



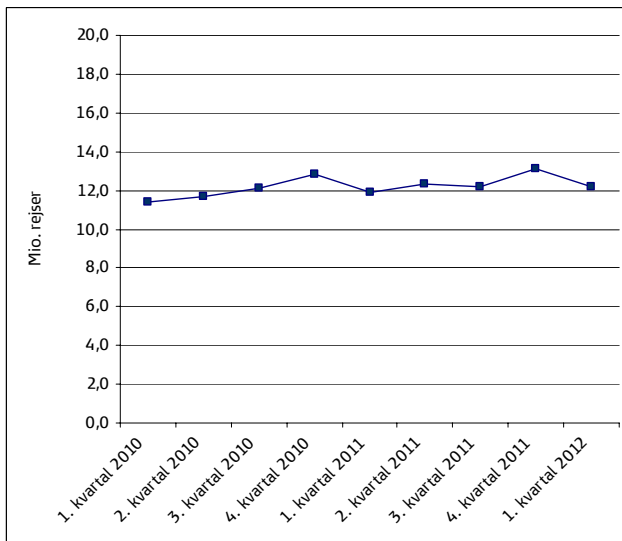
## Notat

### Afrapportering Fjern- og Regionaltog, 1. kvartal 2012

#### 1. Antallet af rejser

I 1. kvartal 2012 blev der foretaget 12,2 mio. rejser med DSB's fjern- og regionaltog hvilket er en stigning på 2,5 % i forhold til 1. kvartal 2011.

Figur 1: Antal rejser pr. kvartal i 2010, 2011 og 2012



#### Koncernsekretariat & Jura

31. maj 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 strækningsafsnittet Kbh H – Ystad, afviger planen i 1. 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.

På strækningsafsnittet København H – Københavns Lufthavn har der i 1. kvartal været en del kørestrømsafbrydelser og sporarbejder som har medført en mindre frekvens.

På strækningsafsnittet Vordingborg – Nykøbing F har der været sporarbejder som har medført en mindre kørsel.

### 3. Erstatningskørsel med bus

Side 2/8

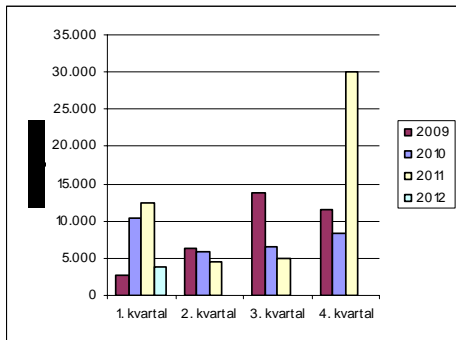
Erstatningskørsel med bus opdeles i driftsforstyrrelser og planlagte driftsændringer. I figur 2 og 3 er omfanget af erstatningskørsel vist for hvert kvartal i 2009, 2010 og 2011.

31. februar 2012

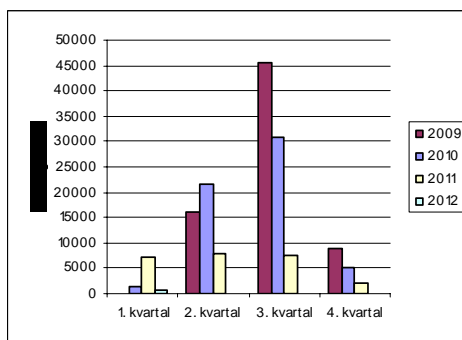
Omfanget af ikke-planlagt erstatningskørsel udgjorde i 1. kvartal 2012 3.773 timer. Dette er det laveste niveau siden 1. kvartal 2009.

Omfanget af den planlagte buskørsel er vist i figur 3 og udgjorde i alt 515 timer i 1. kvartal hvilket ligeledes er det laveste niveau siden 1. kvartal 2009.

**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.

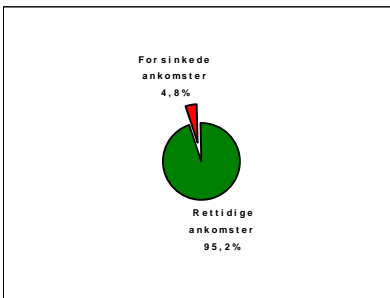
Af nedenstående figur 4 fremgår det, at 95,2 pct. af togene i 1. kvartal 2012 totalt set var rettidige inden for intervallet 0 - 5.59. Rettidigheden er beregnet på baggrund af 265.828 ankomster, hvoraf 12.756 var forsinkede.

