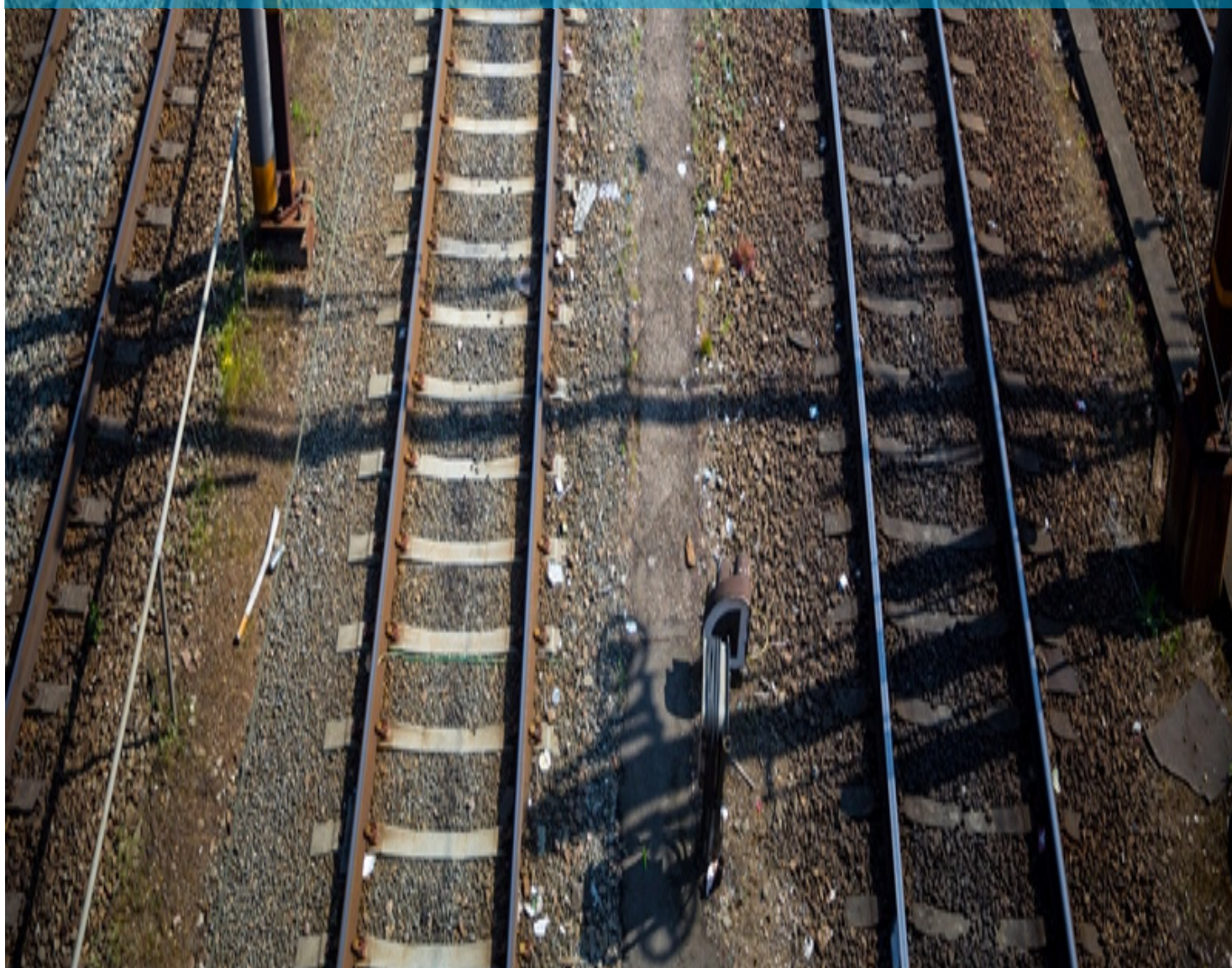


Trafikkøbsrapport 2010-2014

Trafikkøb 2010-2014



Trafikkøbsrapport 2010-2014

Udgivet af: Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Udarbejdet af: Transport- og Bygningsministeriet
ISBN: 978-87-93292-01-7
Forsideill.: Ulrik Jantzen

Trafikkøbsrapport 2010-2014

Indhold

1. Indledning.....	6
2. Transport- og Bygningsministeriets kontraktopfølgning	8
2.1. Formål med kontraktopfølgning	8
3. Kontrakter.....	9
3.1. Arriva-kontrakten 2010-2020	9
3.2. S-togkontrakten 2005-2014	14
3.3. Fjern- og regionaltogkontrakten 2005-2014.....	19
3.4. Øresundskontrakten 2009-2015	24

1. Indledning

Alle myndigheder, der indkøber offentlig servicetrafik, er, i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/07 (herefter: "PSO-forordningen"), forpligtet til at offentliggøre årlige trafikkøbsrapporter.

De nærmere krav til rapporten følger af PSO-forordningens artikel 7, stk. 1, hvoraf det fremgår, at rapporten skal indeholde oplysninger om operatører af offentlig servicetrafik samt den kompensation de modtager.

