

Notat

DSB's årlige rapportering til Transportministeriet for 2007 på kontrakten om S-togstrafik udført som offentlig service i perioden 2005-2014

7.5.1 Rapport om trafikafviklingen

Rettidighed og pålidelighed i 2007

Rettidighed

I 2007 blev rettidigheden 91,7 pct. indenfor 2,29 minutter. Der er tale om en forbedring i forhold til 2006, hvor rettidigheden var 89,2 pct. Der er korrigeret for 2 dage i februar, hvor der blev anmeldt force majeure.

Det bemærkes, at der i sommeren 2007 er aftalt et nyt regularitetsmål i 2007 for S-banen på 90,9 pct.

Pålidelighed

I forhold til 2006, hvor pålideligheden var 96,5 pct., blev resultatet i 2007 96,9 pct. Der er korrigeret for 2 dage i februar, hvor der blev anmeldt force majeure.

Der udbetales compensation til S-togs pendlere, hvis pålideligheden ligger under 97,5 pct.

Rejsetidsgaranti

I 2007 blev der etableret en Pendlerrejsetidsgaranti, der kompenserer S-togs passagererne for manglende målopfyldelse for pålidelighed.

Ultimo 2007 er antallet af tilmeldte S-togs pendlere til Pendlerrejsetidsgarantien opgjort til 14.394 passagerer. I 2007 er den samlede udbetalte compensation til S-togs pendlere opgjort til 2,6 mio. kr. Heraf er ca. 1,2 mio. kr. udbetalt i forbindelse med, at det – bl.a. som følge af sommerens sporarbejder – blev besluttet at udbetale 10 pct. i ekstra compensation for juli og august til de tilmeldte passagerer.

Årsager til forsinkelser mm.

Af årets samlede irregularitet på 8,19 pct., havde DSB S-tog ansvaret for 3,70 pct. af forsinkelserne. Banedanmark havde ansvar for 3,69 pct., mens øvrige forhold påvirkede 0,75 pct. af regulariteten.

DSB S-tog

Passagerforhold, som er passagerudveksling, handicapbefordringer samt passageradfærd, var årsag til 44 pct. af DSB's samlede andel af irregulariteten.

26 pct. skyldes fejl på materiellet, hvor en stor andel skyldes tognedbrud på den centrale del af S-banen, mens de resterende 30 pct. skyldes dels

Koncernsekretariatet

10. april 2008

DSB
Koncernsekretariatet
Sølvgade 40
DK-1349 København K

Direkte 33 54 42 44
Mobil 24 68 42 44
Fax 33 54 47 51
migpe@dsb.dk
www.dsb.dk

Afsender Mikkel Gram Pedersen

lokomotivførerforhold (15 pct.) samt det forhold, at DSB har fået tillagt ansvaret for en række forsinkelser knyttet til køreplansskiftet i september.

Side 2/9

10.04.2008

Køreplansskiftet i september (S2007) faldt sammen med en række infrastrukturproblemer og bevirkede i oktober og november øget irregularitet på stort set samtlige S-togslinier.

Eksterne forhold

Vejret betød problemer for afviklingen af trafikken. Snestormen i februar 2007 betød, at mere end 4000 tog blev berørt. Ligeledes betød rimfrost på køreledningerne en enkelt morgen i marts store problemer. Mere end 500 tog blev berørt.

Jordskred på især Farumbanen og Nordbanen i forbindelse med stærk regn betød spærringer af spor i kortere og længere perioder.

Der blev anmeldt force majeure for dagene 22.-24. februar 2007 pga. kraftigt snefald.

S-banen blev i 2007 ramt af 6 personpåkørsler. Det er 4 færre end i 2006.

Infrastruktur forhold

Som i 2006 opstod der også i 2007 mange fejl på infrastrukturen. Der indtraf 26 større fejl på infrastrukturen, langt de fleste på den centrale del af S-banen, hvor mere end 5000 tog blev berørt.

