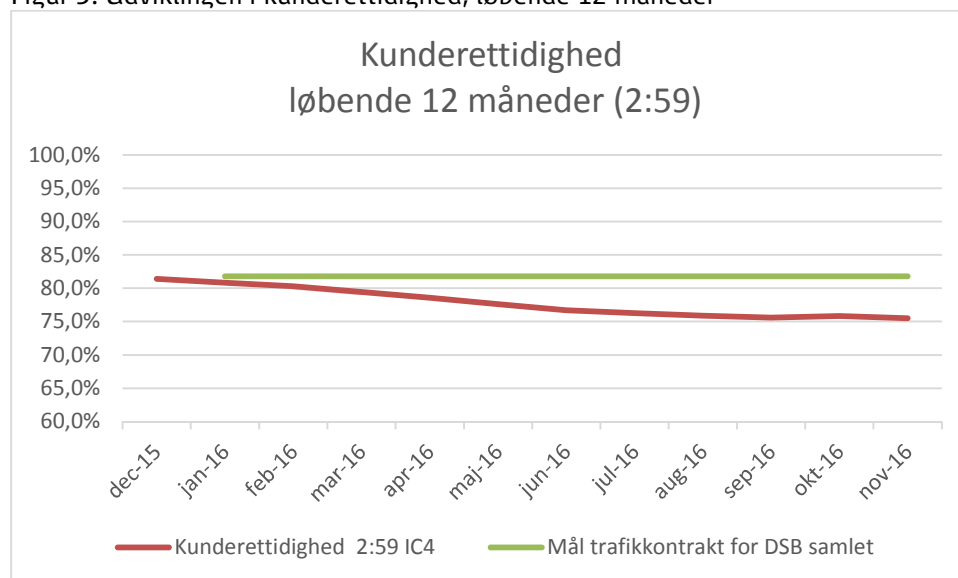
Kunderettidigheden er den andel af det samlede antal ankomne kunder, som er ankommet senest 2:59 minutter efter planen på udvalgte målestationer, inkl. aflysninger.

Tabel 2: Oversigt over kunderettidighed

Kunderettidighed	Aktuel måned	År til dato	Seneste 12 mdr.
IC4	64,5%	75,1%	75,5%

Figur 3 viser udviklingen for IC4 for kunderettidighed (2:59) som et glidende gennemsnit over 12 måneder.

Figur 3: Udviklingen i kunderettidighed, løbende 12 måneder



Tabel 3 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 var i november 2016 90,8%.

Operatørrettidighed er andelen af det samlede antal målte stationsankomster, hvor et tog ankommer rettidigt til den planlagte ankomststation. Til beregning af operatørrettidighed betragtes alle ankomster for rettidige bortset fra dem, hvor DSB er ansvarlig for forsinkelsen eller aflysningen.

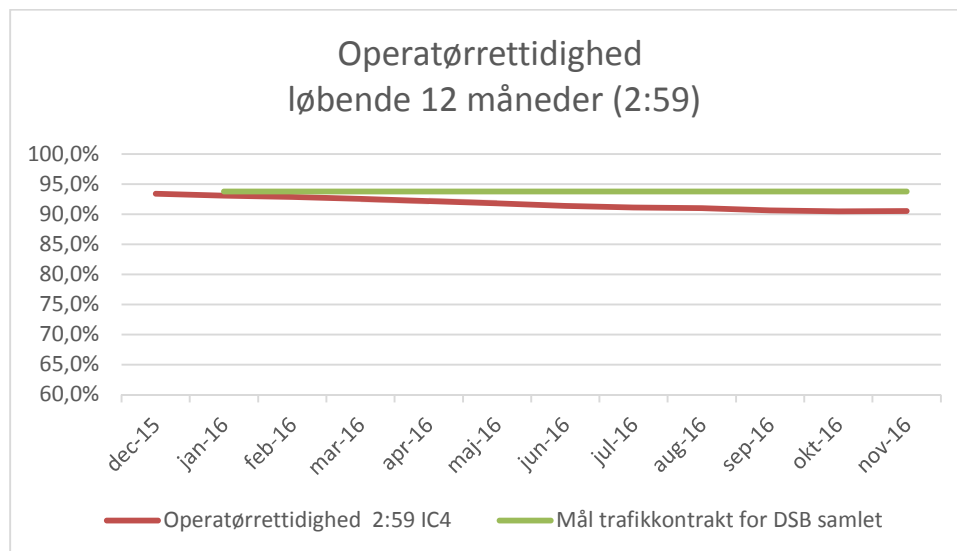
Operatørrettidigheden er uafhængig af antal kunder i toget.