Rapporten skal desuden give mulighed for at vurdere den indkøbte trafiks effektivitet, kvalitet og finansiering.

Rapporten skal indeholde oplysninger om der er tildelt enerettigheder¹. I de kontrakter, der er indgået mellem Transportministeriet og respektive operatører, er der ikke tildelt enerettigheder. Alle operatører er således forpligtet til at acceptere, at eventuelle andre operatører udfører trafik på de strækninger, der er omfattet af de pågældende kontrakter.

Desuden skal der i rapporten sondres mellem bustrafik og skinnedbåret trafik. Hertil kan det oplyses, at Transport- og Bygningsministeriet ikke indkøber bustrafik som offentlig servicetrafik, hvorfor denne rapport alene indeholder oplysninger om de fire kontrakter om jernbanetrafik, som Transportministeriet er part i. Det drejer sig om følgende:

- Kontrakt mellem Arriva Tog A/S (herefter: "Arriva") og Transportministeriet² om offentlig servicetrafik med tog i Midt- og Vestjylland i perioden 2010-2020, idet option på forlængelse frem til 2020 er kaldt (herefter: "Arriva-kontrakten"). Kontrakten er tildelt på baggrund af et udbud.
- Kontrakt mellem DSB og Transportministeriet² om S-togtrafikken udført som offentlig service i perioden 2005-2014 (herefter: "S-togkontrakten"). Kontrakten er med hjemmel i PSO-forordningen tildelt DSB S-Tog a/s (i dag DSB) uden forudgående udbud.
- Kontrakt mellem DSB og Transportministeriet² om fjern- og regionaltogetrafik udført som offentlig service i perioden 2005-2014 (herefter: "Fjern- og regionalkontrakten"). Kontrakten er med hjemmel i PSO-forordningen tildelt DSB uden forudgående udbud.
- Kontrakt mellem DSB Øresund A/S (herefter: "DSB Øresund") og Transportministeriet² om passagertrafik udført som offentlig service på Kyst-

¹ Med enerettigheder menes der, at de enkelte operatører kan blive tildelt eneretten til at udføre trafik på de strækninger, der er omfattet af de pågældende kontrakter.

² Kontrakten er fra før ministeriet skiftede navn til Transport- og Bygningsministeriet.

banen og over Øresund i perioden 2009-2015 med option på forlængelse frem til 2017 (herefter: "Øresundskontrakten"). Optionen på forlængelse er ikke kaldt. Kontrakten er tildelt DSB First Danmark A/S (i dag DSB Øresund A/S) på baggrund af et udbud.

I 2010 blev den seneste trafikfølsrapport (i regi af Trafikstyrelsen) udarbejdet. Den indeholder oplysninger om de to udbudte jernbanekontrakter (Arriva og DSB Øresund).

Som det fremgår, angår nærværende trafikfølsrapport årene 2011, 2012, 2013 og 2014 for så vidt angår Arriva-kontrakten og Øresundskontrakten, idet der ikke har været udarbejdet særskilte rapporter siden 2010.

Transport- og Bygningsministeriet har ikke tidligere udgivet trafikfølsrapporter for den trafik, der er omfattet af de to nævnte DSB-kontrakter, hvorfor nærværende trafikfølsrapport angår årene 2010, 2011, 2012, 2013 og 2014 for så vidt angår S-togkontrakten og Fjern- og regionalkontrakten.

Det bemærkes, at de to kontrakter mellem DSB og Transportministeriet om fjern- og regiontrafikken henholdsvis S-togtrafikken i december 2014 blev forlænget frem til køreplansskiftet den 12. december 2015 med mulighed for at lade de to kontrakter afløse af en ny kontrakt mellem DSB og Transportministeriet, når en sådan blev indgået.

Den 15. marts 2015 blev der indgået en ny kontrakt mellem DSB og Transportministeriet for perioden 2015-2024 med virkning fra 1. januar 2015, og de to kontrakter mellem DSB og Transportministeriet om fjern- og regiontrafikken henholdsvis S-togtrafikken ophørte således. Den nye kontrakt omfatter både fjern- og regionaltrafikken og S-togtrafikken, og i kontrakten indgår bl.a. nye rettidighedsmål.

Det bemærkes desuden, at Øresundskontrakten ophører ved køreplansskiftet den 12. december 2015. Strækningerne omfattet af Øresundskontrakten forventes herefter at blive en del af ovennævnte DSB-kontrakt. Endelig beslutning herom afventer imidlertid, at der er forløbet et år fra Transportministeriets annoncering i EU-tidende, jf. PSO-forordningens artikel 7, stk. 2. Denne annoncering skete den 1. november 2014, og Transport- og Bygningsministeriet afventer således eventuelle indkomne bemærkninger.

2. Transport- og Bygningsministeriets kontraktopfølgning

2.1. Formål med kontraktopfølgning

Når en kontrakt er tildelt en operatør, hvad enten tildelingen sker på baggrund af et udbud eller ved direkte tildeling, skal Transport- og Bygningsministeriet følge op på, om den enkelte operatør lever op til kravene i kontrakten, herunder om der leveres den trafik og service, som fremgår af kontrakterne.

