



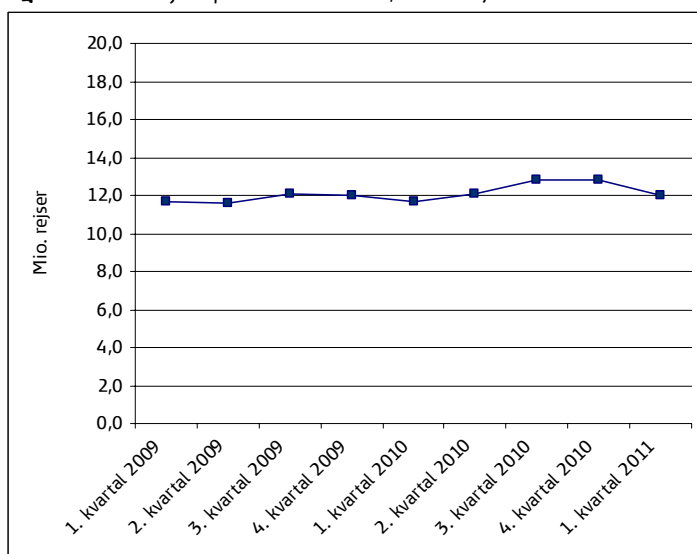
Notat

Afrapportering Fjern- og Regionaltog, 1. kvartal 2011

1. Antallet af rejser

I 1. kvartal 2011 blev der foretaget ca. 12 mio. rejser med DSB's fjern- og regionaltog. Dette er en stigning på 2,5 % i forhold til samme kvartal i 2010.

Figur 1: Antal rejser pr. kvartal i 2009, 2010 og 2011



Koncernsekretariat & Jura

25. maj 2011

DSB
Sølvgade 40
DK-1349 København K

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

2. Antallet af kørte tog på de i trafikkontraktens bilag 1 nævnte strækningsafsnit i forhold til Trafikeringsplanens krav herom

I bilag 1 sammenholdes oplysninger om antallet af kørte tog på de strækningsafsnit, der nævnes i kontrakten mellem Transportministeriet og DSB om fjern- og regionaltog udført som offentlig servicetrafik i perioden 2005-2014, med trafikeringsplanen. Der er enkelte strækningsafsnit hvor planen afviger med mere end 5 pct.-point fra kravene i trafikkontrakten. I tabel 1 herunder beskrives årsagen til disse afvigelser:

Tabel 1: Årsager til, at planen på udvalgte strækningsafsnit afviger mere end 5 pct.-point fra trafikkontrakten i 1. kvartal 2011

Strækning	Afvigelse
København H - Københavns lufthavn	Afvigelsen fra den planlagte produktion er et resultat af snevejret i januar måned, hvor driftsledelsen i bestræbelserne på at skabe en robust køreplan valgte af aflyse udvalgte tog. Ligeledes påvirker fejl på sikringsanlæg og spor den afviklede trafik.
Roskilde - Borup	
Borup - Ringsted	
Vejle - Herning	
København - Padborg	

3. Erstatningskørsel med bus

Side 2/9

Erstatningskørsel med bus opdeles i driftsforstyrrelser og planlagte driftsændringer.

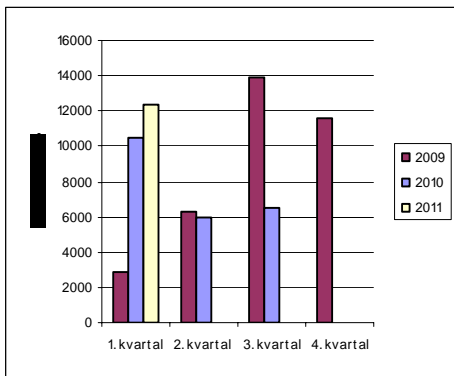
25. maj 2011

I figur 2 og 3 er omfanget af erstatningskørsel vist for hvert kvartal i 2009, 2010 og 2011.

