



## Notat

Transportministeriet  
Center for Kollektiv Trafik  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 Kbh K

### DSB's årlige rapportering til Transportministeriet for 2010 på kontrakten om fjern- og regionaltrafik udført som offentlig service i perioden 2005-2014

#### 9.1.5. Rapport om trafikafviklingen

##### Rettidighed

Fjern- og regionaltog har i 2010 haft en togtrettidighed på 89,7 pct. inden for intervallet 0 - 5.59 min. Det er en stigning på 0,8 procentpoint i forhold til 2009.

Perioden marts til oktober var præget af en flot regularitet og især september og oktober, hvor regulariteten lå på hhv. 93,7 % og 93,2 %. Vintermånederne var dog præget af en lavere regularitet pga. det hårde vintervejr i henholdsvis januar og februar måned, samt igen i slutningen af november og december måned.

I skemaet nedenfor fremgår regulariteten

2010	Togrettid 5:59
År	89,7%
Vinter 1: 1. januar - 8 marts.	86,7%
Vinter 2: 23. november – 31. december	76,8%
Vinter 1 + 2	83,2%
Mellem vinter 1 og 2: 9.marts - 22. november	92,3%

Passagererne i DSB's fjern- og regionaltog var i 2009 i gennemsnit forsinket med 3 minutter og 58 sekunder ved ankomst.

#### Årsager til forsinkelser mm.

I den løbende afrapportering gøres forsinkelserne op efter hvorvidt de kan henføres til DSB, Banedanmark eller andre eksterne forhold. Fordelingen for 2010 fremgår af tabellen herunder:

	2010 irregularitet i procent	Andel 2010 i procent
DSB	4,3	42
Banedanmark	3,2	31
Eksterne forhold	2,3	22
Andre operatører	0,5	5
<b>Total</b>	<b>10,3</b>	<b>100</b>

##### DSB

42 pct. af forsinkelserne kan henføres til DSB. Materielle fejl (17 %) og driftsledelsen (11 %) var blandt de væsentligste årsager til DSBs andel af forsinkelserne. Driftsledelsens andel skyldes anvendelsen af aftalte disponeringsplaner som træffes i samarbejde mellem DSB og Banedanmark i vinterperioden, med henblik på at gøre togdriften så robust som muligt.

#### Koncernsekretariat & Jura

29. april 2011

DSB  
Sølvgade 40  
DK-1349 København K

Mobil 24 68 67 76  
rujj@dsb.dk  
www.dsb.dk

Materielproblemer, herunder især ME-nedbrud var ligeledes en væsentlig bidrager til DSBs irregularitet. Endelig bidrog sporarbejdet ved Nykøbing Falster mærkbart til DSBs andel af forsinkelserne i 2010.

Side 2/4

29. april 2011

#### *Banedanmark*

31 pct. af forsinkelserne kan henføres til Banedanmark. De væsentligste årsager var problemer med signaler (14 %) og sporarbejde (8 %).

#### *Eksterne forhold*

27 pct. af forsinkelserne henføres til eksterne forhold og andre operatører. De væsentligste årsager var problemer med vejrlig (8 %), herunder snevejret og løvfald, samt forsinkelser fra Tyskland (5 %).

#### *Større hændelser:*

Der har været en række større hændelser, som har haft væsentlig betydning for trafikafviklingen i 2010:

- Sporarbejde på Nykøbing Falster fra marts til juni.
- Fejl og nedbrud på materiel, herunder en høj andel af ME nedbrud.
- Den hårde vinter som ramte både i januar og februar samt i november og december. Især ugerne omkring jul var hårdt ramt af uvejr.
- Julepassagerne var mange og passagererne rejste tidligere end forventet.
- Hastighedsnedsættelser, især ved Hedensted.
- Fejl på Sikringsanlæg.
- Forsinkelser fra Tyskland.
- Brand i relæhytte på Holbæk station.
- Sporspærringer der ikke blev planmæssigt ophævet.
- Askesky som gav mange internationale rejsende.

### **Pålidelighed i 2010**

Pålideligheden er et udtryk for, hvor stor en del af de planlagte afgangene der er gennemført. Pålideligheden påvirkes også af sporarbejder og hastighedsnedsættelser.

Pålideligheden for fjern- og regionaltogene var 97,6 pct. i 2010. Resultatet påvirkes af at der ved større hændelser og ekstremt vejrlig blev kørt med en reduceret køreplan, med henblik på at opretholde trafikken med mindre forsinkelser.