Fjern- og regionaltogets regularitetsmål er for 2012 aftalt til 90,3 % indenfor intervallet 0 - 5:59, hvorfor målsætningen også er opfyldt i 4. kvartal 2011.

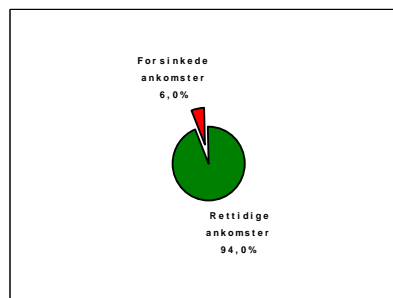
Inden for intervallet 0 - 4.59 var 94,1 pct. af togene rettidige i 1. kvartal 2012, jf. figur 5.

Regulariteten i 1. kvartal 2012 var den bedste i Fjern- og Regionaltog i flere år.

**Figur 4:** Regularitet hele landet  
1. kvartal 2012, 0-5.59



**Figur 5:** Regularitet hele landet  
1. kvartal 2012, 0-4.59



Side 3/8

31. februar 2012

Som det fremgår af tabel 2 nedenfor var regulariteten i 1. kvartal 2012 meget flot i alle dele af produktionen, og lå væsentligt over kravet i trafikkontrakten. Regulariteten i Vesttrafikken lå højest med 97,3 pct.

**Tabel 2:** Regularitet 1. kvartal 2012 (rettidige tog = 0 - 5,59 min)

	Antal ankomster	Heraf forsinkede	Regularitet
Hele landet	265.828	12.756	95,2%
Fjerntrafik	132.739	8.424	93,7%
Øst	90.687	3.831	95,8%
Vest	47.624	1.284	97,3%

## 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 1. kvartal 2012 var på 99,0 pct. hvilket er en stigning på 1,7 procentpoint i forhold til 4. kvartal 2011.

**Tabel 3:** Pålidelighed 1. kvartal 2012

Planlagte ankomster	291.716
Udførte ankomster	286.377
Aflyste ankomster i alt	5.339
Rettidige aflysninger	2.823
Urettidige aflysninger	2.515
Pålidelighed	99,0%

## 6. Andele af forsinkelser

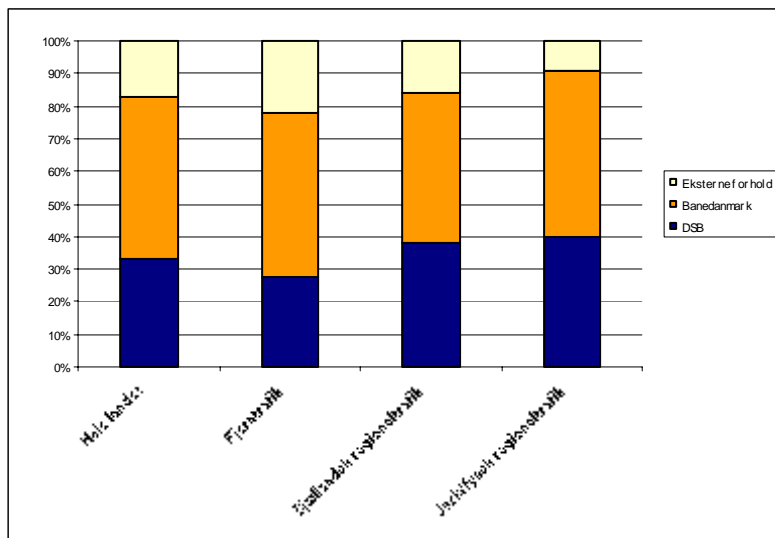
Side 4/8

I figur 6 herunder vises forsinkelserne i 1. kvartal 2012 opdelt efter, hvorvidt de er forårsaget af DSB, BaneDanmark eller eksterne forhold.

31. februar 2012

I 1. kvartal 2012 forårsagede DSB 33,1 pct. af forsinkelserne i hele landet hvilket er på samme niveau som 4. kvartal 2011. DSB's andel af forsinkelserne var nogenlunde jævnt geografisk fordelt. DSB forårsagede 27,5 pct. i fjerntrafikken, 37,9 pct. i den sjællandske regionaltrafik og 40,0 pct. i den fynsk/jyske regionaltrafik.