Herudover blev cirka 17.000 tog berørt grundet langsom kørsel, der skyldes sporenes tilstand. En del af disse skyldes nedsat hastighed i kortere eller længere perioder på flere strækninger grundet varme skinner.

Den omfattende sporombygning af Køge Bugtbanen, som begyndte i starten af marts og som sluttede medio oktober, medførte, at cirka 4000 tog blev berørt.

Køreplansforhold

Køreplansskiftet 6. januar 2007

Den 6. januar åbnedes Ny Ellebjerg station som endestation for Ringbanen med forbindelse til Køgebugtbanen. Samtidigt indførtes 5 minutters drift i dagtimerne mandage – fredage på Ringbanen. Alle Køgebugtbanens linjer fik samtidig stop på Ny Ellebjerg station.

Køreplansskiftet den 23. september 2007

Den 23. september 2007 trådte den nye køreplan - udarbejdet på baggrund af omfattende kundeundersøgelser og de nye S-togs højere hastighed og bedre acceleration - i kraft.

Den nye køreplan bygger på en mere stringent og enkel opbygning med ren 10 minutters drift i dagtimerne på alle linjer som udgangspunkt. På de lange strækninger til Køge, Frederikssund og Hillerød er der til betjening af de yderste dele af strækningerne hurtige linjer, der springer de mindre stationer inderst på strækningerne over. Hertil kommer en hurtig myldretidsbetjening hvert 20. minut på Høje Taastrup og Farumstrækningerne.

Da der kun kan køre 30 tog i timen gennem den centrale del af S-banen mellem København H og Østerport, har det dog ikke endnu været muligt at indføre 10 minutters drift med den hurtige linje til Frederikssund. Den er derfor suppleret med en forlængelse af stoptlinjen til Ballerup hvert 20. minut i dagtimerne.

Side 3/9

10.04.2008

Alle linjer på Ringbanen standser nu ved alle stationer for at give brokvartererne en metrolignende betjening med høj frekvens. Således har alle stationer indenfor Ringbanen nu mindst 6 afgang i timen om aftenen og i weekenderne.

DSB har forud for iværksættelsen af køreplanen gennemgået den nye køreplan grundigt sammen med Banedanmark for at sikre, at den ville blive så robust som muligt. Der er således indlagt køretid til, at mindre forsinkelser kan indhentes både før og efter den centrale strækning gennem København. Den ekstra køretid, som er indlagt i nuværende køreplan, kan fjernes, når S-banens infrastruktur i de kommende år muliggør en mere stabil situation.

Det har dog efterfølgende vist sig, at der særligt på Frederikssundstrækningen opstod længere holdetider end forudsat. Dette sammenholdt med en ikke ventet hastighedsnedsættelse på grund af infrastrukturforhold ved Veksø, har medført, at der ved køreplansskiftet den 6. januar 2008 er indlagt 1 minuts ekstra køretid på linje C mellem Frederikssund og Vanløse for at imødegå forsinkelser. De foreløbige erfaringer tilsiger, at dette har virket efter hensigten.

Køreplanen er forberedt til, at rejsetiden mellem Lyngby og Hillerød kan reduceres, når indførelse af nyt signalanlæg her tillader kørsel med højere hastigheder.

Særkøreplaner som følge af sporarbejder

I foråret og sommeren 2007 gennemførte Banedanmark en større sporombygning af Køgebugtbanens strækning mellem København og Hundige. Sporombygningen medførte, at der på Køgebugtbanen i lange perioder måtte køres efter særkøreplaner med mindre udbud end normalt. Særkøreplanen medførte også indskrænkninger på Farumstrækningen.

Der har endvidere i årets løb været mindre sporarbejder på Hillerødstrækningen og mellem Valby og Vanløse med omlægninger af driften til følge.

I weekenden 1.-2. september blev hele den centrale strækning mellem København H og Østerport lukket i forbindelse med en optimering af sikringsanlægget forud for køreplansskiftet den 23. september.

Også den store ombygning af København H har givet anledning til mindre ændringer i driftsudbudet om aftenen det meste af året.

