

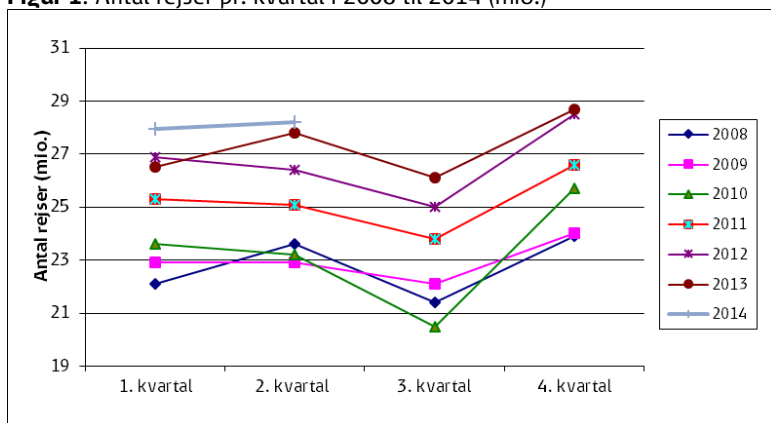


Afrapportering DSB S-tog 2. kvartal 2014

1. Antallet af rejser

I 2. kvartal 2014 blev der foretaget 28,2 mio. rejser på S-banen, hvilket er en stigning på 0,4 mio. rejser (1,4 %) i forhold til samme kvartal sidste år. Resultatet er en stigning i forhold til 1. kvartal på 0,2 mio. rejser (0,9 %).

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



Sekretariat & Jura

1. oktober 2014

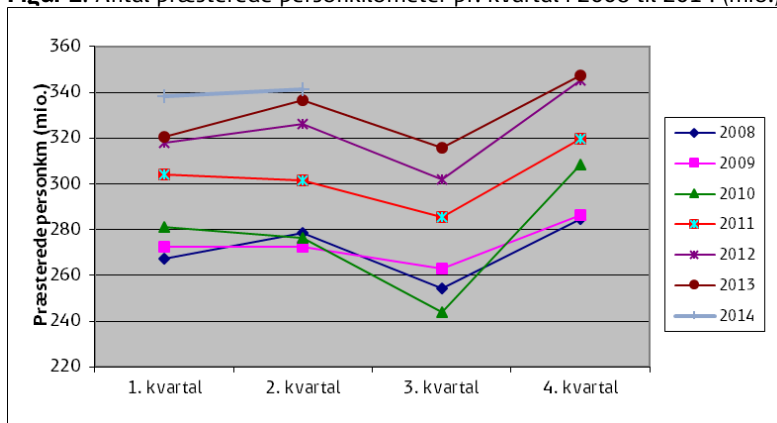
DSB
Sølvgade 40
DK-1349 København K

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

2. Antallet af præsterede personkilometer

På S-banen blev der i 2. kvartal 2014 præsteret 341 mio. personkilometer, hvilket ligeledes er en stigning på 1,4 % i forhold til samme kvartal sidste år og 0,9 % i forhold til 1. kvartal 2014.

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.

I aftenstimer har der været ændringer pga.:

- Vedligehold af Københavns Hovedbanegård. Linje H, C, A og E Aflyst
- Ændringer i signal anlæg i forbindelse med ny station ved Carlsberg. Linje H og C aflyst
- Renovering Nørreport. Linje H, C, A og E er aflyst

4. Erstatningskørsel med bus

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

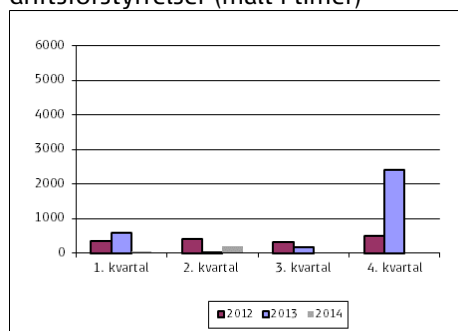
Ved driftsforstyrrelser (uplanlagt erstatningskørsel) forstås kørsel som sker som resultat af pludseligt opståede situationer som gør at der i en periode ikke kan køre tog, hvorfor der i stedet for indsættes togbusser.

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.

