

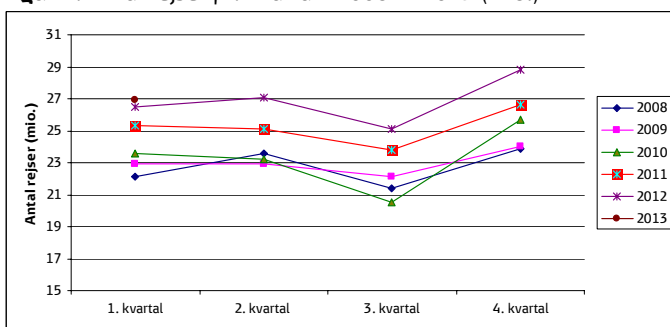


Afrapportering DSB S-tog 1. kvartal 2013

1. Antallet af rejser

I 1. kvartal 2013 blev der foretaget 26,9 mio. rejser på S-banen, hvilket er en stigning på 0,4 mio. rejser i forhold til samme periode sidste år. Kvartalet er påvirket af at påsken i 2013 allerede faldt i marts.

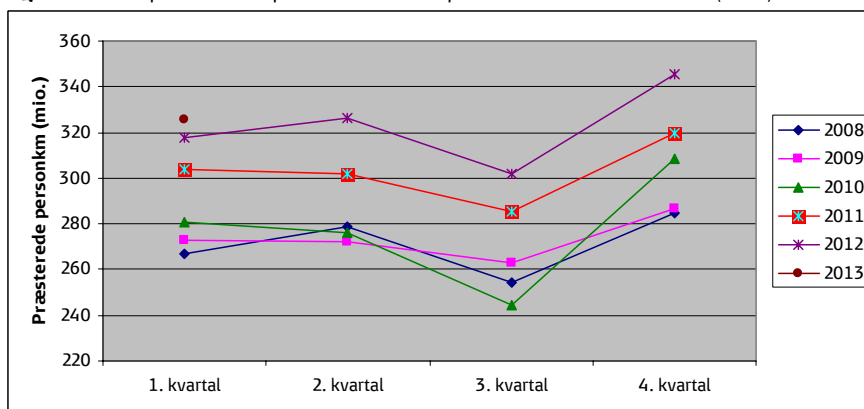
Figur 1: Antal rejser pr. kvartal i 2008 til 2013 (mio.)



2. Antallet af præsterede personkilometer

På S-banen blev der i 1. kvartal 2013 præsteret 325 mio. personkilometer, hvilket er en stigning på 7 mio. personkilometer i forhold til samme periode sidste år.

Figur 2: Antal præsterede personkilometer pr. kvartal i 2008 til 2013 (mio.)



Koncernsekretariat &
Jura

21. maj 2013

DSB
Sølvgade 40
DK-1349 København K

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

3. Antallet af kørte tog på de i bilag 1 nævnte strækingsafsnit i forhold til trafikeringsplanens krav herom

I bilag 1 og 2 sammenholdes oplysninger om antallet af kørte tog på de strækingsafsnit, der nævnes i kontrakten mellem Transportministeriet og DSB S-tog a/s om S-togstrafikken udført som offentlig service i perioden 2005-2014. Bilag 1 vedrører hverdage og bilag 2 vedrører lørdage og søndage.

Tabellerne viser kolonnerne "TRM", "Plan" og "Faktisk".

"TRM" er den trafik, som er angivet i trafikeringsplanen.

"Plan" er den trafik, der planlægges gennemført, når der tages højde for publicerede særkøreplaner i forbindelse med planlagte infrastrukturarbejder.

"Faktisk" er den gennemførte trafik, når der tillige tages højde for uplanlagte aflysninger.

Af bilag 1 og 2 fremgår det, at den faktisk gennemførte trafik i 1. kvartal 2013 i al væsentlighed svarer til den planlagte trafik.

4. Erstatningskørsel med bus

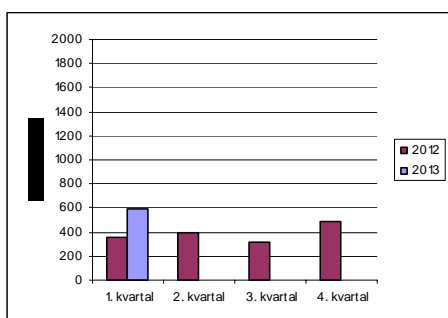
Erstatningskørsel med bus opdeles i erstatningskørsel som konsekvens af driftsforstyrrelser og kørsel som følge af planlagte driftsændringer.

I figur 3 og 4 er omfanget af erstatningskørsel vist for 2012 og 2013.