Særkøreplaner i øvrigt

På kulturnatten den 12. oktober blev 10 minuttersdriften forlænget til kl. 23.00 om aftenen for bedre at kunne betjene de mange besøgende i København denne aften.

Der kørtes nattoget 3 nætter efter julefrokostfredagene op til jul, ligesom der kørtes nattoget hele natten efter nytårsaften. Endvidere kørtes med 10 minuttersdrift på 4 indkøbssøndage før jul på linje E mellem Køge og Hillerød.

Som sædvanligt kørtes reduceret drift på hverdage mellem jul og nytår som følge af erfaringer med relativt få passagerer på disse dage.

Side 4/9

10.04.2008

Samarbejdet med Movia og Metroselskabet

Samarbejdet med Movia og Metroselskabet har i 2007 som i de foregående år været organiseret i en struktur med en række tematiserede samarbejdsfora - permanente og projektbaserede. I 2007 er Trafikstyrelsen trådt ind i samarbejdet. Der findes på hvert af følgende områder permanente samarbejdsgrupper:

- Indtægtsdeling
- Takster
- Markedsføring
- Trafikinformation
- Køreplan

Projektbaseret samarbejde af mere varig karakter finder sted på bl.a. følgende område

- Erhvervskort
- Terminaler
- Parker & Rejs

Hertil kommer en række mindre projekter.

Overordnet ledes samarbejdet af "Direktørmødet", hvor DSB, Movia og Metroen udover Trafikstyrelsen er repræsenteret. Direktørmødet har en løbende mødeaktivitet over året.

Som følge af Trafikstyrelsens indtræden i samarbejdet forventes i 2008 gennemført en reorganisering af samarbejdet, idet de grundlæggende samarbejdsstrukturer forventes opretholdt.

Indtægtsdeling

I 2007 er ny lovgivning trådt i kraft, bl.a. udmøntet i "Bekendtgørelse om deling af billetindtægter i hovedstadsområdet". Denne indebærer ændringer såvel i forhold til indtægtsdeling, som i forhold til takster. På basis af den ny lovgivning indgik trafikelskaberne i december 2007 aftaler, således at det tidligere samlede aftalekompleks (om takster, indtægtsdeling, provision mv.) herved blev opdateret. Aftalerne gælder alene for 2007, idet en række forhold vil blive taget op til forhandling i 2008 med henblik på indgåelse af nye aftaler.

I 2007 er indtægtsfordelingsregnskabet for 2002 endeligt afsluttet. Indtægtsfordelingsregnskabet for 2003 er endeligt afsluttet i 2008.

Aftalemæssigt er der grundlag for at afslutte indtægtsfordelingsregnskaberne og tilknyttede opgørelser for 2004-2006. Grundet uoverensstemmelser om passagertællegrundlaget er det dog usikkert, hvornår disse kan afsluttes. Uoverensstemmelserne vedrører også 2007, hvorfor indtægtsfordelingsregnskabet for 2007 heller ikke kan afsluttes før uoverensstemmelserne er løst.

Parterne har ultimo 2007 involveret Trafikstyrelsen i løsningen af tælleoverensstemmelserne. Mht. de bagudrettede konflikter (til og med 2007), er der enighed om at Trafikstyrelsen alene kan spille en rolle som evt. mediator/proceskonsulent. Det er derfor primært op til parterne selv at finde løsningerne på disse.

Mht. den fremadrettede løsning, er, med Trafikstyrelsen for bordenden, iværksat en proces, der sigter efter indgåelse af aftale om passagertællinger gældende for 2008 og frem.

Takster (herunder erhvervskort)

Takstkompetencen i hovedstadsområdet er i lov om trafikkselskaber fra 1. januar 2007 fordelt mellem parterne, dog således at der fortsat skal fastsættes fælles takster i hovedstadsområdet.