Som led i kontraktopfølgningen følger Transport- og Bygningsministeriet blandt andet op på omfanget af aflysninger og forsinkelser, antal siddepladser i forhold til antallet af passagerer (belægningsgrad) og passagerernes tilfredshed.

Det sker ved gennemgang af rapporter, som hver operatør sender til Transport- og Bygningsministeriet, på månedlige eller kvartalsvise møder med operatørerne samt ved ministeriets gennemførelse af tilsyn i tog og på stationer.

3. Kontrakter

I dette kapitel præsenteres nøgletal for de fire jernbanekontrakter, Transportministeriet har indgået med jernbanevirksomheder.

3.1. Arriva-kontrakten 2010-2020

Arriva-kontrakten er en udbudt kontrakt, der blev tildelt til Arriva på baggrund af et udbud, som Trafikstyrelsen gennemførte. Kontrakten blev indgået i marts 2009, og Arriva begyndte trafikken i december 2010. Transportministeriet kunne ifølge Arriva-kontrakten kalde en option på forlængelse af kontrakten fra 2018 til 2020, hvilket Transportministeriet gjorde i maj 2015.

Kontrakten om togtrafikken i Midt- og Vestjylland omfatter alle nødvendige aktiviteter for at gennemføre togtrafikken, herunder personbefordring med tog, vedligeholdelse og klargøring af det rullende materiel samt drift og vedligehold af stationer på de midt- og vestjyske strækninger, som er vist nedenfor på kortet.



Kontrakten er en nettokontrakt, hvor Arriva modtager billetindtægterne.

I kontrakten mellem Arriva og Transportministeriet er der indbygget en incitamentsstruktur, som medfører, at Arriva modtager økonomisk bonus for høj rettidighed og høj kundetilfredshed og tilsvarende skal betale økonomisk bod for lav rettidighed og lav kundetilfredshed. Desuden skal Arriva betale en økonomisk bod for hvert aflyst tog, der kan henføres til årsager hos Arriva.

Arriva-kontrakten er tilgængelig på Transport- og Bygningsministeriets hjemmeside: <http://www.trm.dk/da/>. Desuden kan der læses mere om Arriva på Arrivas hjemmeside: <http://www.mitarriva.dk/>.

Tabel 3.1 | Fakta om Arriva-kontrakten

Midt- og Vestjylland	
Operatør*	Arriva Tog A/S
Kontraktens driftsperiode*	12. december 2010 til køreplansskiftet i december 2020 (idet option på kontraktforlængelse er kaldt).
Kontraktform*	Nettokontrakt
Strækninger*	Aarhus-Skjern, Aarhus-Struer, Struer-Thisted, Struer-Skjern, Skjern-Esbjerg, Esbjerg-Niebuil
Litra der benyttes i driften**	Coradia LINT 41

*Kilde: Kontrakten mellem Arriva og Transportministeriet.

**Kilde: 'Fakta om Arriva tog' fra Arrivas hjemmeside.

Produktion

Tabel 3.2 | Produktion, Arriva

	2011	2012	2013	2014
Planlagte togkm*	8,0 mio.	8,0 mio.	8,0 mio.	8,0 mio.
Realiseret togkm**	7,6 mio.	7,2 mio.	7,7 mio.	7,7 mio.
Kr. pr. realiseret togkm***	29,10	32,32	31,47	31,96

*Kilde: Opgørelser fra Transportministeriet.

**Kilde: Opgørelser fra Arriva.

***Udregnet som udbetalt kontraktbetaling, jf. Tabel 3.7, divideret med det realiserede antal togkm, jf. Tabel 3.2.

Af Tabel 3.2 fremgår det planlagte antal togkilometer og det realiserede antal togkilometer. Forskellen mellem tallene skyldes planlagte og uplanlagte aflysninger, som bl.a. kan være sporarbejder, signalproblemer og fejl på togene, som bevirker, at tog aflyses. Desuden fremgår tilskudskroner pr. realiseret togkm af tabellen.

Passagertal

Tabel 3.3 | Passagerudvikling og transportarbejde, Arriva

	2011	2012	2013	2014
Passagertal pr. år	6.405.386	6.142.344	6.323.026	6.872.333

Kilde: Opgørelser fra Arriva.

Af Tabel 3.3 fremgår antallet af passagerer i de anførte år.

Rettidighed

Tabel 3.4 | Operatørrettidighed i procent, Arriva

	2011	2012	2013	2014
Januar	99,6 %	99,5 %	99,5 %	99,5 %
Februar	99,6 %	99,2 %	99,4 %	99,5 %
Marts	99,5 %	99,6 %	99,6 %	99,5 %
April	99,1 %	99,4 %	99,6 %	99,4 %
Maj	99,4 %	99,6 %	99,7 %	99,5 %
Juni	98,5 %	99,7 %	99,5 %	99,5 %
Juli	99,1 %	99,4 %	99,6 %	99,5 %
August	99,4 %	99,4 %	99,5 %	99,6 %
September	99,3 %	99,6 %	99,4 %	99,6 %
Oktober	99,3 %	99,4 %	99,5 %	99,5 %
November	99,3 %	99,4 %	99,5 %	99,4 %
December	99,3 %	99,3 %	99,4 %	99,5 %
Total for hele året	99,3 %	99,45 %	99,5 %	99,5 %
Bonus Operatørrettidighed, mio. kr.	3,8	4,3	4,6	4,8

Kilde: Opgørelser fra Arriva og Transportministeriet.