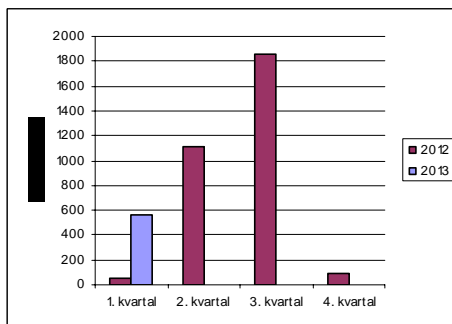
Den ikke-planlagte erstatningskørsel med bus fremgår af figur 3. Omfanget udgjorde 586 timer i 1. kvartal 2013. I figur 4 vises erstatningskørslen i forbindelse med planlagte driftsændringer. Omfanget udgjorde 568 timer i 1. kvartal 2013.

De primære årsager til den ikke-planlagte erstatningskørsel skal findes i tabel 1, mens årsagen til den planlagte skal findes i sporarbejder, herunder sporarbejdet mellem Vanløse og Herlev i slutningen af marts.

Figur 3: Buskørsel i forbindelse med driftsforstyrrelser (ikke-planlagt)



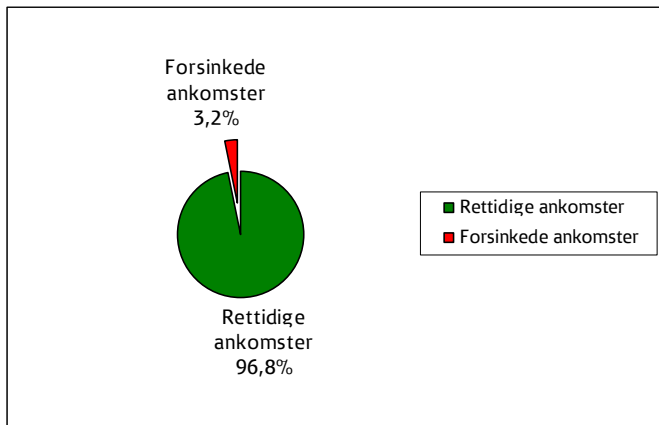
Figur 4: Buskørsel i forbindelse med planlagte driftsændringer



5. Regularitet

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

Figur 5: Regularitet for S-banen i 1. kvartal 2013.



Som det fremgår af figur 5, var regulariteten 96,8 pct. på S-banen i 1. kvartal 2013 hvilket er højere end trafikkontraktens kraf på 94,0. Regulariteten er målt på baggrund af 2.119.237 ankomster hvoraf 67.243 var forsinkede.

Regulariteten i 1. kv. 2012 var på 96,5 pct.

Større enkelthændelser fremgår af tabellen 1 herunder. Større enkelthændelser er hændelser som har påvirket mere end 100 tog.

Table 1: Større regularitetspåvirkninger i 1. kvartal 2013

| Dato | Sted | Årsag | Antal tog | Øvrig påvirkning |
|------------|-----------------|--|-----------|---|
| 16-01-2013 | Karlslunde | Falsk besættelse | 145 | Køge, Hillerød |
| 24-01-2013 | Østerport | Signalfejl | 129 | Alle stræk. ekskl. Ringb. og Hillerød |
| 31-01-2013 | Karlslunde-Køge | Nedrevet køreledning | 309 | Køge, Hillerød, farum |
| 04-02-2013 | KH-Østerport | Manglende kørestrøm | 224 | Alle stræk. ekskl. Ringb. |
| 10-02-2013 | Valby | Bombetrussel Mistænkelig taske fundet | 138 | Alle stræk. ekskl. Ringb. og Køge |
| 11-02-2013 | Skælbæk | falsk besættelse og dobbelt laskebrud | 179 | Alle stræk. ekskl. Ringb. og Hillerød |
| 14-02-2013 | København H | Signalfejl | 138 | Alle stræk. ekskl. Ringb., Hillerød og Høje T |
| 18-02-2013 | Hundige | Køreledningsnedfald | 1074 | Alle stræk. ekskl. Ringb. |
| 28-02-2013 | Flintholm | Skinnebrud | 126 | Høje Taastrup, Hillerød og Klampenborg |
| 07-03-2013 | København H | Personpåkørsel | 146 | Alle stræk. ekskl. Ringb. |
| 11-03-2013 | Ny Ellebjerg | Kabeltyveri | 202 | Køge, Farum og Hillerød |
| 31-03-2013 | Nordhavn | Personpåkørsel | 136 | Alle stræk. ekskl. Ringb. |

6. Pålidelighed

Pålideligheden er udtryk for forholdet mellem den planlagte trafik og antallet af aflysninger. Som det fremgår af tabel 2 var pålideligheden 97,6 i 1. kvartal 2013, hvilket opfylder kontraktkravet for pålidelighed i 2013 på 97,5 %.

