



IC4-indsættelseplan, udarbejdet af Vedligehold og Operation, 8. juni 2015

Af indsættelsesplanen fremgår henholdsvis "Minimum- og Maksimalindsættelse".

Minimumsindsættelse er det antal IC4 som er nødvendige aht. forventet køreplan samt ME-udfasning.

Maksimalindsættelse er det antal IC4 som, hvis det opfylder det skitserede forudsætninger, vil kunne indsættes.

Udvikling	Implementering	Forudsætninger					Indsættelse, betinget forudsætninger er opfyldt		
		Funktionalitetskrav		MDBF	Note	Daglig leve-rance fra DSB Vedl. til drift	Minimumsbehov	Maksimal indsættelse	
		Minimumsindsættelse	Maksimalindsættelse				Driftsbehov ekskl. driftsreserve	Mulig indsættelse inkl. driftsreserve	
Faktuelt	2013	Regional (Re) Vest			4.500		27	14	14+
	2014.1	Øget indsættelse i Re Vest	Test af fastkobling på X-Lyn		5.500	jan-14	30	19	19+
	2014.2	Øget indsættelse i Re Øst			6.500	aug-14	32	16	16+
	2015.1	Yderligere indsættelse i Re Øst	2 software pakker indbygget		8.500	dec-14	36	20	20+
Planlagt	2015.2	Trafikudvidelse Nordvestbanen		Ny typegodkendelse Fastkoblet kørsel	10.500	aug-15	40	20	40
	2016	Indsættelse i udvalgte IC	180 km/t		12.500	Se note 1	45	22	45
	2017	Øget indsættelse i IC og Sydbanen pga. udfasningen af ICE'erne	Optimeret holdetider	Kobling på vendestationer	14.500	Se note 2	55	32	55
	2018	Øget indsættelse i IC samt udfasning af ME-lokomotiverne		Driftskobling	17.000	Se note 3	63	52	63
	2019	Fuld indsættelse i fjerntrafikken	Driftskobling fuldt anvendelig	200 km/t	20.000	Se note 4	68	66	68
Samlet	Driftsreserve 2019							2	
	Værkstedsreserve						9	9	9
	Total						77*	77*	77*
	Beslutning udestår						5	5	5
Samlet pulje						82	82	82	

*Difference på tre togsæt, fra 74 i Prose-rapporten til 77 i denne indsættelsesplan, skyldes Ansaldo har leveret de sidste tre togsæt. Disse har ikke været medregnet tidligere.

Note 1: 180 km/t er forudsætning for pendlerlynplanen kan overholdes.

Note 2: Optimerede holdetider er forudsætning for K17 pga. udfasningen af ICE'erne, alternativt deles IC-100 i Aarhus.

Kobling på vendestationer vil reducere driftsomkostninger, da togstørrelsen kan optimeres

Note 3: Kobling på vendestationer forventes at være fuldt funktionsdygtigt, men det er ikke et krav

Kan IC4 driftskoble vil det kunne bruges i stort omfang i IC-trafikken samt reducere omkostninger

Note 4: Ny landskøreplan som baseres på IC3/4, driftskobling skal være mulig

Den nye landskøreplan vil højst sandsynligt ikke blive planlagt med 200 km/t.