Note: Er rettidigheden op til, men ikke 95,8 % gives en bod på 2,5 % af tilskuddet pr. måned. Er rettidigheden fra og med 95,8 % og op til, men ikke 96,7 % gives en bod på 1,5 % af tilskuddet pr. måned. Er rettidigheden fra og med 96,7 %, og op til, men ikke 97,6 % foretages der ingen regulering af tilskuddet pr. måned. Er rettidigheden fra og med 97,6 % og op til, men ikke 98,5 % gives en bonus på 1,0 % af tilskuddet pr. måned. Er rettidigheden fra og med 98,5 % og op til, men ikke 99,4 % gives en bonus på 2,0 % af tilskuddet pr. måned. Er rettidigheden fra og med 99,4 % og derover gives en bonus på 2,5 % af tilskuddet pr. måned. Jf. hovedkontraktens bilag 8, pkt. 2.2.

Af Tabel 3.4 fremgår Arrivas operatørrettidighed pr. måned i de anførte år – dvs. den rettidighed, som Arriva præsterer. Som det fremgår, har Arrivas operatørrettidighed i alle fire år ligget på et stabilt højt niveau, og Arriva har i alle fire år modtaget bonus for rettidighed.

Ifølge Arriva-kontrakten er et tog forsinket, når det afgår senere end 4:59 minutter i forhold til gældende køreplan.

Antal aflyste ankomster

I kontrakten mellem Transportministeriet og Arriva stilles der til forskel fra kontrakterne mellem DSB og Transportministeriet ikke krav om opgørelse af ”pålidelighed” forstået som en procentuel opgørelse af andelen af gennemført togtrafik, da det er ”Antal aflyste ankomster, som kan henføres til operatøren”, der er bodsbelagt.

Tabel 3.5 | Antal aflyste ankomster, Arriva

	2011	2012	2013	2014
Antal aflyste ankomster i alt*	1.214	2.007	1.956	1248
Antal aflyste ankomster som henføres til operatøren (andel i procent)	224 (18,45 %)	258 (12,85 %)	233 (11,91 %)	246 (19,71 %)
Bod for aflyste ankomster, kr.	261.639	377.103	372.934	271.772

Kilde: Opgørelser fra Arriva og Transportministeriet.

*Opgjort på baggrund af antal aflyste ankomster pr. registreringsstation, hvor årsagen kan henføres til Arriva.

Af Tabel 3.5 fremgår antal aflyste ankomster i alt, dvs. hvor både Arriva, Bandedanmark og andre forhold har været årsag til aflysninger af tog, samt antal aflyste antal ankomster, der skyldes forhold hos Arriva.

Af tabellen fremgår desuden størrelsen af den bod, som omfanget af aflysninger har givet anledning til.

Kundetilfredshed

Tabel 3.6 | Kundetilfredshed på en skala fra 1-10, Arriva

	2011	2012	2013	2014
Første halvår	7,4	7,5	7,7	8,0
Andet halvår	7,4	7,6	7,7	7,8
Bonus kundetilfredshed, mio. kr.	2,8	2,8	2,9	4,8

Kilde: Opgørelser fra Arriva og Transportministeriet.

Note: Det vægtede gennemsnit pr. halvår af Arrivas kundetilfredshedsmålinger, hvorefter bod/bonus bestemmes: Er kundetilfredsheden op til, men ikke 3,4, gives en bod på 2,5 % af tilskuddet pr. halvår. Er kundetilfredsheden fra og med 3,4 og op til, men ikke 4,2, gives en bod på 1,5 % af tilskuddet pr. halvår. Er kundetilfredsheden fra og med 4,2 og op til, men ikke 5,0, gives en bod på 0,75 % af tilskuddet pr. halvår. Er kundetilfredsheden fra og med 5,0 og op til, men ikke 6,2, foretages ingen regulering af tilskuddet. Er kundetilfredsheden fra og med 6,2 og op til, men ikke 7,0, gives en bonus på 0,75 % af tilskuddet pr. halvår. Er kundetilfredsheden fra og med 7,0 og op til, men ikke 7,8, gives en bonus på 1,5 % af tilskuddet pr. halvår. Er kundetilfredsheden fra og med 7,8 og derover, gives en bonus på 2,5 % af tilskuddet pr. halvår. Jf. hovedkontraktens bilag 8, pkt. 3.2.

Arriva er forpligtet til hvert halve år at afdække kundetilfredsheden på baggrund af spørgeskemaer blandt passagererne.