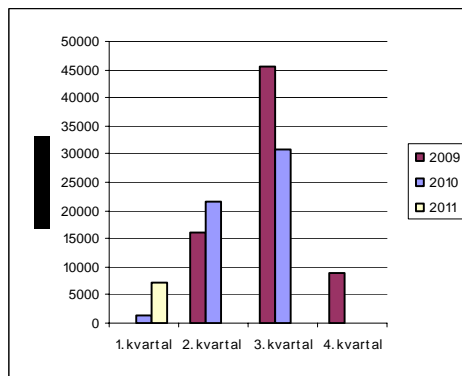
Omfanget af ikke-planlagt erstatningskørsel udgjorde i 1. kvartal 2011 12.363 timer.

Omfanget af den planlagte buskørsel er vist i figur 3 og udgør i alt 7.028 timer.

Figur 2: Buskørsel i 2009, 2010 og 2011 i forbindelse med driftsforstyrrelser (ikke-planlagte)



Figur 3: Buskørsel i 2009, 2010 og 2011 i forbindelse med planlagte ændringer



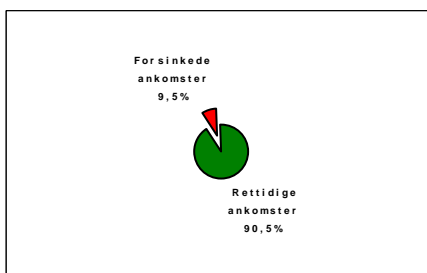
4. Regularitet

Regularitet er udtryk for, hvor stor en andel af den afviklede togtrafik, som ankommer rettidigt.

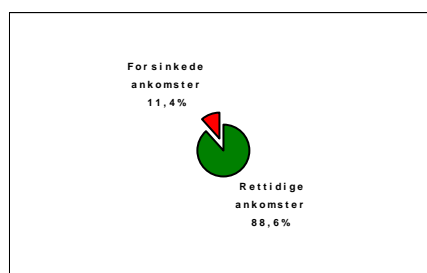
Af nedenstående figur 4 fremgår det, at 90,5 pct. af togene i 1. kvartal 2011 totalt set er rettidige inden for intervallet 0 - 5.59. Rettidigheden er beregnet på baggrund af 272.632 ankomster, hvoraf 25.835 var forsinkede. Inden for intervallet 0 - 4.59 var 88,6 pct. af togene rettidige i 1. kvartal 2011, jf. figur 5.

Fjern- og regionaltogets regularitetsmål er for 2011 aftalt til 90,2 % indenfor intervallet 0 - 5:59, hvorfor målsætningen er opfyldt i 1. kvartal 2011.

Figur 4: Regularitet hele landet 1. kvartal 2011, 0-5.59



Figur 5: Regularitet hele landet 1. kvartal 2011, 0-4.59



Regulariteten i 1. kvartal 2011 var påvirket væsentligt af hårdt vintervejr i januar måned.

Side 3/9

Som det fremgår af tabel 2 nedenfor var regulariteten på trods af januarvejret, meget flot i Vesttrafikken i 1. kvartal 2011; Østtrafikken levede ligeledes op til kravet i trafikkontrakten. Hårdest ramt blev fjerntrafikken som endte med en regularitet på 87,8 pct., hvilket dog er en væsentlig forbedring i forhold til vintermånederne i slutningen af 2010.

25. maj 2011

Tabel 2: Regularitet 1. kvartal 2011 (rettidige tog = 0 - 5,59 min)

	Antal ankomster	Heraf forsinkede	Regularitet
Hele landet	272.632	25.835	90,5%
Fjerntrafik	135.787	16.518	87,8%
Øst	87.198	8.379	90,4%
Vest	55.950	2.138	96,2%

5. Pålidelighed

Pålideligheden er udtryk for forholdet mellem den planlagte trafik og antallet af aflysninger.

Opgørelsen af pålidelighed er behæftet med usikkerhed. Det skyldes blandt andet, at Banedanmark ikke har fået oprettet de nødvendige koder til registrering af de planlagte aflysninger ved sporarbejder. Derfor har DSB fastsat en procedure, som sikrer, at rettidigt varslede aflysninger registreres, så de efterfølgende kan dokumenteres. Samtidig annonceres aflysninger via nedenstående medier:

- På stationen: Der gemmes specifik dokumentation for, at opslag på stationer er sket.
- På internettet: Trafikken til rejseplanlæggeren logges elektronisk og lagres, så den er let tilgængelig.
- På Tekst TV DR TTVs side 440 logges elektronisk flere gange i døgnet.