Taksterne for 2008 er som for 2007 fastlagt i overensstemmelse med de nye bestemmelser, herunder en ny bekendtgørelse om takststigningsloft. Parterne gennemførte i enighed takst 2008, som bl.a. indebærer følgende ændringer:

- En generel (gennemsnitlig) takstforhøjelse på 3,0 pct.
- En forlængelse af takstrækken for klippekort og kontantbilletter, svarende til den der bliver gennemført i 2007 for periodekort, således at man nu skal betale for 9 zoner, før man får adgang til hele nettet. Denne ændring er gennemført prisneutralt, således at merprisstigninger på klippekort for rejser på 9 zoner balanceres af prisfald for rejser på 7 zoner.

I 2007 er markedsføringen af erhvervskortkonceptet, der blev udarbejdet i 2005, yderligere forstærket. Der er indgået samarbejdsaftale mellem parterne, således at salgssindsatsen koordineres.

På takstområdet er samarbejdet i øvrigt fortsat præget af den omfattende fornyelsesproces foranlediget af strukturreform og af beslutningen om indførelse af rejsekort.

Markedsføring

I 2007 har trafikkselskaberne primært gennemført en selskabsfunderet markedsføring. Markedsførings samarbejdet omfatter de nødvendige fælles opgaver vedr. takster mv., og herudover konceptet "Byens Net", implementeret i 2004 og videreført i 2005-2007, samt samarbejde omkring Copenhagen Jazzfestival og julekampagnen i Byens Net regi.

Trafikinformation

Aftaler om gensidig information ved uregelmæssigheder i trafikken er indgået og implementeret med alle trafikkselskaber. Disse evalueres/revideres i 2008. Der er gennemført et projekt med at få implementeret en ubetjent informationsstand på Nørreport Station med informationsskærme med realtidsinformationer. Skærmene forventes ibrugtaget i løbet af 2008.

DSB indgår desuden i TRAFIKINFO samarbejdet, der er et samarbejde mellem amter, kommuner, politi, vejvæsen, Vejdirektoratet og øvrige kollektive trafikkselskaber. Hovedformålet med samarbejdet er at få flere bilister væk fra vejene og over i den

kollektive trafik. En ny hjemmeside er implementeret i juni 2007:

www.trafikken.dk/hovedstaden. Her er der blandt andet henvisning til den kollektive trafikinformation. Samarbejdet fortsætter i 2008.

Side 6/9

10.04.2008

Køreplansgruppen

Den fælles køreplansgruppe har i 2007 afholdt 4 møder. Fra 2007 deltager også Trafikstyrelsen i møderne som observatør. Movia har i løbet af 2007 arbejdet med at tilpasse deres køreplaner til den nye S-togskøreplan.

Der er nedsat en undergruppe, der planlægger en fælles buserstatningskørsel i forbindelse med den store sporombygning i sommeren 2008 på Farumstrækningen. Banen lukkes i den anledning helt i en længere periode.

Terminaler

Samarbejdet omkring terminaler har i 2007 udelukkende drejet sig om afslutning af regnskaberne for de sidste projekter, herunder særligt projektet for Oslo Plads ved Østerport Station, der blev indviet i december 2006, men med enkelte restarbejder, der først blev afsluttet i foråret 2007.

Der er ikke igangsat nye terminalprojekter.

DSB indgår i samarbejde med Trafikstyrelsen, Banedanmark, Movia og Ørestadselskabet i Terminalsamarbejdet øst for Storebælt.

Handicapbetjening

Tilgængelighed på stationer

Der er på DSB's stationer gennemført en detaljeret registrering af tilgængeligheden for kunder med forskelligt handicap.

Ved løbende istandsættelse og modernisering etableres de nødvendige tilgængelighedsforhold for handicappede efter de foreliggende vejledninger og normer.

Derudover drøftes forbedringsmuligheder løbende med Handicappanelet ved regelmæssige møder, samt i forbindelse med konkrete sager.