Af Tabel 3.6 fremgår resultatet af disse halvårslige kundetilfredshedsundersøgelser, ligesom størrelsen af bonus fremgår.

Kontraktbetaling

Tabel 3.7 | Kontraktbetaling, Arriva

	2011	2012	2013	2014
Kontraktbetaling, mio. kr. *	221,3	232,2	241,3	245,1

* Den udbetalte kontraktbetaling til Arriva i årene 2011, 2012, 2013 og 2014 fremgår af Statsregnskaberne for årene 2011, 2012, 2013 og 2014, § 28.52.03.

Af Tabel 3.7 fremgår det beløb, som Arriva har modtaget i kontraktbetaling de anførte fire år. Forskellene i størrelsen af kontraktbetaling i de fire år skyldes bl.a. opførelsen af bod/bonus samt årlig opregning af PL-niveau.

3.2. S-togkontrakten 2005-2014

S-togkontrakten er med hjemmel i PSO-forordningen tildelt DSB S-Tog a/s (i dag DSB) uden forudgående udbud.

Kontrakten omfatter alle nødvendige aktiviteter for at gennemføre togtrafikken, herunder personbefordring med tog, vedligeholdelse og klargøring af det rullende materiel samt drift og vedligehold af stationer på de strækninger i Hovedstadsområdet, som er vist nedenfor på kortet.



Kontrakten er en nettokontrakt, hvor DSB modtager billetindtægterne.

I S-togkontrakten er der indbygget en incitamentsstruktur, hvor DSB kan ifalde bod for lav kundetilfredshed. Der er ikke bod og bonus på rettidighed eller pålidelighed.

På Transport- og Bygningsministeriets hjemmeside kan S-togkontrakten findes: <http://www.trm.dk/da/>. Desuden kan der læses mere om S-togtrafikken på DSB's hjemmeside: <http://www.dsb.dk/>.

Tabel 3.8 | Fakta om kontrakten mellem DSB og Transportministeriet om S-togtrafikken

DSB 2005-2014	
Operatør*	DSB
Kontraktens driftsperiode*	1. januar 2005 - 31. december 2014
Kontraktform*	Nettokontrakt
Strækninger*	Hellerup-København H-Valby, Dybbølsbro-Køge, Valby-Høje Taastrup, Valby-Vanløse-Frederikssund, Svanemøllen-Ryparken-Farum, Hellerup-Hillerød, Hellerup-Klampenborg og Hellerup-Flintholm-Ny Elbjerg (Ringbanen)
Litra der benyttes i driften**	SA (8-vognstog) of SE (4-vognstog)

*Kilde: Kontrakten mellem DSB og Transportministeriet.

**Kilde: 'Tog i drift' fra DSB's hjemmeside.

Produktion

Tabel 3.9 | Produktion, DSB, S-togtrafikken

	2010	2011	2012	2013	2014
Planlagte togkm	15,0 mio.	15,7 mio.	15,9 mio.	16,2 mio.	16,2 mio.
Realiseret togkm	14,7 mio.	15,2 mio.	15,5 mio.	15,8 mio.	16,1 mio. 075.000
Kr. pr. realiseret togkm*	87,38	82,22	78,26	72,91	72,83

Kilde: Opgørelser fra DSB.

*Udregnet som udbetalt kontraktbetaling, jf. Tabel 3.15, divideret med det realiserede antal togkm, jf. Tabel 3.9.

Af Tabel 3.9 fremgår det planlagte antal togkilometer og det realiserede antal togkilometer. Forskellen mellem tallene skyldes planlagte og uplanlagte aflysninger, som bl.a. kan være sporarbejder, signalproblemer og fejl på togene, som bevirker at tog aflyses. Desuden fremgår tilskudskroner pr. realiseret togkm af tabellen.

Passagertal

Tabel 3.10 | Passagerudvikling og transportarbejde, DSB, S-togtrafikken

	2010	2011	2012	2013	2014
Passagertal pr. år	92.995.000	103.771.000	106.157.000	109.242.000	111.683.000

Kilde: Opgørelser fra DSB.

Af Tabel 3.10 fremgår antallet af passagerer i de anførte år i S-togtrafikken.

Rettidighed

Tabel 3.11 | Rettidighed, DSB, S-togtrafikken

	2010	2011	2012	2013	2014
1. kvartal*	93,7 %	95,5 %	96,5 %	96,8 %	98,3 %
2. kvartal*	95,9 %	94,8 %	96,9 %	96,9 %	98,6 %
3. kvartal*	95,1 %	93,2 %	96,7 %	96,3 %	98,4 %
4. kvartal*	94,0 %	95,6 %	94,4 %	96,8 %	98,4 %
Total for hele året*	94,0 %	94,8 %	96,2 %	96,8 %	98,4 %
Minimumskrav**	93,8 %	93,9 %	94,0 %	94,0 %	97,5 %

*Kilde: DSB's opgørelser.