Pålideligheden i 1. kvartal 2011 var på 98,1 pct. hvilket er en stigning på 0,9 pct.-point i forhold til 4. kvartal 2010.

Tabel 3: Pålidelighed 1. kvartal 2011

Planlagte ankomster	287.435
Udførte ankomster	278.936
Aflyste ankomster i alt	8.499
Rettidige aflysninger	3.579
Urettidige aflysninger	4.920
Pålidelighed	98,1%

6. Andele af forsinkelser

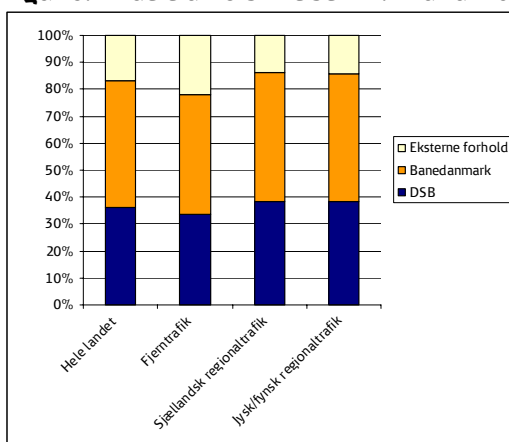
Side 4/9

I figur 6 herunder vises forsinkelserne i 1. kvartal 2011 opdelt efter, om de er forårsaget af DSB, Banedanmark eller eksterne forhold.

25. maj 2011

I 1. kvartal 2011 forårsagede DSB 36,4 pct. af forsinkelserne i hele landet hvilket er et fald på 4,4 pct.-point i forhold til 4. kvartal 2010. DSBs andel af forsinkelserne var jævnt geografisk fordelt, og bedst i fjerntrafikken. DSB forårsagede 33,5 pct. i fjerntrafikken, 38,4 pct. i den sjællandske regionaltrafik og 38,2 pct. i den fynsk/jyske regionaltrafik.

Figur 6: Andele af forsinkelser i 1. kvartal 2011



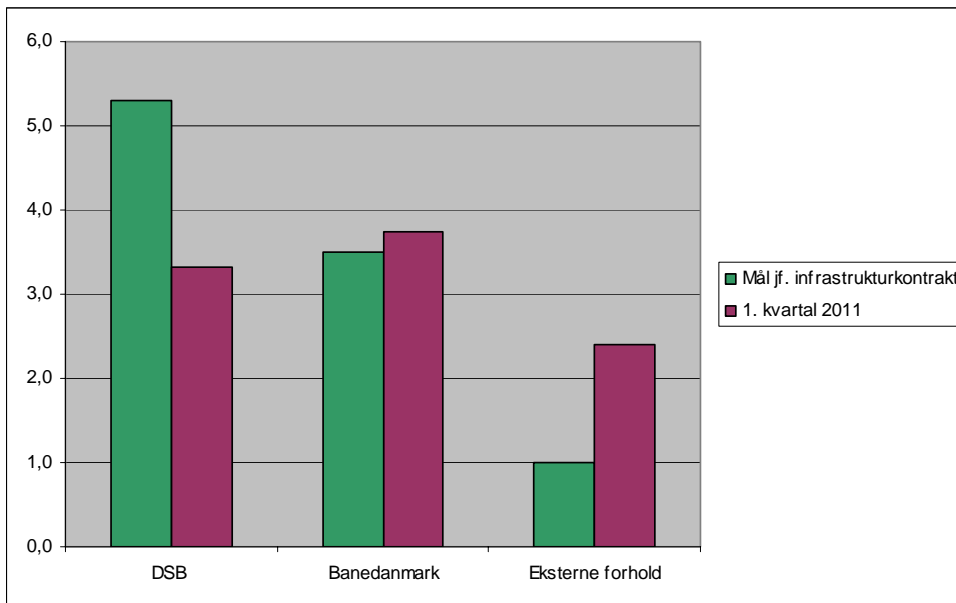
7. DSB's og Banedanmarks andele af forsinkelser i forhold til regulariteten og opgjort efter stationsankomster 0 - 5.59 min.

Der er for 2011 indgået ny operatørkontrakt mellem Banedanmark og DSB hvori der bl.a. er foretaget ændringer i den tilladte fordeling af forsinkeshændelser.

