



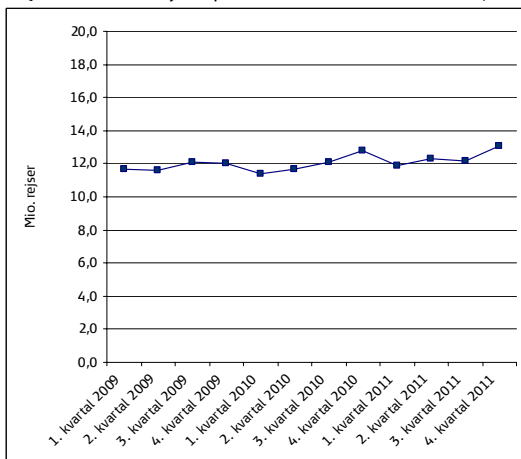
Notat

Afrapportering Fjern- og Regionaltog, 4. kvartal 2011

1. Antallet af rejser

I 4. kvartal 2011 blev der foretaget 13,1 mio. rejser med DSB's fjern- og regionaltog.

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



Koncernsekretariat & Jura

29. februar 2012

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.

På et enkelt strækningsafsnit, Kbh H – Ystad, afviger planen i 4. kvartal mere end 5 procent fra kravet i trafikkontrakten. Dette skyldes indsættelsen af langsomme færger mellem Ystad og Rønne. Når andre og langsommere færger erstatter de normale færger, passer den planlagte forbindelse mellem tog og færge ikke længere. Da kanalforhold og arbejdstidsregler ofte gør det vanskeligt at ændre afgangstidspunkterne for DSBs tog, er buskørsel det bedste alternativ.

3. Erstatningskørsel med bus

Erstatningskørsel med bus opdeles i driftsforstyrrelser og planlagte driftsændringer. I figur 2 og 3 er omfanget af erstatningskørsel vist for hvert kvartal i 2009, 2010 og 2011.

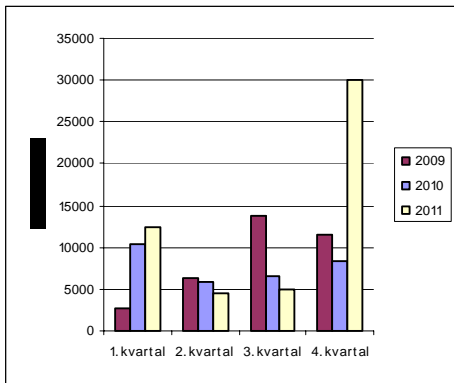
Omfanget af ikke-planlagt erstatningskørsel udgjorde i 4. kvartal 2011 30.070 timer. Dette er det højeste niveau i flere år og skyldes den uplanlagte lukning af Storstrømsbroen.

Omfanget af den planlagte buskørsel er vist i figur 3 og udgjorde i alt 2.006 timer i 4. kvartal hvilket er det laveste niveau siden 1. kv. 2010.

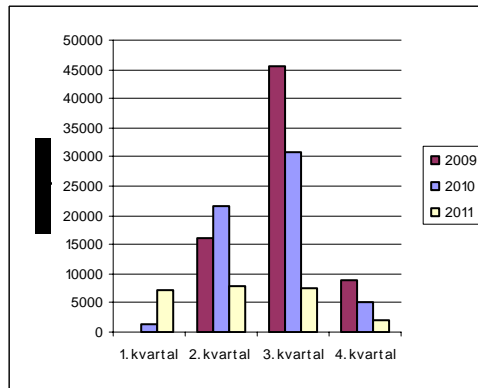
Side 2/8

29. februar 2012

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

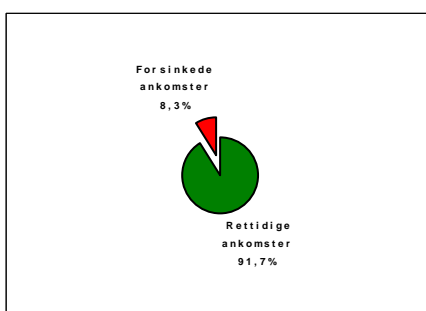
Regularitet er udtryk for, hvor stor en andel af den afviklede togtrafik, som ankommer rettidigt.

Af nedenstående figur 4 fremgår det, at 91,7 pct. af togene i 4. kvartal 2011 totalt set var rettidige inden for intervallet 0 - 5.59. Rettidigheden er beregnet på baggrund af 270.352 ankomster, hvoraf 22.471 var forsinkede.

