

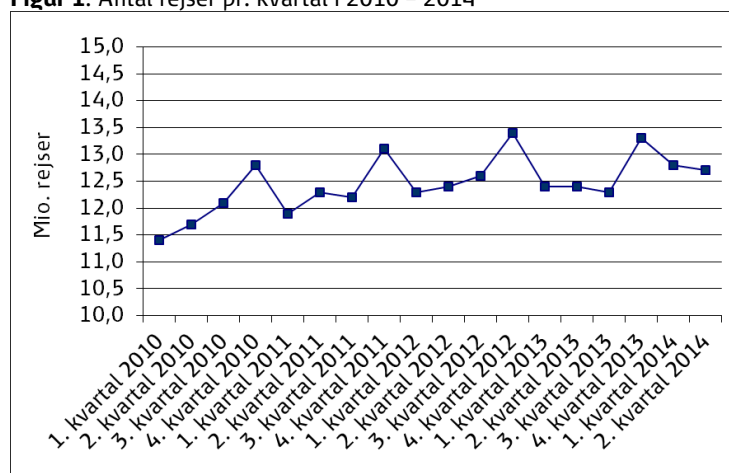


Afrapportering Fjern- og Regionaltog, 2. kvartal 2014

1. Antallet af rejser

I 2. kvartal 2014 blev der foretaget 12,7 mio. rejser med DSB's fjern- og regionaltog hvilket er en stigning på 0,3 mio. (2,4 %) i forhold til 2. kvartal 2013, og et fald i forhold til sidste kvartal 0,1 mio. rejser (-0,8 %)¹.

Figur 1: Antal rejser pr. kvartal i 2010 – 2014



Sekretariat & Jura

1. oktober 2014

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. Nedenfor er et overblik over de væsentligste driftsreduktioner.

Holbæk - Kalundborg

Etablering af dobbeltspor medførte reduceret drift.

Ringsted - Næstved

Grundet etablering af ny omfartsvej under banen nord for Næstved kørte togene mellem den 1. til 9. juni til Nykøbing F/Rødby færge via Køge i stedet for via Ringsted.

Vordingborg - Nykøbing F

Reparation af Masnedsundbroen efter påsejling reducerede driften.

Vejle - Herning

Driften reduceret grundet diverse sporarbejder.

Aarhus - Hornslet

Reduceret drift i forbindelse med letbaneprojektet i Aarhus.

¹ Bemærk at tallet fra 1. kvartal er korrigeret siden seneste rapport.

København - Padborg

Antallet af kørte tog over Padborg er større end planlagt. Dette skyldes, at den i planen indarbejdede sporspærring mellem Vamdrup-Vojens blev af væsentlig mindre omfang end forventet.

3. Erstatningskørsel med bus

Erstatningskørsel med bus opdeles i driftsforstyrrelser og planlagte driftsændringer.

Ved driftsforstyrrelser (uplanlagt erstatningskørsel) forstås kørsel som sker som resultat af pludseligt opståede situationer som gør at der i en periode ikke kan køre tog, hvorfor der i stedet for indsættes togbusser.

Ved planlagte driftsændringer forstås situationer hvor sporene planmæssigt ikke kan anvendes til togfremføring, og hvor togdriften derfor er erstattet af buskørsel. Dette er primært tilfældet i forbindelse med sporarbejder.

I tabel 1 er omfanget af erstatningskørsel i 2014 vist. Opgørelsen er fremkommet ved en registrering tid og sted hvor hver enkelt erstatningsbus har kørt. DSB kørte i 2. kv. 2014, 3.012 timer i forbindelse med driftsforstyrrelser.

Den uplanlagte erstatningskørsel i april skyldes påsejlingen af Masnedsundsbroen, og den planlagte erstatningskørsel er primært en konsekvens af arbejdet med dobbeltspor på Nordvestbanen.