Under forudsætning af, at Banedanmark skal overholde en målsætning for kanalregulariteten på 96,5 % og DSB's målsætning for produktregulariteten er 90,2 % medfører dette en fordeling af den tilladte irregularitet til Banedanmark, DSB og eksterne forhold på henholdsvis 3,5, 5,3 og 1 pct.-point.

I figur 7 er den tilladte fordeling af irregulariteten vist med grønt. Ligeledes er det vist, at DSB i 1. kvartal 2011 var ansvarlig for forsinkelse af 3,3 pct. af de gennemførte tog, eksterne forhold var ansvarlig for 2,4 pct. og Banedanmark var ansvarlig for forsinkelse af 3,8 pct. af de gennemførte tog.

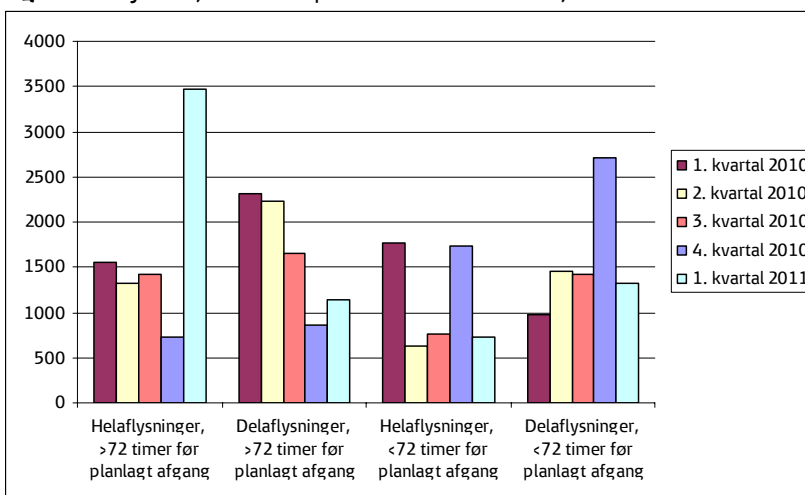
Figur 7: DSB og Banedanmarks andele i forsinkelser i forhold til regulariteten opgjort efter stationsankomster 0 - 5.59 min.



8. Aflysninger

I trafikkontrakten skelnes mellem rettidigt og urettidigt varslede aflysninger. En aflysning er rettidig, hvis den varsles senest 72 timer før planlagt afgang. I figur 8 vises hel- og delaflysninger. I 1. kvartal 2011 var der i alt 4.204 helaflysninger fordelt på 3.471 varslet senest 72 timer før planlagt afgang, og 733 varslet mindre end 72 timer før planlagt afgang. Der var 2.460 delaflysninger fordelt på 1.134 varslet senest 72 timer før planlagt afgang, og 1.326 varslet mindre end 72 timer før planlagt afgang.

Figur 8: Aflysninger fordelt på kvartaler i 2010 og 2011



9. Belægningsprocent

DSB tilrettelægger togproduktionen således, at alle passagerer kan få siddeplads (belægning < 100 pct.) ved 90 pct. af togafgangene i myldretiden og i 95 pct. af de øvrige togafgange i det omfang, at materielbeholdningen tillader det.

DSB har indsat det til rådighed værende materiel.

I bilag 2 er andelen af togafgange i og uden for myldretiden på definerede strækningsafsnit med en belægningsprocent over 100 fremhævet. Endvidere vises andelen af tog med en belægningsprocent over 100 på henholdsvis DSB 1', standard og på tog hvor både DSB 1' og standard var overbelagt. I tabel 4 knyttes en forklaring til de strækningsafsnit, for hvilke af de kontraktfastsatte krav ikke er opfyldt i 1. kvartal 2011.

Tabel 4: Forklaring til de strækningsafsnit, for hvilke kravene ikke er opfyldt i 1. kvartal 2011

Strækning	Forklaring
København H – Roskilde, Roskilde – Borup, Borup – Ringsted, Ringsted – Slagelse, Slagelse – Odense, Odense – Middelfart, Middelfart – Fredericia, Fredericia – Vejle og Vejle – Århus	Antallet af overbelagte tog skyldes bl.a. en stærkt forøget passagertilvækst, samt at havarier (brændte IR4-tog) har reduceret mængden af materiel til rådighed og dermed passagerkapaciteten. Alt til rådighed værende materiel er indsat.