**Figur 6:** Andele af forsinkelser i 1. kvartal 2012



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

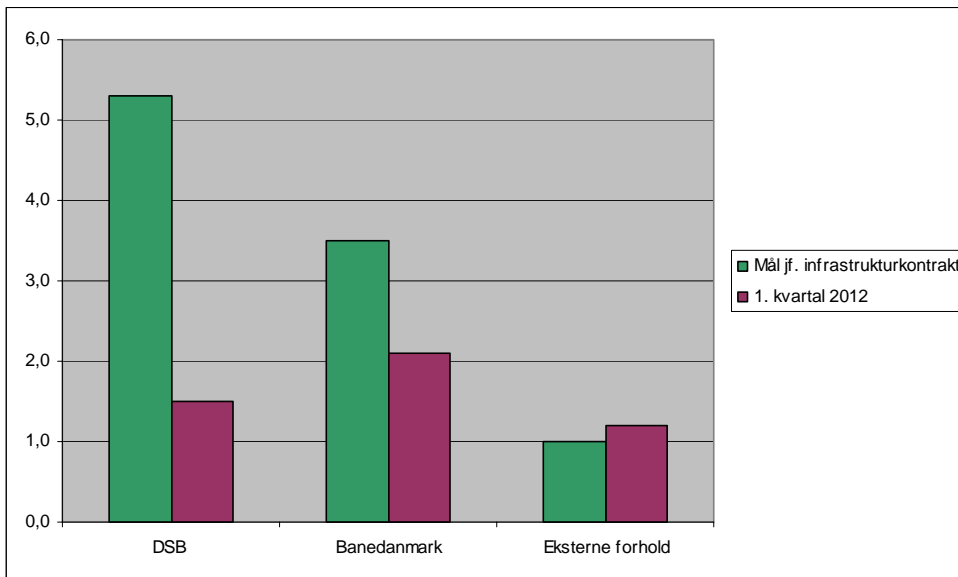
Under forudsætning af, at BaneDanmark skal overholde en målsætning for kanalregulariteten på 96,5 % og DSB's målsætning for produktregulariteten er 90,3 % medfører dette en fordeling af den tilladte irregularitet til BaneDanmark, DSB og eksterne forhold på henholdsvis 3,5; 5,2 og 1 procentpoint.

I figur 7 er den tilladte fordeling af irregulariteten vist med grønt. Ligeledes er det vist, at DSB i 1. kvartal 2012 var ansvarlig for forsinkelse af 1,5 pct. af de gennemførte tog, eksterne forhold var ansvarlig for 1,2 pct. og BaneDanmark var ansvarlig for forsinkelse af 2,1 pct. af de gennemførte tog.

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

Side 5/8

31. februar 2012

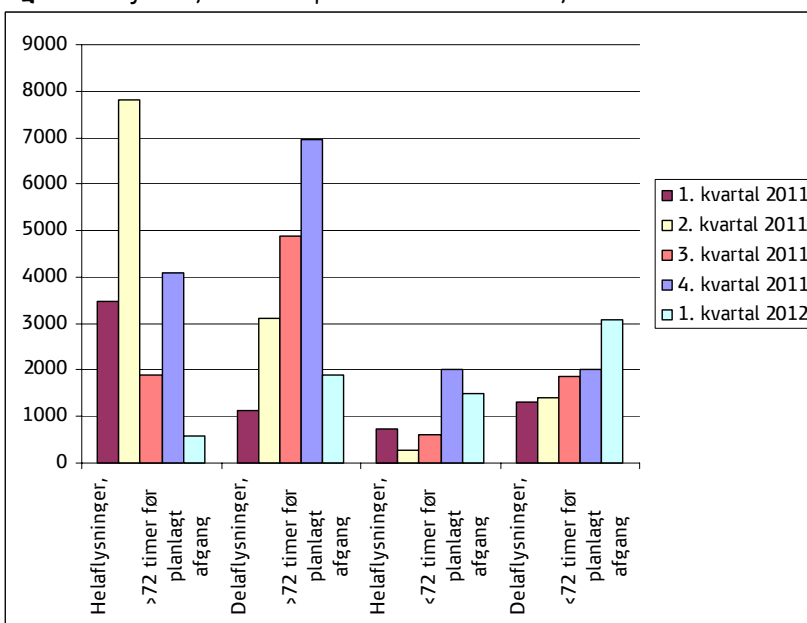


## 8. Aflysninger

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 både hel- og delaflysninger.

I 1. kvartal 2012 var der i alt 2.072 helaflysninger fordelt på 587 varslet senest 72 timer før planlagt afgang, og 1.485 varslet mindre end 72 timer før planlagt afgang. Der var 4.968 delaflysninger fordelt på 1.880 varslet senest 72 timer før planlagt afgang, og 3.088 varslet mindre end 72 timer før planlagt afgang.