Pålideligheden i 1. kv. 2012 var 97,3 pct.

Det bemærkes at rettidigt varslede aflysninger for DSB S-tog ofte er små i forhold til de urettidigt varslede aflysninger. Dette skyldes at planlagte stationsankomster løbende korrigeres som følge af planlagte infrastrukturarbejder.

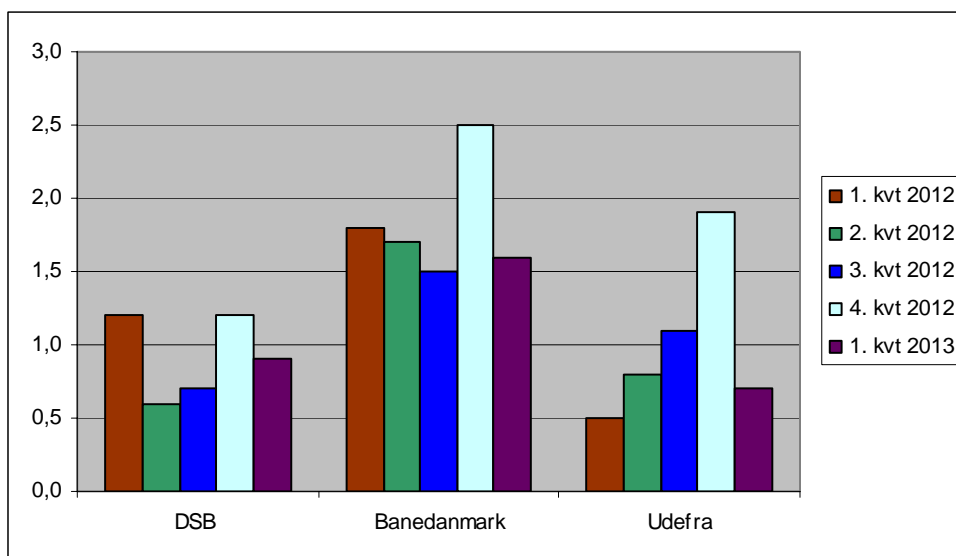
Tabel 2: Pålidelighed på S-banen 1. kvartal 2012

| | Planlagte stationsankomster | Rettidigt varslede aflysninger | Urettidigt varslede aflysninger | Pålidelighed |
|-----------------|-----------------------------|--------------------------------|---------------------------------|--------------|
| 1. kvartal 2013 | 2.170.771 | 0 | 52.161 | 97,6 |
| ÅTD | 2.170.771 | 0 | 52.161 | 97,6 |

7. DSB S-tog og Banedanmarks andele i forsinkelser i forhold til regulariteten opgjort efter stationsankomster

I figur 6, hvor fordelingen af irregulariteten er vist, fremgår det, at DSB S-tog i 1. kvartal 2013 var ansvarlig for 0,9 pct. af forsinkelserne af den afviklede trafik.

Figur 6: DSB S-tog a/s og Banedanmarks andele af forsinkelser i forhold til regulariteten opgjort efter stationsankomster 0 - 2.29 min.



8. Belægning

Belægningsopgørelsen er vedlagt som bilag 3.

I 2013 er opgørelsen suppleret med en standardafvigelse for belægningsprocenterne.

Standardafvigelsen er et udtryk for hvor stor spredning der er omkring middelværdien. Jo mindre standardafvigelse, des tættere ligger størstedelen af de observerede belægningsprocenter på middelværdien.

Middelværdien er gennemsnit af belægningsprocent pr. dato for hverdage

Ligeledes er det udarbejdet en supplerende tabel (bilag 3b) som viser antallet af personer der benytter de tog som kører på den pågældende strækning i det pågældende interval", og "antallet af sæder som er udbudt i de tog som kører på den pågældende strækning i det pågældende interval".

Der er tale om gennemsnitstal for hverdage.

Den ændrede opgørelse har gjort bilag 3 for stor til at tage med i rapporten, hvorfor den alene fremsendes som bilag i Excel.