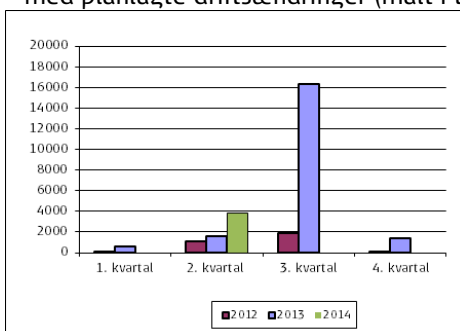
I figur 3 og 4 er omfanget af erstatningskørsel vist for 2012 til 2014. Der er tale om en opgørelse baseret på bestilt trafik.

Den ikke-planlagte erstatningskørsel med bus fremgår af figur 3. Omfanget udgjorde 209 timer i 2. kvartal 2014. Omfanget af planlagt erstatningskørsel udgjorde i 2. kv. 3.875 timer som primært skyldes renovering af bro over jernbanen ved Emdrup station, som medførte erstatningskørsel mellem Dyssegård og Ryparken, samt udrulning af nyt signalsystem som medførte erstatningskørsel mellem Lyngby og Holte.

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



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



5. Rettidighed

Rettidighed er udtryk for hvor mange tog der ankommer rettidigt til stationerne på S-togsnettet. Et tog anses som forsinket hvis det ankommer mere end 2.29 minutter efter planlagt ankomsttid.

Tabel 1: Rettidighed 2. kv. 2014.

Rettidighed 2. kvartal 2014	
Kontraktkrav	94,1
Rettidighed	97,5
Rettidighed uden korrektion for force majeure	97,5
Påvirkning af force majeure	-
Rettidighed år til dato	97,0
Rettidighed år til dato uden korrektion for force majeure	97,2
Antal ankomster	2.107.297
Antal forsinkede ankomster	52.561
Antal force majeure ankomster	-
Rettidighed samme kvartal året før	96,9
Rettidighed uden korrektion for force majeure samme kvartal året før	96,9

Tabel 2: Større rettidighedspåvirkninger i 2. kvartal 2014

Årsagstype	Ansvar	Antal hændelser	Påvirkning - Rettidighed	Forsinkede ankomster
Sikringsanlæg	Banedanmark	554	0,73	15.451
Hærværk	Ekstern	167	0,33	6.896
Kørestrømsanlæg	Banedanmark	7	0,05	1.096
Hastighedskontrol - faste anlæg*	Banedanmark	116	0,09	1.910
Politi	Ekstern	80	0,10	2.112
Sporanlæg	Banedanmark	31	0,09	1.979
Ekstreme vejrforhold	Ekstern	4	0,07	1.453
Vognkasse	DSB	71	0,07	1.440
Fjernstyringsanlæg	Banedanmark	38	0,08	1.709
Ambulance	Ekstern	25	0,06	1.160

*Hastighedskontrol kan skyldes faste anlæg (BDK) og anlæg i toget (DSB). I dette tilfælde er der tale om fejl på faste anlæg.

6. Pålidelighed

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.

Tabel 3: Pålidelighed 2. kv. 2014

Pålidelighed 2. kvartal 2014	
Kontraktkrav	97,5
Pålidelighed	98,6
Pålidelighed uden korrektion for force majeure	98,6
Påvirkning af force majeure	-
Pålidelighed år til dato	98,0
Pålideligheden år til dato uden korrektion for force majeure	98,5
Antal force majeure aflyste ankomster	-
Pålidelighed samme kvartal året før	98,3
Pålidelighed uden korrektion for force majeure hændelser samme kvartal året før	98,3

Tabel 4: Pålidelighed på S-banen 2. kvartal 2014

	Planlagte stationsankomster	Rettidigt varslede aflysninger	Urettidigt varslede aflysninger	Pålidelighed
2. kv. 2014	2.136.609	481	28.852	98,6
2. kv. 2014 - korrigeret	2.136.609	481	28.852	98,6
ÅTD	4.347.809	481	86.654	98,0
År til dato - korrigeret	4.266.895	481	64.149	98,5

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

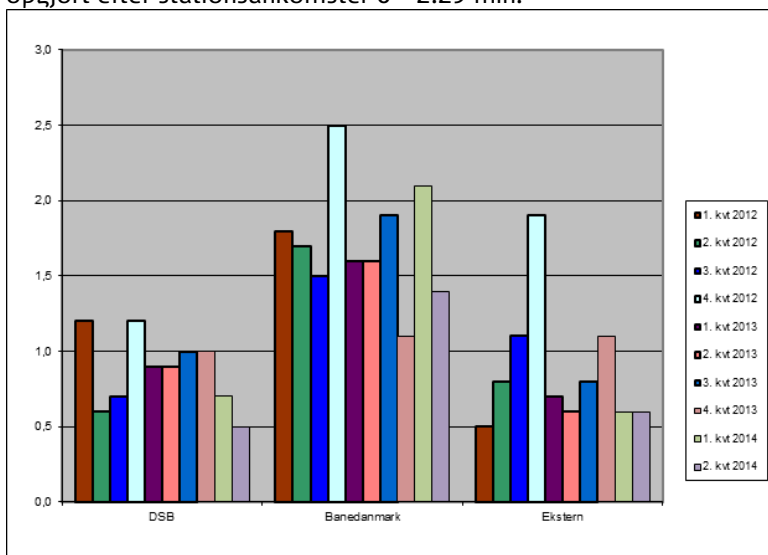
Tabel 5: Større pålidelighedspåvirkninger i 2. kvartal 2014