Bilag 1: Antallet af kørte tog pr. strækningssafsnit.

Strækning	1. kvartal 2011			År til dato		
	Trafik kontrakt	Realiseret	Realiseret ift. plan	Trafik kontrakt	Realiseret	Realiseret ift. plan
København H - Khb Lufthavn	6.042	5.287	87,5%	6.042	5.287	87,5%
København H - Roskilde	29.111	27.825	95,6%	29.111	27.825	95,6%
Roskilde - Køge	5.184	5.222	100,7%	5.184	5.222	100,7%
Køge - Haslev	5.184	5.227	100,8%	5.184	5.227	100,8%
Haslev - Næstved	5.184	5.228	100,8%	5.184	5.228	100,8%
Roskilde - Holbæk	5.786	5.634	97,4%	5.786	5.634	97,4%
Holbæk - Kalundborg	3.994	3.948	98,8%	3.994	3.948	98,8%
Roskilde - Borup	20.863	19.304	92,5%	20.863	19.304	92,5%
Borup - Ringsted	20.863	19.227	92,2%	20.863	19.227	92,2%
Ringsted - Næstved	6.245	6.125	98,1%	6.245	6.125	98,1%
Næstved - Vordingborg	6.245	6.138	98,3%	6.245	6.138	98,3%
Vordingborg - Nykøbing F	6.245	6.139	98,3%	6.245	6.139	98,3%
Nykøbing F - Rødby F	1.552	1.523	98,1%	1.552	1.523	98,1%
Ringsted - Slagelse	10.690	10.277	96,1%	10.690	10.277	96,1%
Slagelse - Odense	10.728	10.235	95,4%	10.728	10.235	95,4%
Odense - Middelfart	14.007	13.508	96,4%	14.007	13.508	96,4%
Middelfart - Fredericia	10.975	10.455	95,3%	10.975	10.455	95,3%
Fredericia - Vejle	14.707	14.314	97,3%	14.707	14.314	97,3%
Vejle - Århus H	10.511	10.140	96,5%	10.511	10.140	96,5%
Århus H - Skørping	6.474	6.432	99,4%	6.474	6.432	99,4%
Skørping - Aalborg	8.266	8.185	99,0%	8.266	8.185	99,0%
Aalborg - Lindholm	9240	9085	98,3%	9240	9085	98,3%
Lindholm - Hjørring	4146	4105	99,0%	4146	4105	99,0%
Hjørring - Frederikshavn	4146	4097	98,8%	4146	4097	98,8%
Fredericia - Kolding	6631	6562	99,0%	6631	6562	99,0%
Middelfart - Kolding	3098	3121	100,7%	3098	3121	100,7%
Kolding - Esbjerg	6372	6348	99,6%	6372	6348	99,6%
Kolding - Tinglev	3937	3962	100,6%	3937	3962	100,6%
Tinglev - Sønderborg	1954	1861	95,2%	1954	1861	95,2%
Tinglev - Padborg	2278	2254	98,9%	2278	2254	98,9%
Vejle - Herning	3686	3433	93,1%	3686	3433	93,1%
Herning - Holstebro	4070	4022	98,8%	4070	4022	98,8%
Holstebro - Struer	3942	3917	99,4%	3942	3917	99,4%
Odense - Ringe	9124	9021	98,9%	9124	9021	98,9%
Ringe - Svendborg	5668	5609	99,0%	5668	5609	99,0%
Århus H - Hornslet	5652	5590	98,9%	5652	5590	98,9%
Hornslet - Ryomgård	3402	3361	98,8%	3402	3361	98,8%
Ryomgård - Grenaa	3402	3327	97,8%	3402	3327	97,8%
København H - Ystad	310	343	110,6%	310	343	110,6%
Århus H - Struer	386	383	99,2%	386	383	99,2%
Struer - Thisted	360	357	99,2%	360	357	99,2%

København - Padborg	180	158	87,8%	180	158	87,8%
---------------------	-----	-----	-------	-----	-----	-------

25. maj 2011

Bilag 2: Belægningsprocent (andel tog med belægning > 100)