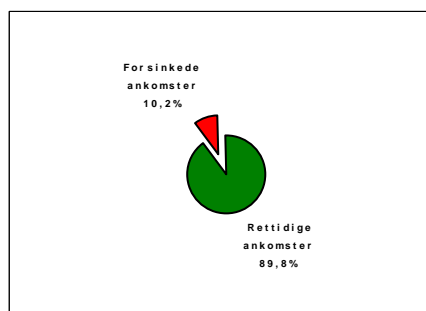
Fjern- og regionaltogets regularitetsmål er for 2011 aftalt til 90,2 % indenfor intervallet 0 - 5:59, hvorfor målsætningen også er opfyldt i 4. kvartal 2011.

Inden for intervallet 0 - 4.59 var 89,8 pct. af togene rettidige i 4. kvartal 2011, jf. figur 5.

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



Figur 5: Regularitet hele landet 4. kvartal 2011, 0-4.59



Som det fremgår af tabel 2 nedenfor var regulariteten i 4. kvartal 2011 meget flot i Vesttrafikken og Østtrafikken som begge lå et stykke over kravet i trafikkontrakten. Regulariteten i fjerntrafikken lå lavest med 88,9 pct.

Tabel 2: Regularitet 4. kvartal 2011 (rettidige tog = 0 - 5,59 min)

	Antal ankomster	Heraf forsinkede	Regularitet
Hele landet	270.352	22.471	91,7%
Fjerntrafik	132.489	14.761	88,9%
Øst	85.788	5.918	93,1%
Vest	56.311	3.020	94,6%

Side 3/8

29. februar 2012

	År til dato
Hele landet	90,9%
Fjerntrafik	87,5%
Øst	92,1%
Vest	95,5%

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.

Pålideligheden i 4. kvartal 2011 var på 97,3 pct. hvilket er et fald på 0,9 procentpoint i forhold til 3. kvartal 2011. Årsagen til faldet i pålidelighed skal findes i DSB's anstrengte materielsituation som i 4. kv. blev yderligere påvirket af IC4 grounding, lukning af Storstrømsbroen, samt en værkstedsstrejke som alle medvirkede til at reducere antallet disponible tog, hvilket resulterede i aflysninger.

Tabel 3: Pålidelighed 4. kvartal 2011

Planlagte ankomster	293.261
Udførte ankomster	278.896
Aflyste ankomster i alt	14.365
Rettidige aflysninger	7.803
Urettidige aflysninger	6.562
Pålidelighed	97,3%

6. Andele af forsinkelser

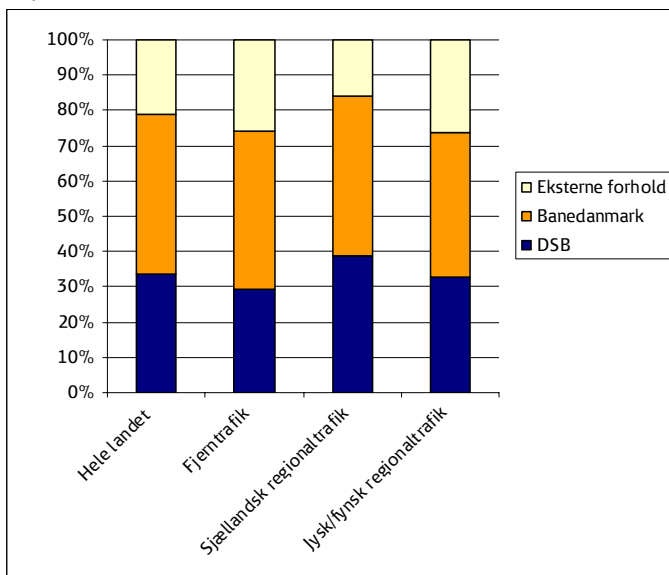
Side 4/8

I figur 6 herunder vises forsinkelserne i 4. kvartal 2011 opdelt efter, hvorvidt de er forårsaget af DSB, Banedanmark eller eksterne forhold.

29. februar 2012

I 4. kvartal 2011 forårsagede DSB 33,8 pct. af forsinkelserne i hele landet hvilket er et fald på 8,2 procentpoint i forhold til 3. kvartal 2011. DSBs andel af forsinkelserne var jævnt geografisk fordelt. DSB forårsagede 29,5 pct. i fjerntrafikken, 39 pct. i den sjællandske regionaltrafik og 32,9 pct. i den fynsk/jyske regionaltrafik.

Figur 6: Andele af forsinkelser i 4. 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 procentpoint.

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

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 togefange i det omfang, at materielbeholdningen tillader det.

DSB har indsat det til rådighed værende materiel.

I bilag 2 er andelen af togefange i og uden for myldretiden på definerede strækningssafsnit 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.

