

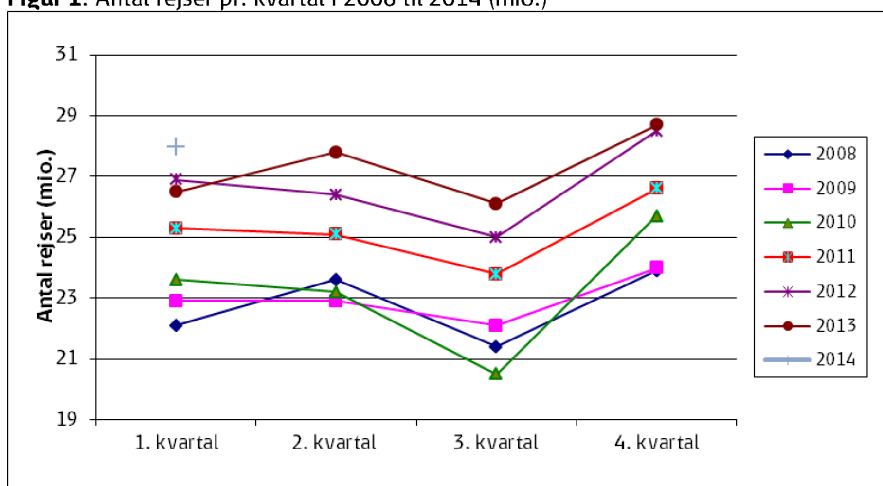


## Afrapportering DSB S-tog 1. kvartal 2014

### 1. Antallet af rejser

I 1. kvartal 2014 blev der foretaget 28,0 mio. rejser på S-banen, hvilket er en stigning på 1,5 mio. rejser i forhold til samme kvartal sidste år. Resultatet er et fald i forhold til 4. kv. 2013 som er betinget af den naturlige rejseudvikling hen over året.

Figur 1: Antal rejser pr. kvartal i 2008 til 2014 (mio.)



### Koncernsekretariat & Jura

8. maj 2014

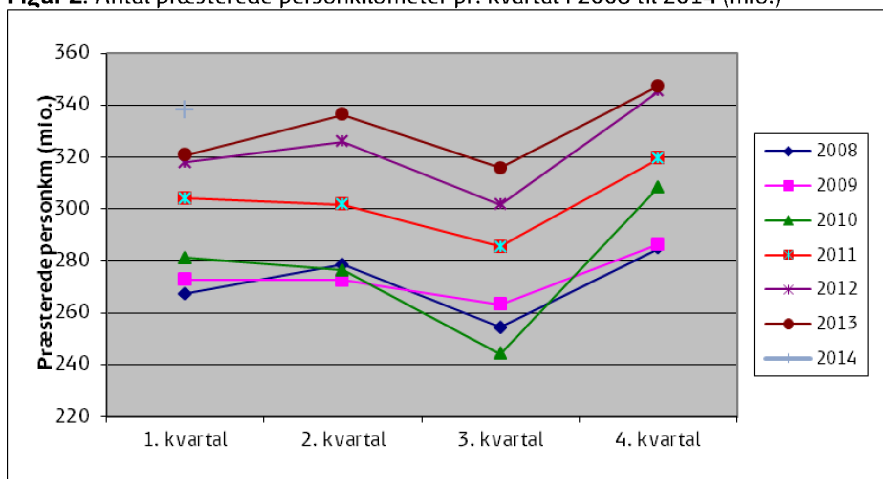
DSB  
 Sølvgade 40  
 DK-1349 København K

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

### 2. Antallet af præsterede personkilometer

På S-banen blev der i 1. kvartal 2014 præsteret 338 mio. personkilometer, hvilket ligeledes er en stigning i forhold til samme kvartal sidste år og et fald i forhold til sidste kvartal som er betinget af den naturlige rejseudvikling hen over året.

Figur 2: Antal præsterede personkilometer pr. kvartal i 2008 til 2014 (mio.)



### 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 om S-togtrafikken 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 4. kvartal 2013 i al væsentlighed svarer til den planlagte trafik.

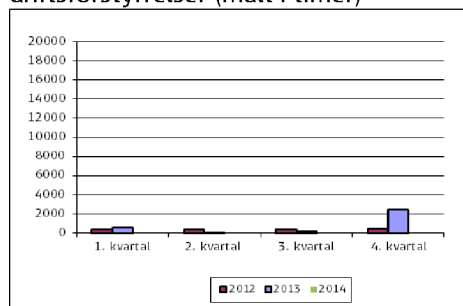
### 4. Erstatningskørsel med bus

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

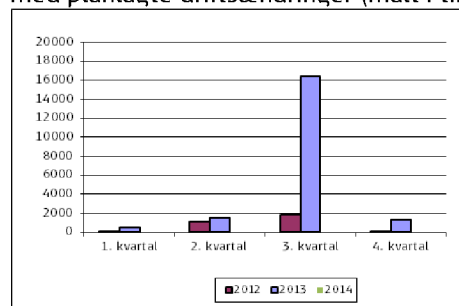
I figur 3 og 4 er omfanget af erstatningskørsel vist for 2012 til 2014. Der er tale om en opgørelse baseres på bestilt trafik.