Strækning	Myldretid man-fre 7-9 og 15-17			Øvrig tid		
	1'	Standard	1'+Standard	1'	Standard	1'+Standard
København H - København Lufthavn	0,50%	0,50%	0,50%	0,00%	0,10%	0,10%
København H - Roskilde	5,60%	20,00%	15,40%	2,30%	5,80%	3,80%
Roskilde - Køge	0,00%	1,90%	1,90%	0,00%	0,20%	0,20%
Køge - Haslev	0,00%	1,30%	1,30%	0,00%	0,10%	0,10%
Haslev - Næstved	0,00%	1,30%	1,30%	0,00%	0,10%	0,10%
Roskilde - Holbæk	0,10%	5,50%	4,20%	0,00%	2,20%	1,30%
Holbæk - Kalundborg	0,00%	0,50%	0,20%	0,00%	0,40%	0,20%
Roskilde - Borup	10,00%	15,50%	12,80%	2,50%	6,00%	4,00%
Borup - Ringsted	10,00%	15,50%	12,80%	2,50%	6,00%	4,00%
Ringsted - Næstved	0,00%	9,40%	5,00%	0,00%	2,90%	1,40%
Næstved - Vordingborg	0,00%	1,50%	0,70%	0,00%	0,70%	0,30%
Vordingborg - Nykøbing F	0,00%	1,50%	0,70%	0,00%	0,70%	0,30%
Nykøbing F - Rødby F	0,00%	1,50%	0,50%	0,00%	0,80%	0,20%
Ringsted - Slagelse	22,80%	17,80%	16,40%	3,90%	7,90%	5,50%
Slagelse - Odense	11,90%	5,20%	4,90%	1,80%	4,10%	2,80%
Odense - Middelfart	14,70%	4,10%	3,90%	2,10%	2,20%	1,60%
Middelfart - Fredericia	19,40%	4,50%	4,50%	2,50%	2,50%	1,90%
Fredericia - Vejle	10,90%	4,40%	3,70%	1,60%	3,20%	2,20%
Vejle - Århus H	11,60%	9,00%	7,00%	3,30%	4,00%	2,60%
Århus H - Skørping	0,20%	5,60%	3,00%	0,00%	1,00%	0,50%
Skørping - Aalborg	0,10%	4,90%	1,90%	0,00%	0,70%	0,30%
Aalborg - Lindholm	0,00%	1,40%	1,20%	0,00%	0,40%	0,30%
Lindholm - Hjørring	0,00%	1,20%	0,90%	0,00%	0,40%	0,20%
Hjørring - Frederikshavn	0,00%	0,10%	0,10%	0,10%	0,00%	0,00%
Fredericia - Kolding	0,00%	3,40%	1,70%	0,00%	0,70%	0,30%
Middelfart - Kolding	0,20%	1,40%	0,60%	1,20%	1,40%	0,90%
Kolding - Esbjerg	0,30%	2,80%	1,90%	0,30%	0,40%	0,20%
Kolding - Tinglev	0,00%	1,40%	0,90%	0,00%	1,00%	0,50%
Tinglev - Sønderborg	0,00%	0,00%	0,00%	0,10%	0,00%	0,00%
Tinglev - Padborg	0,00%	0,20%	0,00%	0,10%	0,10%	0,10%
Vejle - Herning	0,20%	3,50%	3,00%	0,00%	2,70%	1,90%
Herning - Holstebro	0,00%	1,40%	1,10%	0,20%	0,30%	0,10%
Holstebro - Struer	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Odense - Ringe	0,00%	1,20%	1,20%	0,00%	0,00%	0,00%
Ringe - Svendborg	0,00%	1,80%	1,80%	0,00%	0,00%	0,00%
Århus H - Hornslet	0,00%	3,20%	3,70%	0,00%	0,30%	0,30%
Hornslet - Ryomgård	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Ryomgård - Grenaa	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
København H - Vstad	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Århus H - Struer	0,00%	0,00%	0,00%	0,20%	0,30%	0,10%
Struer - Thisted	0,00%	0,50%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Total	5,50%	6,90%	5,50%	1,20%	2,60%	Side 9/9	1,70%
-------	-------	-------	-------	-------	-------	----------	-------

25. maj 2011