Ledelinier

DSB har udviklet retningslinier og anvisninger for etablering af ledelinier for passagerer med nedsat syn til brug såvel udendørs som indendørs. Handicappanelet har været inddraget tæt i udviklingsarbejdet og har deltaget i udvælgelsen af løsninger. Der er etableret testanlæg på Hellerup Station og på Skanderborg Station, samt på to af fjernperronerne i forbindelse med den store istandsættelse af haldæk, forlængelse af perroner mm. på København H.

Tilgængelighed til tog

For at sikre en tilgængelighed for gangbesværede og for at reducere holdetiden på stationerne og derigennem reducere risici for irregularitet er der i 4.g togsæt installeret 540 nye handicapramper som en forbedring af den eksisterende manuelle løsning. Ramperne har vist sig brugervenlige og driftsstabile.

Tryghed i tog og på stationer

I 2007 er der foretaget en større kvantitativ undersøgelse om trygheden i S-tog og på S-togsstationer. Undersøgelsen underbygger tidligere undersøgelses resultater og konkluderer, at utryghed ikke er et problem i dagtimerne i S-tog eller på S-togsstationer. Undersøgelsen viser dog, at der er passagerer som er utrygge om aftenen.

Undersøgelsen konkluderer desuden, at en forøgelse af trygheden vil medføre flere tilfredse og loyale kunder, samt øge antallet af rejsende i aftentimerne. DSB overvejer pt. forskellige tiltag, der skal øge fornemmelsen af tryghed i aftentimerne.

DSB har valgt at ansætte et vagtselskab (Eurocode A/S) til at føre opsyn. Vagtselskabet har været med til at øge fornemmelsen af tryghed.

Der er pr. 1. januar 2007 lavet en ny rammeaftale med EuroCode A/S. Aftalen løber frem til 31. december 2009. Rammeaftalen omfatter geografisk hele S-togsnettet men skal som udgangspunkt begrænses til Køge Bugt-strækningen. Vagttjenesten skal udføres alle årets kalenderdage, inklusiv samtlige helligdage, i tidsrummet fra kl. 18:00-01:00. Vagttjenesten skal indtil videre bemandes med fire vagter mandage, tirsdage, onsdage, torsdage og søndage og med seks vagter på fredage og lørdage samt nytårsaften.

Hærværk og graffiti på tog

Der er i 2007 registreret 1221 togsæt, som har været udsat for graffitihærværk. I forbindelse med afrensning af denne graffiti er der brugt ca. 12 mio. kr.

Hærværk på stationer

DSB prioriterer en hurtig udbedring af hærværksskader for at sikre kunderne trygge omgivelser. For at skabe det rette grundlag for hurtig udbedring af hærværksskader har DSB centraliseret indrapporteringen af hærværksskader.

Graffiti på stationer

DSB har for at skabe en tryk stemning på stationerne besluttet, at graffiti skal fjernes hurtigst muligt. Overfladerne gives en beskyttende behandling, som letter afrensning.

Der foreligger en billeddatabase, som løbende tilføres nye graffitiforekomster og som er anvendelig som dokumentationsmateriale ved genkendelige graffiti-temaer i forbindelse med politisager.

Afrensning af graffiti på støttemure, perronfor kanter, relæhytter og støjskærme varetages af Banedanmark

Undervejsrensning (Indsamling af gratisaviser)