Den ikke-planlagte erstatningskørsel med bus fremgår af figur 3. Omfanget udgjorde 42 timer i 1. kvartal 2014. I figur 4 vises erstatningskørslen i forbindelse med planlagte driftsændringer. Der var ingen planlagt erstatningskørsel i 1. kvartal 2014.

**Figur 3:** Buskørsel i forbindelse med driftsforstyrrelser (målt i timer)



**Figur 4:** Buskørsel i forbindelse med planlagte driftsændringer (målt i timer)



## 5. Rettidighed

**Tabel 1:** Rettidighed 1. kv. 2014.

<b>Rettidighed 1. kvartal 2014</b>	
Kontraktkrav	94,1
Rettidighed	96,8
Rettidighed uden korrektion for force majeure	96,6
Påvirkning af force majeure	0,2
Rettidighed år til dato	96,8
Rettidighed år til dato uden korrektion for force majeure	96,6
Antal ankomster	2.153.489
Antal forsinkede ankomster	73.733
Antal force majeure ankomster	7.254
Rettidighed samme kvartal året før	96,8
Rettidighed uden korrektion for force majeure samme kvartal året før	96,8

Rettidigheden var i 1. kv. 2014 påvirket af et omfattende nedbrud på Banedanmarks fjernstyringsanlæg på baggrund af hvilket DSB har påberåbt force majeure.

**Tabel 2:** Større rettidighedspåvirkninger i 1. kvartal 2014

Årsagstype	Ansvar	Antal hændelser	Påvirkning - Pålidelighed	Påvirkning - Rettidighed	Aflyste ankomster	Forsinkede ankomster
Fjernstyringsanlæg	Banedanmark	70	1,28	0,44	28.325	9.525
Sikringsanlæg	Banedanmark	417	0,42	0,82	9.310	17.626
Sporanlæg	Banedanmark	46	0,17	0,21	3.776	4.437
Hærværk	Ekstern	157	0,10	0,23	2.241	4.984
Teleforhold	Banedanmark	33	0,16	0,13	3.617	2.776
Fejl under vedligehold	Banedanmark	14	0,07	0,15	1.518	3.309
Ambulance	Ekstern	34	0,02	0,09	466	1.996
Vognkasse	DSB Vedl. h	77	0,03	0,08	707	1.705
Sporisolationsfejl	Ekstern	6	0,05	0,06	1.014	1.325
Bremsesystem	DSB Vedl. h	53	0,03	0,07	648	1.561

## 6. Pålidelighed

**Tabel 3:** Pålidelighed 1. kv. 2014

<b>Pålidelighed 1. kvartal 2014</b>	
Kontraktkrav	97,5
Pålidelighed	98,3
Pålidelighed uden korrektion for force majeure	97,4
Påvirkning af force majeure	0,9
Pålidelighed år til dato	98,3
Pålideligheden år til dato uden korrektion for force majeure	97,4
Antal force majeure aflyste ankomster	22.508
Pålidelighed samme kvartal året før	97,3
Pålidelighed uden korrektion for force majeure hændelser samme kvartal året før	97,3

Pålideligheden var i 1. kvrt. 2014 markant påvirket af et omfattende nedbrud på Banedanmarks fjernstyringsanlæg på baggrund af hvilket DSB har påberåbt force majeure.

**Tabel 4:** Pålidelighed på S-banen 1. kvartal 2014

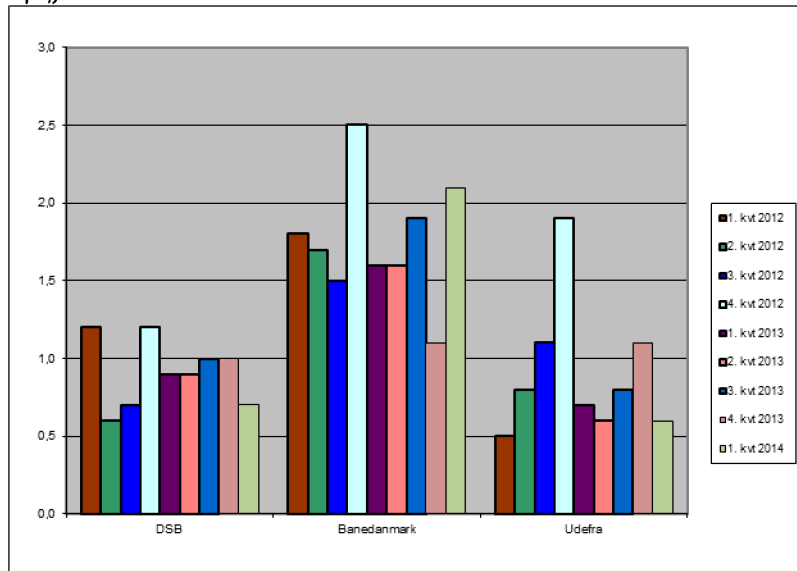
	Planlagte stationsankomster	Rettidigt varslede aflysninger	Urettidigt varslede aflysninger	Pålidelighed
4. kvrt 2013	2.211.200	0	57.805	97,4
4. kvrt 2013 - korrigeret	2.130.286	0	35.297	98,3
ÅTD	2.211.200	0	57.805	97,4
År til dato - korrigeret	2.130.286	0	35.297	98,3