Tabel 3: Oversigt over operatørrettidighed

Operatørrettidighed	Aktuel måned	År til dato	Seneste 12 mdr.
IC4	89,9%	90,5%	90,5%

Figur 4 viser udviklingen i IC4's operatørrettidighed (2:59), som et glidende gennemsnit over 12 måneder.

Figur 4: Udviklingen i operatørrettidigheden, løbende 12 måneder



5. Togrettidighed

Tabel 4 viser togrettidigheden for den aktuelle måned, år til dato, samt seneste 12 måneder.

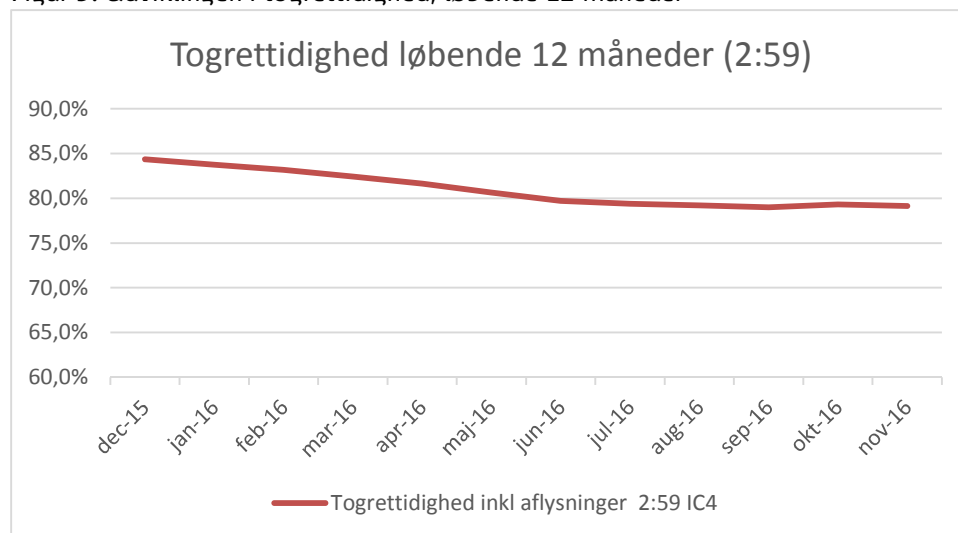
Togrettidighed er andel af ankomster med IC4 senest 2:59 minutter efter plan på udvalgte målestationer inklusive aflysninger.

Tabel 4: Oversigt over togrettidighed

Togrettidighed	Aktuel måned	År til dato	Seneste 12 mdr.
IC4	68,8%	78,8%	79,1%

Figur 5 viser udviklingen i IC4's togrettidighed (2:59), som et glidende gennemsnit over 12 måneder.

Figur 5: Udviklingen i togrettidighed, løbende 12 måneder



6. MDBF

MDBF betegner det antal kilometer, et tog har kørt mellem det forårsager en forsinkende hændelse, dvs. at toget bliver mere end 2:59 minutter forsinket.