**Figur 8:** Aflysninger fordelt på kvartaler i 2010 og 2011



## 9. Belægningsprocent

Side 6/8

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.

31. februar 2012

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.

Som det fremgår af bilag to er de væsentligste problemer med belægningen i myldretiden på hovedstrækningen mellem København og Århus. En særlig udfordring som påvirker DSB's mulighed for at udbyde tilstrækkelig plads er grounding af IC4 togsættene.

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. strækningssafsnit.

Side 7/8

Strækning	1. kvartal 2012			År til dato		
	Trafik kontrakt	Realiseret	Realiseret ift. plan	Trafik kontrakt	31. febr. 2012 Realiseret	Realiseret ift. plan
København H - København Lufthavn	6.212	5.136	82,7%	6.212	5.136	82,7%
København H - Roskilde	29.459	28.633	97,2%	29.459	28.633	97,2%
Roskilde - Køge	5.252	5.206	99,1%	5.252	5.206	99,1%
Køge - Haslev	5.252	5.217	99,3%	5.252	5.217	99,3%
Haslev - Næstved	5.252	5.217	99,3%	5.252	5.217	99,3%
Roskilde - Holbæk	5.863	5.839	99,6%	5.863	5.839	99,6%
Holbæk - Kalundborg	4.043	4.024	99,5%	4.043	4.024	99,5%
Roskilde - Borup	21.711	20.989	96,7%	21.711	20.989	96,7%
Borup - Ringsted	21.646	20.885	96,5%	21.646	20.885	96,5%
Ringsted - Næstved	6.321	6.293	99,6%	6.321	6.293	99,6%
Næstved - Vordingborg	6.321	6.915	109,4%	6.321	6.915	109,4%
Vordingborg - Nykøbing F	6.321	5.975	94,5%	6.321	5.975	94,5%
Nykøbing F - Rødby F	1.576	1.577	100,1%	1.576	1.577	100,1%
Ringsted - Slagelse	10.697	10.169	95,1%	10.697	10.169	95,1%
Slagelse - Odense	10.736	10.218	95,2%	10.736	10.218	95,2%
Odense - Middelfart	14.415	13.884	96,3%	14.415	13.884	96,3%
Middelfart - Fredericia	11.347	10.794	95,1%	11.347	10.794	95,1%
Fredericia - Vejle	14.947	14.532	97,2%	14.947	14.532	97,2%
Vejle - Århus H	10.696	10.358	96,8%	10.696	10.358	96,8%
Århus H - Skørping	6.552	6.543	99,9%	6.552	6.543	99,9%
Skørping - Aalborg	8.320	8.299	99,7%	8.320	8.299	99,7%
Aalborg - Lindholm	9.373	8.998	96,0%	9.373	8.998	96,0%
Lindholm - Hjørring	4.199	4.184	99,6%	4.199	4.184	99,6%
Hjørring - Frederikshavn	4.199	4.180	99,5%	4.199	4.180	99,5%
Fredericia - Kolding	6.694	6.784	101,3%	6.694	6.784	101,3%
Middelfart - Kolding	3.133	3.138	100,2%	3.133	3.138	100,2%
Kolding - Esbjerg	6.929	7.073	102,1%	6.929	7.073	102,1%
Kolding - Tinglev	3.964	3.969	100,1%	3.964	3.969	100,1%
Tinglev - Sønderborg	1.976	1.919	97,1%	1.976	1.919	97,1%
Tinglev - Padborg	2.131	2.117	99,3%	2.131	2.117	99,3%
Vejle - Herning	3.471	3.469	99,9%	3.471	3.469	99,9%
Herning - Holstebro	4.121	4.114	99,8%	4.121	4.114	99,8%
Holstebro - Struer	3.991	3.985	99,8%	3.991	3.985	99,8%
Odense - Ringe	9.126	9.071	99,4%	9.126	9.071	99,4%
Ringe - Svendborg	5.629	5.603	99,5%	5.629	5.603	99,5%
Århus H - Hornslet	5.746	5.739	99,9%	5.746	5.739	99,9%
Hornslet - Ryomgård	3.445	3.443	99,9%	3.445	3.443	99,9%
Ryomgård - Grenaa	3.445	3.395	98,5%	3.445	3.395	98,5%
København H - Vstad	527	491	93,2%	527	491	93,2%
Århus H - Struer	390	390	100,0%	390	390	100,0%
Struer - Thisted	364	356	97,8%	364	356	97,8%
København - Padborg	182	182	100,0%	182	182	100,0%