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

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

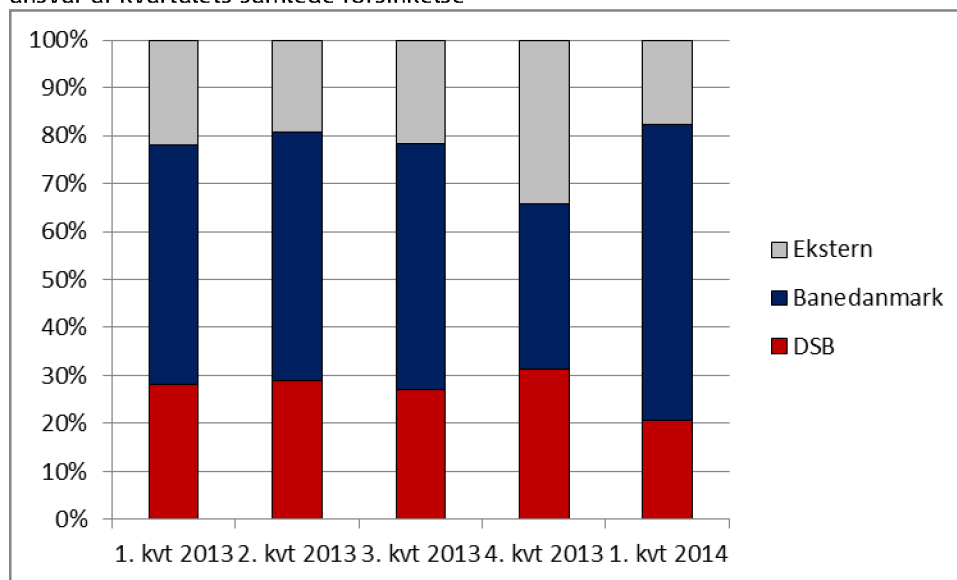
I figur 6, hvor fordelingen af irregulariteten er vist, fremgår det, at DSB S-tog i 1. kvartal 2014 var ansvarlig for 0,7 pct. af forsinkelserne.

**Figur 5:** DSB S-tog og Banedanmarks andele af forsinkelser i forhold til rettidigheden opgjort efter stationsankomster 0 - 2.29 min.



I 1. kvartal 2014 forårsagede DSB 20,6 pct. af de samlede forsinkelser, Banedanmark forårsagede 61,8 pct., mens 17,6 pct. skyldes eksterne forhold.

**Figur 6:** DSB S-tog og Banedanmarks andele af forsinkelser vist som procentvis ansvar af kvartalets samlede forsinkelse



## 8. Belægning

Belægningsopgørelsen er vedlagt som bilag 3.

Fra 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.

Rapporten vedlægges som Excel fil

**Bilag 1**

<b>S-tog pr. 20. min. – hverdage</b>		Hverdag														
		Grundbetjening					Supplement					Ekstra kørsel				
		TRM	1. kvartal 2014		ÅTD		TRM	1. kvartal 2014		ÅTD		TRM	1. kvartal 2014		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	1,9	2,0	1,9	1,0	1,0	0,8	1,0	0,8
	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	0,8	1,0	0,8
	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	0,8	1,0	0,8
	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	1,0	1,0	1,0	1,0					
	Solrød Strand-Hundige	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	1,9	2,0	1,9					
	Hundige-Dybbølsbro	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,9	2,0	1,9					
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	0,8	1,0	0,8
	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	0,8	1,0	0,8
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	1,0	0,9	1,0	0,9	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	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0	0,9
Hillerød-strækningen																
	Hellerup-Lyngby	2,0	2,0	1,9	2,0	1,9	2,0	2,0	1,9	2,0	1,9					
	Lyngby-Holte	2,0	2,0	1,9	2,0	1,9	2,0	2,0	1,9	2,0	1,9					
	Holte-Hillerød	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					
Ringbanen																
	Hellerup-Flintholm	2,0	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	2,0	1,9	2,0	1,9					

**Bilag 2**

S-tog pr. 20. min. - Weekend		Lørdag										Søndag				
		Grundbetjening					Supplement					Grundbetjening				
		TRM	1. kvartal 2014		ÅTD		TRM	1. kvartal 2014		ÅTD		TRM	1. kvartal 2014		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	2,0	2,0	2,0	2,0
	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	3,0	3,0	3,0	3,0
	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	3,0	3,0	3,0	3,0
	Østerport-Svanemøllen	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
	Svanemøllen-Hellerup	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
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	1,0	2,0	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	1,0	2,0	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	1,0	1,0	1,0	1,0	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	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	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					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	2,0