Tabel 1: Erstatningskørsel med bus opgjort i antal bustimer med passagerer

	Planlagt	Uplanlagt
April	2.076	2.299
Maj	5.874	391
Juni	10.554	322
2.kvt	18.504	3.012

4. Rettidighed

Side 3/7

Rettidighed er udtryk for hvor mange tog der ankommer rettidigt til målestationerne på Fjern- og Regionaltogsnettet. Et tog anses som forsinket hvis det ankommer mere end 5.59 minutter efter planlagt ankomsttid.

1. oktober 2014

Tabel 2: Rettidighed 2. kvrt. 2014

Rettidighed 2. kvartal 2014	
Kontraktkrav	90,6
Rettidighed	94,4
Rettidighed uden korrektion for force majeure	94,4
Påvirkning af force majeure	-
Rettidighed år til dato	95,3
Rettidighed år til dato uden korrektion for force majeure	95,3
Antal ankomster	288.611
Antal forsinkede ankomster	16.128
Antal force majeure ankomster	-
Rettidighed samme kvartal året før	93,9
Rettidighed uden korrektion for force majeure samme kvartal året før	93,9

Tabel 3: Rettidighed 2. kvartal 2014 fordelt

	Antal ankomster	Heraf forsinkede	Rettidighed	År til dato
Hele landet	288.611	20.051	0,93	0,94
Fjerntrafik	146.948	12.402	0,92	0,93
Øst	87.410	5.112	0,94	0,95
Vest	60.122	3.595	0,94	0,95

Tabel 4: Væsentlige driftspåvirkninger 2. kvrt. 2014 - Rettidighedspåvirkning

Årsagstype	Ansvar	Antal hændelser	Påvirkning - rettidighed	Forsinkede ankomster
Sikringsanlæg	BANE	1.102	0,92%	5.371
Projekter/Trafikale forhold	BANE	383	0,28%	1.627
Banens tilstand	BANE	302	0,21%	1.244
Disponering togdriften	DSB	738	0,21%	1.234
Forsinkelser fra Tyskland	EKSTERN	298	0,21%	1.249
Sporanlæg	BANE	212	0,20%	1.169
Togsæt forhold	DSB	352	0,17%	983
Disponering togsæt	DSB	484	0,17%	977
Systemspæringer	BANE	104	0,14%	846
IC3 teknik	DSB	209	0,14%	833

5. Pålidelighed

Side 4/7

Pålideligheden er udtryk for forholdet mellem den planlagte trafik og antallet af aflysninger. Rettidigt varslede aflysninger annonceres på DSB's hjemmeside og app, ved ændringer på rejseplanen.dk og ved store og mellemstore sporarbejder ved opslag på påvirkede stationer.

1. oktober 2014

Tabel 5: Pålidelighed 2. kvrt. 2014

Pålidelighed 2. kvartal 2014	
Kontraktkrav	99,5
Pålidelighed	99,0
Pålidelighed uden korrektion for force majeure	99,0
Påvirkning af force majeure	-
Pålidelighed år til dato	99,1
Pålideligheden år til dato uden korrektion for force majeure	99,1
Antal force majeure aflyste ankomster	-
Pålidelighed samme kvartal året før	99,1
Pålidelighed uden korrektion for force majeure hændelser samme kvartal året før	99,1

Tabel 6: Pålidelighed 2. kvrt. 2014

Pålidelighed	2. kvrt.
Planlagte ankomster	293.191
Udførte ankomster	288.611
Aflyste ankomster i alt	4.580
Rettidige aflysninger	2.034
Urettidige aflysninger	2.546
Pålidelighed	99,0%

Tabel 7: Hel- og delaflyste tog 2. kvrt. 2014

	Rettidige helaflsninger	Rettidige delaflysninger	Urettidige helaflsninger	Urettidige delaflysninger
2. kvartal 2014	824	511	473	1.348