Årsagstype	Ansvar	Antal hændelser	Påvirkning - Pålidelighed	Aflyste ankomster
Sikringsanlæg	Banedanmark	554	0,22	4.784
Hærværk	Ekstern	167	0,52	11.093
Kørestrømsanlæg	Banedanmark	7	0,13	2.700
Hastighedskontrol – faste anlæg*	Banedanmark	116	0,07	1.410
Politi	Ekstern	80	0,03	571
Sporanlæg	Banedanmark	31	0,02	525
Ekstreme vejrforhold	Ekstern	4	0,04	874
Vognkasse	DSB	71	0,03	656
Fjernstyringsanlæg	Banedanmark	38	0,01	184
Ambulance	Ekstern	25	0,01	263

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

I figur 5, hvor fordelingen af irregulariteten er vist, fremgår det, at DSB S-tog i 2. kvartal 2014 var ansvarlig for 0,5 pct. af forsinkelserne.

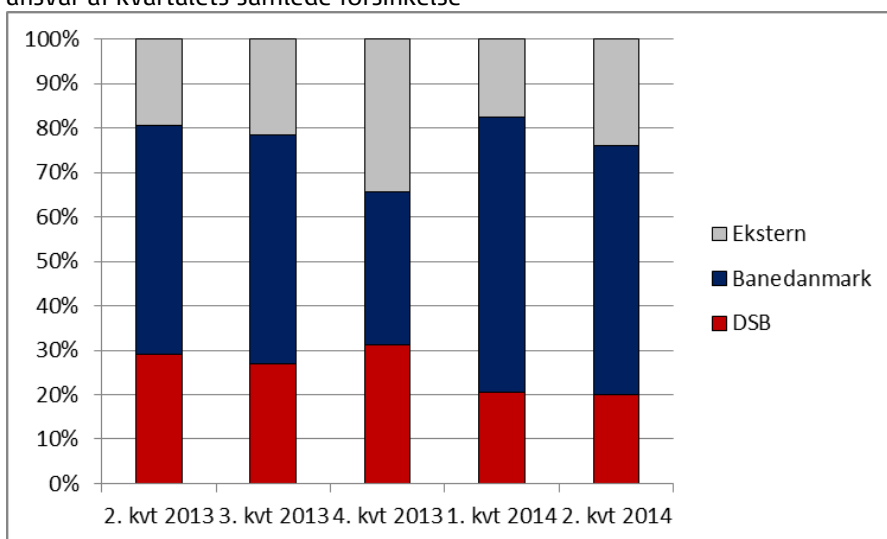
Figur 5: DSB S-tog og Banedanmarks andele af forsinkelser i forhold til rettidigheden opgjort efter stationsankomster 0 - 2.29 min.



I figur 6 vises ansvarsfordelingen af den samlede forsinkelse.

I 2. kvartal 2014 forårsagede DSB 20,0 pct. af de samlede forsinkelser, Banedanmark forårsagede 56,0 pct., mens 24,0 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

S-tog pr. 20. min. – hverdage		Hverdag														
		Grundbetjening					Supplement					Ekstra kørsel				
		TRM	2. kvartal 2014		ÅTD		TRM	2. kvartal 2014		ÅTD		TRM	2. 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	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	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	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. - Weekend		Lørdag										Søndag				
		Grundbetjening					Supplement					Grundbetjening				
		TRM	2. kvartal 2014		ÅTD		TRM	2. kvartal 2014		ÅTD		TRM	2. kvartal 2014		ÅTD	
			Plan	Faktisk	Plan	Faktisk		Plan	Faktisk	Plan	Faktisk		Plan	Faktisk		
Det centrale afsnit		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
	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	2,0	1,0	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	2,0	1,0	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	1,0	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	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	2,0	2,0	2,0	2,0