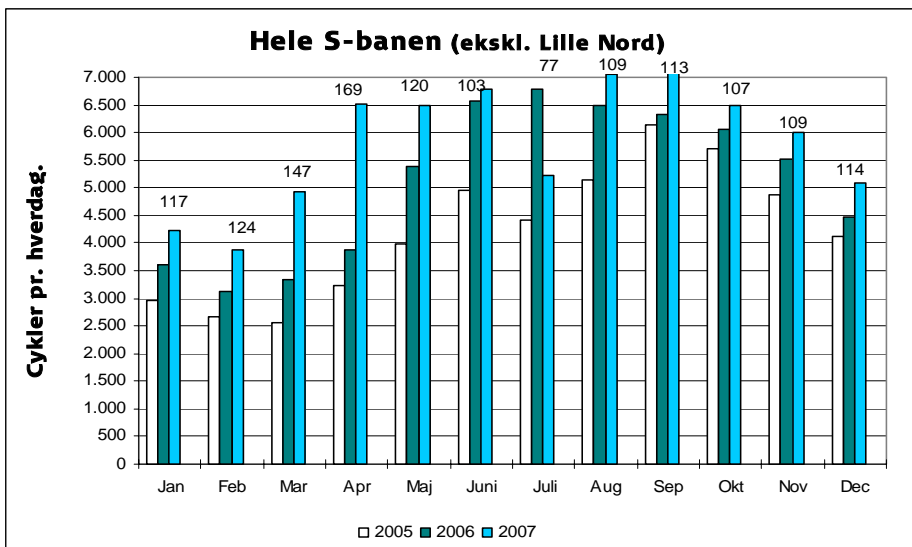
Der indsamles dagligt en betydelig mængde gratisavisaffald svarende til i alt 730 ton årligt. Udgifterne til bortskaffelse afholdes fuldt ud af gratisavidistributørerne. Affaldet håndteres som papiraffald.

Fra februar til juli 2007 har DSB udført et pilotforsøg med opstilling af beholdere, så kunderne kan komme af med gratisaviserne på miljømæssig forsvarlig vis. Forsøget blev gennemført på stationerne Nørreport, Vesterport, Østerport, Lyngby, Nordhavn, Valby, Hellerup og Svanemøllen. Ordningen var en stor succes. DSB besluttede derfor at forlænge ordningen på de 8 stationer og udbrede løsningen til øvrige stationer. I slutningen af året var der opsat avisbeholdere på halvdelen af alle stationer og i uge 3 i 2008 sættes avisbeholdere op på resten af S-togs stationerne. Der er i 2007 indsamlet 145 ton gratisavis i beholderne. Gratisavidistributørerne har accepteret at finansiere ordningen.

Cykelmedtagning

Det er DSB's politik, at cykler kan medtages i S-togene i det omfang, der fysisk er mulighed for det. I dag er der ingen restriktioner for cykelmedtagning ud over på perronen på Nørreport station i myldretiden.

DSB har fokus på cykelmedtagningen idet den ikke må medføre unødige forlængelser af holdetiderne på stationen. Generelt har det ikke været et problem. Efter at DSB ophævede spærretiderne i myldretiden permanent fra 8. januar 2006 er stigningen i cykelmedtagning forsat.



Tallene over søjlerne er indeks i forhold til 2006.

Væsentlige fremtidige initiativer

Regularitetsforbedrende tiltag

Der er i 2007 gennemført en række tiltag til forbedring af regulariteten. Tiltagene er udvalgt ud fra målsætningen om at påvirke regulariteten positivt mest muligt. Det betyder at der er gennemført tiltag, der har været rettet mod personalets adfærd; passagerernes adfærd; materiellets tilstand og perroner. Tiltagene inkluderer et antal større tiltag samt en hel række mindre tiltag. Herudover er en række processer / arbejds gange ændret.

Væsentlige eksempler på implementerede tiltag inkluderer:

- Øget opfølgning på regularitetshændelser

- Hurtigere til/afgang af materiel på København H
- Nye kulbaner på strømaftager for at undgå nedrivning af køreledninger, og herudover supplerende pilotforsøg
- Kundesensitive genopretningscirkulærer samt stringent opfølgning
- Forenklede og forbedrede vinterberedskabsplaner samt opfølgning på sporarbejder
- Nye og forenklede retningslinjer for disponering af mandskab og materiel
- Tiltag til adfærdsregulering af passagerer til sikring af hurtigere og mere gnidningsløs ind/udstigning
- Forbedret dækning af håndværkere om natten samt på det centrale afsnit

Side 9/9

10.04.2008

I 2008 vil det regularitetsfremmende arbejde fortsætte.

Østtælling

Østtællingen i 2007 blev gennemført den 8. november 2007. Rapporten vil blive fremsendt så snart den foreligger, formentlig juni 2008.