Som det fremgår af bilag 2 skete der en markant stigning i antallet af overbelagte tog i 4. kv. 2011. Denne udvikling skal ses i lyset af en række hændelser som indtraf i løbet af 4. kv. og som påvirkede udbuddet af siddepladser væsentligt.

Af væsentlig betydning for DSB's mulighed for at levere siddepladskapacitet var grounding af IC4-flåden, lukning af Storstrømsbroen for togtrafik fra den 19. oktober hvor mange tog blev fanget syd for broen, samt en værkstedsstrejke som medførte at DSB, i bestræbelserne på at sikre juletrafikken, måtte tage adskillige tog ud af drift.

Udviklingen på Grenåbanen vil blive fulgt tæt efter indsættelsen af Desirotog. Det statistiske materiale er for småt til at foretage endelige konklusioner omkring belægningsprocenten.

Bilag 1: Antallet af kørte tog pr. strækningsafsnit.

Strækning	4. kvartal 2011			År til dato 29. februar 2012		
	Trafik kontrakt	Realiseret	Realiseret ift. plan	Trafik kontrakt	Realiseret	Realiseret ift. plan
Kbh H - Kbh Lufthavn	6376	6070	95,2%	18.401	17.088	92,9%
København H - Roskilde	29407	28302	96,2%	87.494	84.700	96,8%
Roskilde - Køge	5318	5446	102,4%	15.574	15.869	101,9%
Køge - Haslev	5318	5266	99,0%	15.574	15.452	99,2%
Haslev - Næstved	5318	5249	98,7%	15.574	15.425	99,0%
Roskilde - Holbæk	5938	5740	96,7%	17.359	17.270	99,5%
Holbæk - Kalundborg	4090	4134	101,1%	12.067	12.048	99,8%
Roskilde - Borup	20933	20146	96,2%	62.522	59.757	95,6%
Borup - Ringsted	20933	20126	96,1%	62.522	59.634	95,4%
Ringsted - Næstved	6400	6182	96,6%	18.943	18.573	98,0%
Næstved - Vordingborg	6376	6153	96,5%	18.885	18.521	98,1%
Vordingborg - Nykøbing F	6376	6155	96,5%	18.885	18.486	97,9%
Nykøbing F - Rødby F	1740	1758	101,0%	4.947	4.989	100,8%
Ringsted - Slagelse	10650	10572	99,3%	31.938	31.300	98,0%
Slagelse - Odense	10610	10505	99,0%	31.963	31.105	97,3%
Odense - Middelfart	14136	14021	99,2%	42.097	41.280	98,1%
Middelfart - Fredericia	11047	10903	98,7%	32.919	32.048	97,4%
Fredericia - Vejle	14294	14137	98,9%	43.471	42.173	97,0%
Vejle - Århus H	10586	10445	98,7%	31.582	30.958	98,0%
Århus H - Skørping	6549	6553	100,1%	19.498	19.446	99,7%
Skørping - Aalborg	8407	8395	99,9%	24.831	24.703	99,5%
Aalborg - Lindholm	9517	9368	98,4%	27.878	27.421	98,4%
Lindholm - Hjørring	4249	4223	99,4%	12.504	12.424	99,4%
Hjørring - Frederikshavn	4249	4221	99,3%	12.504	12.414	99,3%
Fredericia - Kolding	6101	6059	99,3%	19.143	18.960	99,0%
Middelfart - Kolding	3154	3167	100,4%	9.373	9.409	100,4%
Kolding - Esbjerg	6315	6335	100,3%	19.013	19.004	100,0%
Kolding - Tinglev	3996	4000	100,1%	11.881	11.908	100,2%
Tinglev - Sønderborg	1984	1912	96,4%	5.908	5.728	97,0%
Tinglev - Padborg	2314	2306	99,7%	6.856	6.802	99,2%
Vejle - Herning	3511	3515	100,1%	10.846	10.385	95,7%
Herning - Holstebro	4171	4146	99,4%	12.260	12.190	99,4%
Holstebro - Struer	4039	4014	99,4%	11.882	11.832	99,6%
Odense - Ringe	9364	9232	98,6%	27.540	27.270	99,0%
Ringe - Svendborg	5828	5793	99,4%	17.069	16.959	99,4%
Århus H - Hornslet	5816	5769	99,2%	16.998	16.836	99,0%
Hornslet - Ryomgård	3484	3470	99,6%	10.295	10.195	99,0%
Ryomgård - Grenaa	3484	3416	98,0%	10.295	10.077	97,9%
København H - Ystad	420	386	91,9%	1.408	1.467	104,2%
Århus H - Struer	396	395	99,7%	1.180	1.174	99,5%
Struer - Thisted	368	367	99,7%	1.092	1.087	99,5%
København - Padborg	184	178	96,7%	546	516	94,5%