**Kilde: Kontrakten mellem DSB og Transportministeriet, jf. tillægsaftale 2, pkt. 4.

Af Tabel 3.11 fremgår den opnåede rettidighed i S-togtrafikken i hvert kvartal i de anførte år. Ved at sammenholde den totale rettidighed for hele året med minimumskravet for det pågældende år fremgår det, at DSB i alle fem år har overholdt kontraktens minimumskrav. I S-togkontrakten er et tog forsinket, hvis det afgår senere end 2:29 minutter i forhold til gældende køreplan.

Pålidelighed

Tabel 3.12 | Pålidelighed, DSB, S-togtrafikken

	2010	2011	2012	2013	2014
1. kvartal*	95,8 %	97,7 %	97,3 %	97,6 %	98,3 %
2. kvartal*	98,1 %	97,7 %	97,6 %	98,3 %	98,6 %
3. kvartal*	96,9 %	95,2 %	97,3 %	97,9 %	98,4 %
4. kvartal*	96,0 %	97,7 %	97,1 %	98,8 %	98,4 %
Total for hele året*	96,0 %	97,1 %	97,4 %	98,2 %	98,4 %
Minimumskrav**	97,4 %	97,4 %	97,5 %	97,5 %	97,5 %

*Kilde: DSB's opgørelser.

**Kilde: Kontrakten mellem DSB og Transportministeriet, jf. tillægsaftale 2, pkt. 4.

Af Tabel 3.12 fremgår den opnåede pålidelighed (omfanget af aflysninger) i S-togtrafikken i de anførte år. Ved at sammenholde den totale pålidelighed for hele året med minimumskravet for det pågældende år fremgår det, at DSB har overholdt kontraktens minimumskrav i 2013 og 2014, men ikke i 2010, 2011 og 2012.

Tabel 3.13 | Antal aflyste ankomster, S-togtrafikken

	2010	2011	2012	2013	2014
Antal aflyste ankomster i alt*	318.893	277.163	236.312	218.584	135.378
Antal aflyste ankomster som henføres til operatøren (andel i procent)	87.692 (27,5 %)	52.840 (19,06 %)	51.243 (21,68 %)	43.653 (19,97 %)	33.817 (25 %)

*Antal aflyste ankomster er opgjort pr. samtlige S-togsstationer.

Kilde: Opgørelser fra DSB på baggrund af DSB's årsrapporteringer fra 2010-2014.

Af Tabel 3.13 fremgår antal aflyste ankomster i alt, dvs. hvor både DSB, Bannedanmark og andre eksterne forhold har været årsag til aflysninger af tog, samt antal aflyste antal ankomster, der skyldes forhold hos DSB.

Kundetilfredshed

Tabel 3.14 | Kundetilfredshed, DSB, S-togtrafikken

	2010	2011	2012	2013	2014
Første halvår	7,46	7,45	7,53	7,70	7,53
Andet halvår	7,40	7,64	7,47	7,43	7,64
Bod for kundetilfredshed	Ej bod	Ej bod	Ej bod	Ej bod	Ej bod

Kilde: DSB's opgørelser: Resultat af kundetilfredshedsundersøgelserne for hvert halvår.

Note: Er kundetilfredsheden mindre end 2,5 medfører det en bod på 3.333.000 kr. Er kundetilfredsheden fra og med 2,5 og op til 3,74 medfører det en bod på 1.666.500 kr. Er kundetilfredsheden fra og med 3,75 og derover foretages der ingen regulering. Jf. kontrakten mellem DSB og Transportministeriet om S-togtrafikken, tillægskontrakt 2, pkt. 8.

DSB er forpligtet til hvert halve år at afdække kundetilfredsheden på baggrund af spørgeskemaer blandt passagererne i S-togtrafikken.

Af Tabel 3.14 fremgår resultatet af disse halvårlige kundetilfredshedsundersøgelser, ligesom det oplyses, at DSB ikke er ifaldet bod på baggrund af lav kundetilfredshed.

Kontraktbetaling

Tabel 3.15 | Kontraktbetaling, DSB, S-togtrafikken

	2010	2011	2012	2013	2014
Kontraktbetaling, mio. kr.	1.280,9*	1.248,1**	1.214,6**	1.154,4**	1.170,8**

* Den udbetalte kontraktbetaling til DSB's S-togtrafik i 2010 fremgår af Statsregnskabet for 2010, § 28.61.01.20.