Tabel 8: Væsentlige driftspåvirkninger 2. kvrt. 2014 - Pålidelighedspåvirkning

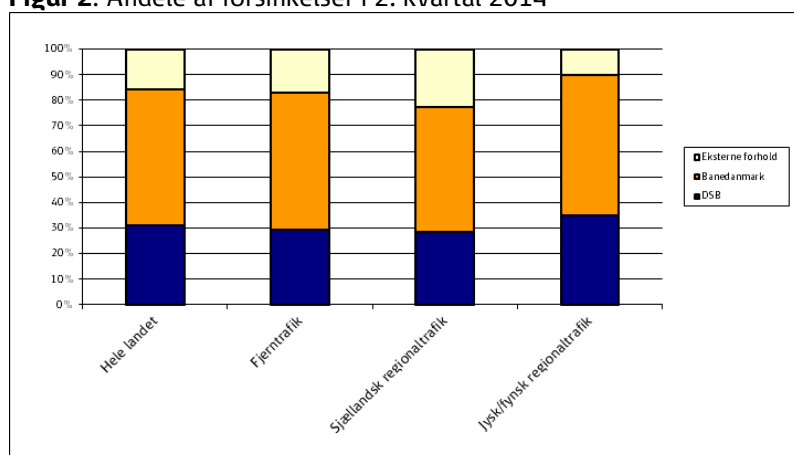
Årsagstype	Ansvar	Antal hændelser	Påvirkning - pålidelighed	Aflyste ankomster
Sikringsanlæg	BANE	1.102	0,09%	523
Projekter/Trafikale forhold	BANE	383	0,01%	45
Banens tilstand	BANE	302	0,00%	12
Disponering togdriften	DSB	738	0,10%	598
Forsinkelser fra Tyskland	EKSTERN	298	0,00%	29
Sporanlæg	BANE	212	0,04%	219
Togsæt forhold	DSB	352	0,03%	165
Disponering togsæt	DSB	484	0,04%	222
Systemspærringer	BANE	104	0,00%	1
IC3 teknik	DSB	209	0,02%	113

6. Andele af forsinkelser

I figur 2 herunder vises forsinkelserne i 2. kvartal 2014 opdelt efter, hvorvidt de er forårsaget af DSB, Banedanmark eller eksterne forhold.

I 2. kvartal 2014 forårsagede DSB 31 pct. af forsinkelserne i hele landet hvilket er på linje med seneste kvartal og 2 procent point lavere end samme kvartal sidste år. DSB's andel af forsinkelserne var nogenlunde jævnt geografisk fordelt med en lille overvægt i den jysk/fynske regionaltrafik. DSB forårsagede 29 pct. i fjerntrafikken, 29 pct. i den sjællandske regionaltrafik og 35 pct. i den fynsk/jyske regionaltrafik.

Figur 2: Andele af forsinkelser i 2. kvartal 2014

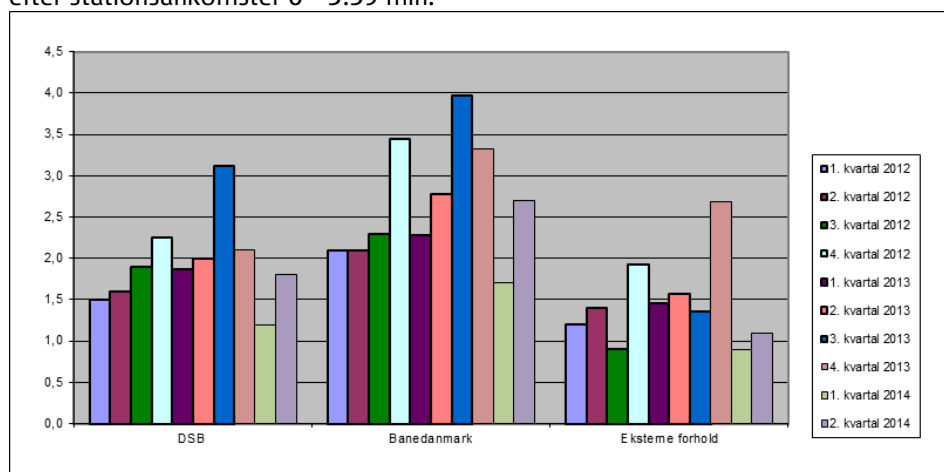


7. DSB's og Banedanmarks andele af forsinkelser i forhold til rettidigheden og opgjort efter stationsankomster 0 - 5.59 min.

I figur 3 herunder vises udviklingen i forsinkelsesandele for DSB, Banedanmark og eksterne forhold.