Bilag 1

| S-tog pr. 20. min. - hverdage | | Hverdag | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|------------------------|----------------|-----------------|---------|------|---------|------------|-----------------|---------|------|---------|---------------|-----------------|---------|-----|-----|
| | | Grundbetjening | | | | | Supplement | | | | | Ekstra kørsel | | | | |
| | | TRM | 1. kvartal 2013 | | ÅTD | | TRM | 1. kvartal 2013 | | ÅTD | | TRM | 1. kvartal 2013 | | ÅTD | |
| | | | Plan | Faktisk | Plan | Faktisk | | Plan | Faktisk | Plan | Faktisk | | Plan | Faktisk | | |
| Det centrale afsnit | Valby-Dybbølsbro | 3,0 | 3,0 | 2,9 | 3,0 | 2,9 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 1,0 | 1,0 | 0,9 | 1,0 | 0,9 |
| | Dybbølsbro-København H | 5,0 | 5,0 | 4,9 | 5,0 | 4,9 | 4,0 | 4,0 | 3,8 | 4,0 | 3,8 | 1,0 | 1,0 | 0,9 | 1,0 | 0,9 |
| | København H-Østerport | 5,0 | 5,0 | 4,9 | 5,0 | 4,9 | 4,0 | 4,0 | 3,8 | 4,0 | 3,8 | 1,0 | 1,0 | 0,9 | 1,0 | 0,9 |
| | Østerport-Svanemøllen | 4,0 | 4,0 | 3,9 | 4,0 | 3,9 | 4,0 | 4,0 | 3,8 | 4,0 | 3,8 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| | Svanemøllen-Hellerup | 3,0 | 3,0 | 2,9 | 3,0 | 2,9 | 3,0 | 3,0 | 2,9 | 3,0 | 2,9 | | | | | |
| Køge-strækningen | Køge-Solrød Strand | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,9 | 1,0 | 0,9 | | | | | | |
| | Solrød Strand-Hundige | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 2,0 | 2,0 | 1,8 | 2,0 | 1,8 | | | | | |
| | Hundige-Dybbølsbro | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 1,8 | 2,0 | 1,8 | | | | | |
| Høje Taastrup-strækningen | Høje Taastrup-Glostrup | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,9 | 1,0 | 0,9 |
| | Glostrup-Valby | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,9 | 1,0 | 0,9 |
| Frederikssund-strækningen | Frederikssund-Ballerup | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | | | | | |
| | Ballerup-Valby | 2,0 | 2,0 | 1,9 | 2,0 | 1,9 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | | | | | |
| Farum-strækningen | Svanemøllen-Buddinge | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,9 | 1,0 | 0,9 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| | Buddinge-Farum | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,9 | 1,0 | 0,9 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Hillerød-strækningen | Hellerup-Lyngby | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 1,9 | 2,0 | 1,9 | | | | | | |
| | Lyngby-Holte | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 1,9 | 2,0 | 1,9 | | | | | | |
| | Holte-Hillerød | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,9 | 1,0 | 0,9 | | | | | | |
| Klampenborg-strækningen | Hellerup-Klampenborg | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | | | | | | |
| Ringbanen | Hellerup-Flintholm | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 1,9 | 2,0 | 1,9 | | | | | | |
| | Flintholm-Ny Ellebjerg | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 1,9 | 2,0 | 1,9 | | | | | | |

Bilag 2

| S-tog pr. 20. min. - lørdag | | Lørdag | | | | | | | | | | Søndag | | | | |
|-----------------------------|------------------------|----------------|-----------------|---------|------|---------|------------|-----------------|---------|------|---------|----------------|-----------------|---------|-----|-----|
| | | Grundbetjening | | | | | Supplement | | | | | Grundbetjening | | | | |
| | | TRM | 1. kvartal 2013 | | ÅTD | | TRM | 1. kvartal 2013 | | ÅTD | | TRM | 1. kvartal 2013 | | ÅTD | |
| | | | Plan | Faktisk | Plan | Faktisk | | Plan | Faktisk | Plan | Faktisk | | Plan | Faktisk | | |
| Det centrale afsnit | Valby-Dybbølsbro | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,8 |
| | Dybbølsbro-København H | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 2,8 | 2,8 | 2,8 | 2,8 |
| | København H-Østerport | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 2,8 | 2,8 | 2,8 | 2,8 |
| | Østerport-Svanemøllen | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 |
| | Svanemøllen-Hellerup | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 1,9 | 1,9 | 1,9 | 1,9 |
| Køge-strækningen | Køge-Solrød Strand | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| | Solrød Strand-Hundige | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 2,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| | Hundige-Dybbølsbro | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 2,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Høje Taastrup-strækningen | Høje Taastrup-Glostrup | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| | Glostrup-Valby | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Frederikssund-strækningen | Frederikssund-Ballerup | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| | Ballerup-Valby | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,0 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| Farum-strækningen | Svanemøllen-Buddinge | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| | Buddinge-Farum | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Hillerød-strækningen | Hellerup-Lyngby | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| | Lyngby-Holte | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| | Holte-Hillerød | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Klampenborg-strækningen | Hellerup-Klampenborg | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | |
| Ringbanen | Hellerup-Flintholm | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | | | | | | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 |
| | Flintholm-Ny Ellebjerg | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | | | | | | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 |