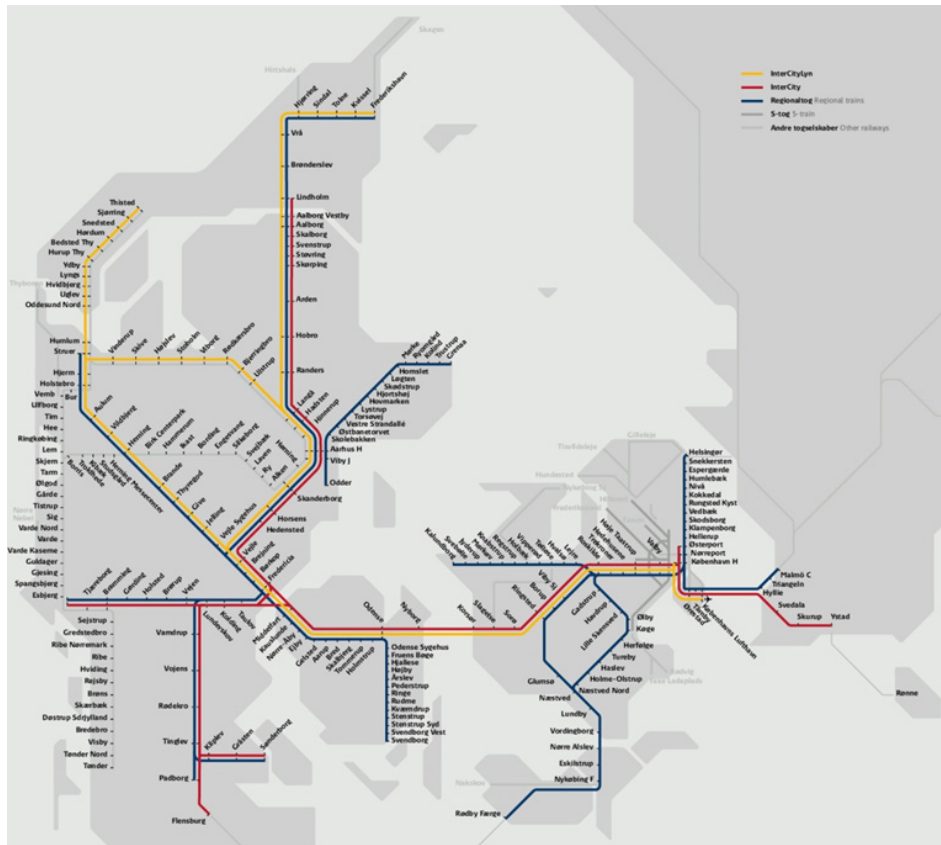
**Den udbetalte kontraktbetaling til DSB's S-togtrafik i 2011, 2012, 2013 og 2014 fremgår af Statsregnskaberne for årene 2011, 2012, 2013 og 2014, § 28.52.01.20.

Af Tabel 3.15 fremgår de beløb, som DSB har modtaget i kontraktbetaling til S-togtrafikken i de anførte fem år. Som det fremgår af S-togkontraktens Tabel 5.1, er der forskel i størrelsen af kontraktbetalingen i de fem år. Årsagen hertil er bl.a. faldende omkostninger til forrentning og afskrivning af S-togmateriellet samt et løbende effektiviseringskrav.

3.3. Fjern- og regionaltogkontrakten 2005-2014

Fjern- og regionalkontrakten er med hjemmel i PSO-forordningen tildelt DSB uden forudgående udbud.

Kontrakten omfatter alle nødvendige aktiviteter for at gennemføre togtrafikken, herunder personbefordring med tog, vedligeholdelse og klargøring af det rullende materiel samt drift og vedligehold af stationer på de røde, gule og blå strækninger, som er vist nedenfor på kortet.



Kontrakten om fjern- og regionaltog er en nettokontrakt, hvor DSB modtager billetindtægterne.

I fjern- og regionalkontrakten er der indbygget en incitamentsstruktur, hvor DSB kan ifalde bod for lav kundetilfredshed. Der er ikke bod og bonus på rettidighed eller pålidelighed.

På Transport- og Bygningsministeriets hjemmeside kan fjern- og regionalkontrakten findes: <http://www.trm.dk/da/>. Desuden kan der læses mere om fjern- og regionaltogtrafikken på DSB's hjemmeside: <http://www.dsb.dk/>.

Tabel 3.16 | Fakta om fjern- og regionalkontrakten, DSB

DSB Fjern- og regionaltog 2005-2014	
Operatør*	DSB
Kontraktens driftsperiode*	1. januar 2005 – 31. december 2014
Kontraktform*	Nettokontrakt
Strækninger*	København-Odense-Århus-Frederikshavn. Roskilde-Kalundborg. Roskilde-Køge-Næstved. Ringsted-Nykøbing Falster-Rødby. Odense-Svendborg. Århus-Grenå, Snoghøj-Kolding, Fredericia-Taulov. Kolding-Esbjerg. Lunderskov-Tinglev-Sønderborg. Tinglev-Padborg. Vejle-Herning-Struer.
Litra der benyttes i driften**	ME, EA (lokomotiver) MQ, MP, MR, MF, MG og ER (togsæt) B (dobbeltdækkervogne)

*Kilde: Kontrakten mellem DSB og Transportministeriet.

**Kilde: 'Tog i drift' fra DSB's hjemmeside.

Produktion

Tabel 3.17 | Produktion, DSB, Fjern- og regionaltog

	2010	2011	2012	2013	2014
Planlagte togkm	39,6 mio.	39,8 mio.	37,8 mio.	39,7 mio.	39,2 mio.
Realiseret togkm	37,9 mio.	38,2 mio.	37,6 mio.	37,9 mio.	38,0 mio.
Kr. pr. realiseret togkm*	64,82	70,46	68,30	64,78	72,60

Kilde: Opgørelser fra DSB.