Af tabel 5 fremgår MDBF for henholdsvis aktuel måned, år til dato samt seneste 12 måneder:

Tabel 5: Oversigt over MDBF (2:59) for IC4

Hændelser	Aktuel måned	År til dato	Seneste 12 mdr.
IC4 (2:59)	4.438	3.499	3.537

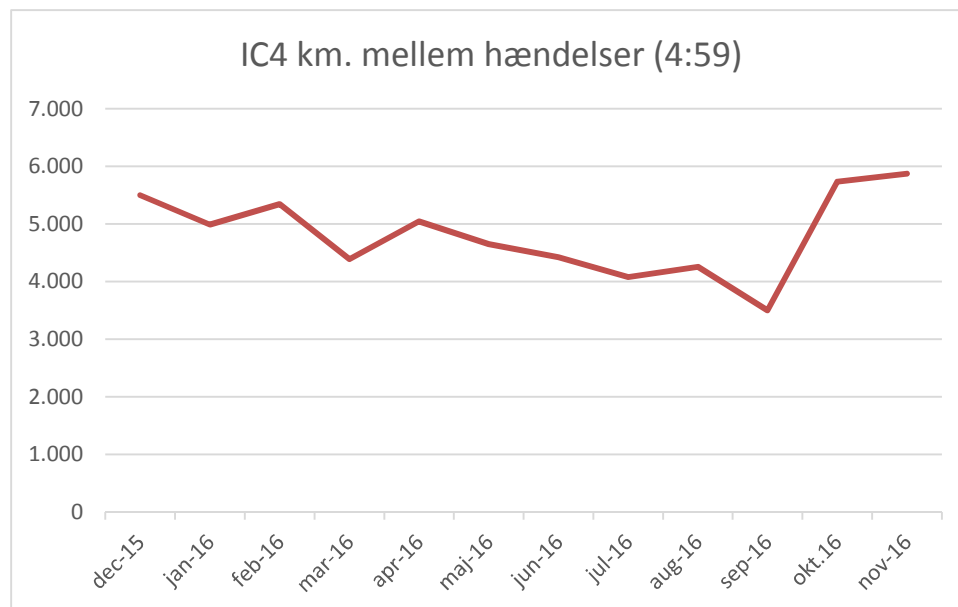
Ift. DSB's indsættelsesplan for IC4, er kriteriet 4:59 minutter for en forsinkelse. MDBF for IC4 er opgjort i tabel 6.

Tabel 6: Oversigt over MDBF (4:59) for IC4

Hændelser	Aktuel måned	År til dato	Seneste 12 mdr.
IC4 (4:59)	5.872	4.646	4.702

Af figur 6 fremgår udviklingen i MDBF for IC4 (4:59).

Figur 6: IC4, kilometer mellem hændelser (4:59)



7. Konklusion

IC4's produktionsvolumen ligger år til dato ca. 18% over samme periode sidste år, og antallet af indsatte tog er øget med otte togsæt i forhold til samme periode sidste år.

Hvad angår MDBF (målt på 2:59) kan det konstateres, at den ligesom sidste måned er højere end år til dato og de forgangne 12 måneder.

Der igangsættes en test af opgradering af døre, som forventes afviklet i løbet af de kommende måneder. Målet er at reducere antallet af betjeningsfejl. I første omgang vil opgraderingen blive foretaget på et begrænset antal tog, før det rulles ud på den resterende del af flåden.

Der fokuseres på opgradering af Power Pack, samt Power Pack- og generatorudfald, der påvirker driftsstabiliteten. Der er endnu ikke fundet en grundlæggende årsag til hvorfor, der opleves et stigende antal generatorudfald.

Endelig arbejdes der på en opgradering af bremses, hvor der pågår en drøftelse med leverandøren om omfang og leverancetider. Den endelige plan for hvornår opgraderingen af bremses kan igangsættes kendes endnu ikke.



Der er endnu ikke evidens for, om den mindre, positive stigning i MDBF kan tilskrives de gennemførte tiltag i november. De væsentligste årsager til forsinkelser er fortsat vognkasse (døre, trin, kobling), kraftforsyning (motor) og bremses.