**Bilag 2: Belægningsprocent i 1. kvartal (andel tog med belægning > 100)**

Side 8/8

Strækning	Myldretid man-fre 7-9 og 15-18			Øvrig tid		
	1'	Standard	1'+Standard	1'	Standard	1'+Standard
København H - København Lufthavn	0,00%	0,10%	0,00%	0,00%	0,20%	0,20%
København H - Roskilde	8,10%	19,40%	16,30%	1,90%	5,00%	3,40%
Roskilde - Køge	0,00%	1,90%	1,90%	0,00%	0,10%	0,10%
Køge - Haslev	0,00%	3,60%	3,60%	0,00%	0,20%	0,20%
Haslev - Næstved	0,00%	3,60%	3,60%	0,00%	0,20%	0,20%
Roskilde - Holbæk	0,30%	7,20%	4,80%	0,10%	1,20%	0,60%
Holbæk - Kalundborg	0,00%	0,70%	0,60%	0,10%	0,10%	0,10%
Roskilde - Borup	13,00%	16,00%	14,70%	1,90%	4,20%	2,80%
Borup - Ringsted	13,00%	16,00%	14,70%	1,90%	4,20%	2,80%
Ringsted - Næstved	0,20%	9,10%	4,80%	0,10%	2,50%	1,00%
Næstved - Vordingborg	0,10%	1,20%	1,00%	0,00%	0,80%	0,40%
Vordingborg - Nykøbing F	0,10%	1,20%	1,00%	0,00%	0,80%	0,40%
Nykøbing F - Rødby F	0,00%	1,00%	0,50%	0,20%	0,90%	0,40%
Ringsted - Slagelse	30,30%	23,70%	24,60%	3,50%	5,10%	3,80%
Slagelse - Odense	25,50%	11,60%	13,10%	3,90%	3,90%	2,90%
Odense - Middelfart	14,00%	3,30%	3,20%	2,50%	1,30%	0,80%
Middelfart - Fredericia	18,60%	3,10%	3,30%	2,50%	1,40%	0,80%
Fredericia - Vejle	10,20%	3,30%	3,10%	1,90%	1,80%	1,30%
Vejle - Århus H	11,80%	6,60%	6,00%	4,00%	3,80%	2,70%
Århus H - Skørping	0,10%	9,50%	5,90%	0,20%	2,80%	1,70%
Skørping - Aalborg	0,10%	4,70%	2,90%	0,10%	1,10%	0,80%
Aalborg - Lindholm	0,00%	2,40%	2,20%	0,00%	0,60%	0,50%
Lindholm - Hjørring	0,00%	3,70%	2,80%	0,00%	0,60%	0,40%
Hjørring - Frederikshavn	0,20%	2,70%	2,70%	0,00%	0,00%	0,00%
Fredericia - Kolding	0,00%	2,10%	1,90%	0,00%	0,50%	0,40%
Middelfart - Kolding	0,10%	1,70%	0,80%	2,30%	0,90%	0,50%
Kolding - Esbjerg	0,20%	3,70%	3,40%	0,40%	0,40%	0,30%
Kolding - Tinglev	0,10%	1,60%	1,30%	0,10%	0,70%	0,30%
Tinglev - Sønderborg	0,00%	0,00%	0,00%	0,10%	0,10%	0,10%
Tinglev - Padborg	0,20%	0,80%	0,60%	0,00%	0,40%	0,20%
Vejle - Herning	0,10%	8,70%	5,60%	0,50%	2,50%	2,00%
Herning - Holstebro	0,00%	0,80%	0,50%	0,10%	0,80%	0,40%
Holstebro - Struer	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Odense - Ringe	0,00%	3,50%	3,50%	0,00%	0,20%	0,20%
Ringe - Svendborg	0,00%	7,90%	7,90%	0,00%	0,10%	0,10%
Århus H - Hornslet	0,00%	18,00%	18,00%	0,00%	3,60%	3,60%
Hornslet - Ryomgård	0,00%	3,50%	3,50%	0,00%	0,60%	0,60%
Ryomgård - Grenaa	0,00%	3,50%	3,50%	0,00%	0,60%	0,60%
København H - Ystad	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Århus H - Struer	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,00%	0,30%
Struer - Thisted	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
København - Padborg	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%