### **Køreplansforhold for 2010**

#### *Mellem landsdele*

For Lyntog og InterCitytog blev rejsetiden forkortet med 3-4 min, hvilket medførte minutjusteringer mellem København og Aarhus/Aalborg.

Der indførtes nye InterCityLyn mellem København og Århus med stop i Odense; samt pendlerlyn mellem Odense og København i myldretidstrafikken.

#### *Regional Øst*

Nye systemkøreplaner for regionaltrafikken på Sjælland medførte generelt en bedre mere jævn frekvens på de fleste strækninger, med lavere rejsetid, ensartet køreplan og faste minuttal hen over hele dagen. På nogle stationer blev der gennemført en opnormering af antallet af daglige standsninger.

Trafikken på Gedserbanen ophørte.

Passagerer på Lille Syd har ikke længere direkte forbindelse til København, men skal skifte i Roskilde med kort ventetid.

#### *Regional Vest*

Østjylland fik i 2010 tre tog i timen med IC3-togsæt. Samtidig indførtes kortere rejsetider mellem Esbjerg og Århus, og der blev etableret en ny nattogsforbindelse mellem Esbjerg og København.

MR systemet der tidligere kørte imellem Aarhus og Esbjerg er blevet afkortet og kører nu alene mellem Esbjerg og Fredericia, hvilket giver en forbedret frekvens i forhold til InterCity systemerne mod København og Århus.

#### *Der har været følgende større sporarbejder i 2010:*

- Sporarbejde Tinglev-Sønderborg marts til august
- Sporarbejde Roskilde-Holbæk marts til juni
- Sporarbejde Herning-Holstebro maj til september
- Sporarbejde (Bro ved Grenaaavej) Aarhus H-Torsøvej juni til september

### **Bus- og tog samarbejdet**

#### *Samarbejdet med trafikselskaber*

Det faste samarbejde mellem DSB og Trafikselskaberne (inkl. Arriva Tog A/S i det Midt- og vestjyske) er forløbet tilfredsstillende. Der holdes fortsat halvårlige samarbejdsforummøder (månedlige med Movia), hvor emner såsom zonestruktur, takst- og billetsamarbejde, produktudvikling m.m. drøftes. Der er nu for hele landet enighed parterne imellem vedr. den lokale zonestruktur samt opdeling i takstområder.

I gennem 2009 og 2010 har parterne i bus/tog samarbejdet arbejdet med en revision af de hidtidige aftaler, således at de er forberedt til implementeringen af rejsekortet. Parterne har derudover i fællesskab etableret et datawarehouse til opsamling af data fra rejsekortet og til at forestå indtægtsdelingen. I bus/tog samarbejdet er tillige udviklet en erhvervskortportal, der forventes at blive klar til brug i løbet af 2011.

Samarbejdet om fælles sms-produkter er som nævnt i sidste årsrapport et væsentligt indsatsområde. Der er således i 2010 - i samarbejde mellem NT, DSB og Arriva - blevet udviklet fælles sms-billetprodukter i det nordjyske område, hvilket er blevet godt modtaget blandt kunderne.

Samarbejdet frem mod det landsdækkende Rejsekorts implementering er intensiveret i 2010. Udvikling der forventes yderligere forstærket i 2011, hvor der er planlagt prøvedrift en række forskellige steder.

### *Rejseplanen A/S*

Side 4/4

Rejseplanen A/S er et direkte resultat af Bus og Tog samarbejdet. Ejerkredsen består af alle trafikskaberne i Danmark, samt DSB og Metroselskabet. Derudover er Arriva, Abildskou og Netbus tilsluttede parter, og leverer således også køreplaner til Rejseplanen.

29. april 2011

Antallet af kundeforespørgsler på Rejseplanen er fortsat stigende og lå i 2010 på mellem 10 og 11 millioner søgninger om måneden, hvilket svarer til godt 350.000 rejseforslag om dagen (i gennemsnit) og mere end 4 rejseforslag i sekundet.

I 2010 har der været fokus på at bruge Rejseplanens data i nye sammenhænge og skabe værdi for brugerne andre steder end på Rejseplanen.dk. Til eksempel herpå har Rejseplanen indgået et samarbejde med Google således at danskere også kan finde rejseplaner på deres foretrukne søgeportal. Herudover arbejdes der bl.a. med et projekt, der skal brede trafikinformation ud på skærme i eksempelvis storcentre, skoler etc.