DSB havde ansvaret for 1,8 procent point af de samlede forsinkelser på i alt 5,6 pct. i 2. kvartal 2014.

Figur 3: DSB og Banedanmarks andele i forsinkelser i forhold til rettidigheden opgjort efter stationsankomster 0 - 5.59 min.



8. Belægningsprocent

DSB har indsat det til rådighed værende materiel.

DSB tilrettelægger togproduktionen i overensstemmelse med trafikkontraktens stykke 1.6.2, således at der ikke planlægges med mere end 20 procent stående passagerer i mere end 30 minutter.

I bilag 2a er *andelen* af togafgange i og uden for myldretiden på definerede strækningsafsnit med en belægningsprocent over 100 pct. fremhævet. Endvidere vises andelen af tog med en belægningsprocent over 100 på henholdsvis DSB 1', standard og på strækninger hvor både DSB 1' og standard var overbelagt.

Bilag 2b viser *antallet* af overbelagte tog på de samme strækninger med de samme kriterier.

Bilag 2c viser belægningsprocent over storebælt.

Bilag to er opgjort på tællesnit og vedhæftet separat.

København - Odense

Overbelægningen på strækningen skyldes primært DSB's anstrengte materielsituation. Det samme gør sig gældende for strækningerne Odense-Middelfart, Middelfart – Fredericia, Vejle – Horsens og Aarhus - Langå.

Bilag 1: Antallet af kørte tog pr. strækningsafsnit.

Side 7/7

1. oktober 2014

Strækning	2. kvartal 2014		
	Planlagt	Realiseret	Realiseret %
København H - Kbh Lufthavn	6.566	6.366	97,0%
København H - Roskilde	29.029	28.288	97,4%
Roskilde - Køge	5.044	5.223	103,5%
Køge - Haslev	5.044	5.114	101,4%
Haslev - Næstved	5.044	5.107	101,2%
Roskilde - Holbæk	5.599	5.338	95,3%
Holbæk - Kalundborg	3.975	3.715	93,5%
Roskilde - Borup	21.373	20.337	95,2%
Borup - Ringsted	21.373	20.325	95,1%
Ringsted - Næstved	6.301	5.638	89,5%
Næstved - Vordingborg	6.265	6.181	98,7%
Vordingborg - Nykøbing F	6.265	5.843	93,3%
Nykøbing F - Rødby F	1.631	1.586	97,2%
Ringsted - Slagelse	10.682	10.630	99,5%
Slagelse - Odense	10.551	10.513	99,6%
Odense - Middelfart	14.185	14.161	99,8%
Middelfart - Fredericia	11.038	10.933	99,0%
Fredericia - Vejle	14.413	14.085	97,7%
Vejle - Århus H	10.366	10.104	97,5%
Århus H - Skørping	6.413	6.416	100,0%
Skørping - Aalborg	8.145	8.114	99,6%
Aalborg - Lindholm	9.216	9.124	99,0%
Lindholm - Hjørring	4.097	4.071	99,4%
Hjørring - Frederikshavn	4.097	3.899	95,2%
Fredericia - Kolding	6.148	6.091	99,1%
Middelfart - Kolding	3.209	3.289	102,5%
Kolding - Esbjerg	6.834	6.748	98,7%
Kolding - Tinglev	4.404	4.459	101,2%
Tinglev - Sønderborg	1.913	1.907	99,7%
Tinglev - Padborg	2.185	2.248	102,9%
Vejle - Herning	3.943	3.497	88,7%
Herning - Holstebro	3.949	3.925	99,4%
Holstebro - Struer	3.845	3.803	98,9%
Odense - Ringe	8.926	8.760	98,1%
Ringe - Svendborg	5.448	5.352	98,2%
Århus H - Hornslet	5.564	5.226	93,9%
Hornslet - Ryomgård	3.407	3.390	99,5%
Ryomgård - Grenaa	3.407	3.348	98,3%
Århus H - Struer	364	352	96,7%
Struer - Thisted	455	450	98,9%
København - Padborg	92	170	184,8%
København H - Ystad	695	689	99,1%