*Udregnet som udbetalt kontraktbetaling, jf. Tabel 3.23, divideret med det realiserede antal togkm, jf. Tabel 3.17.

Af Tabel 3.17 fremgår det planlagte antal togkilometer og det realiserede antal togkilometer. Forskellen mellem tallene skyldes planlagte og uplanlagte aflysninger, som bl.a. kan være sporarbejder, signalproblemer og fejl på togene, som bevirker at tog aflyses. Desuden fremgår tilskudskroner pr. realiseret togkm af tabellen.

Passagertal

Tabel 3.18 | Passagerudvikling og transportarbejde, DSB, Fjern- og regionaltog

	2010	2011	2012	2013	2014
Passagertal pr. år	47.841.000	49.191.000	50.849.000	51.196.000	51.795.000

Kilde: Opgørelser fra DSB.

Af Tabel 3.18 fremgår antallet af passagerer i fjern- og regionaltogtrafikken i de anførte fem år.

Rettidighed

Tabel 3.19 | Rettidighed, DSB, Fjern- og regionaltog

	2010	2011	2012	2013	2014
1. kvartal*	88,2 %	90,5 %	95,2 %	94,4 %	96,2 %
2. kvartal*	92,2 %	90,5 %	94,9 %	93,7 %	94,4 %
3. kvartal*	92,4 %	91,0 %	94,9 %	91,6 %	93,4 %
4. kvartal*	86,4 %	91,7 %	90,3 %	91,9 %	92,3 %
Total for hele året*	89,7 %	90,6 %	94,3 %	93,1 %	94,1 %
Rettidighedskrav**	90,0 %	90,2 %	90,5 %	90,6 %	90,6 %

*Kilde: Opgørelser fra DSB.

** Kontrakten mellem DSB og Transportministeriet, jf. tillægsaftale 4, pkt. 5.

Af Tabel 3.19 fremgår den opnåede rettidighed i fjern- og regionaltogtrafikken i hvert kvartal i de anførte fem år. Ved at sammenholde den totale rettidighed for hele året med minimumskravet for det pågældende år, fremgår det, at DSB har overholdt kontraktens minimumskrav i 2011, 2012, 2013 og 2014, men ikke i 2010.

I fjern- og regionalkontrakten er et tog forsinket, hvis det afgår senere end 5:59 minutter i forhold til gældende køreplan.

Pålidelighed

Tabel 3.20 | Pålidelighed, DSB, Fjern- og regionaltog

	2010	2011	2012	2013	2014
1. kvartal*	97,6 %	98,1 %	99,0 %	98,9 %	99,3 %
2. kvartal*	98,5 %	98,6 %	99,1 %	99,2 %	99,0 %
3. kvartal*	98,5 %	98,2 %	99,5 %	99,0 %	98,9 %
4. kvartal*	97,2 %	97,3 %	98,8 %	96,7 %	98,8 %
Total for hele året*	97,6 %	97,5 %	99,1 %	99,1 %	99,0 %
Pålidelighedskrav**	99,3 %	99,3 %	99,3 %	99,3 %	99,5 %

*Kilde: Opgørelser fra DSB.

**Kilde: Kontrakten mellem DSB og Transportministeriet, jf. tillægsaftale 4, pkt. 2.

Af Tabel 3.20 fremgår den opnåede pålidelighed (omfanget af aflysninger) i fjern- og regionaltogtrafikken i de anførte fem år. Ved at sammenholde den totale pålidelighed for hele året med minimumskravet for det pågældende år, fremgår det, at DSB ikke i hverken 2010, 2011, 2012, 2013 eller 2014 har overholdt kravene til pålidelighed.

Tabel 3.21 | Antal aflyste ankomster, DSB Fjern- og regionaltog

	2010	2011	2012	2013	2014
Antal aflyste ankomster i alt*	23.542	42.074	14.739	20.965	18.207
Antal aflyste ankomster som henføres til operatøren (andel i procent)	11.127 (47,27 %)	11.992 (28,5 %)	3.426 (23,24 %)	5.910 (28,19 %)	4.944 (27,15 %)

Kilde: Opgørelser fra DSB på baggrund af DSB's årsrapporter.

*Antal aflyste ankomster er opgjort på udvalgte fjern- og regionaltogstationer.

Af Tabel 3.21 fremgår antal aflyste ankomster i alt, dvs. hvor både DSB, Baneland og andre eksterne forhold har været årsag til aflysninger af tog, samt antal aflyste ankomster, der skyldes forhold hos DSB.

Kundetilfredshed

Tabel 3.22 | Kundetilfredshed, DSB, Fjern- og regionaltog

	2010	2011	2012	2013	2014
Første halvår	7,61	7,56	7,84	7,70	7,89
Andet halvår	7,69	7,65	7,60	7,62	7,62
Bod for kundetilfredshed	Ej bod	Ej bod	Ej bod	Ej bod	Ej bod

Kilde: Opgørelser fra DSB på baggrund af DSB's kundetilfredhedsmålinger og opgørelser fra Transportministeriet.

Note: Er kundetilfredsheden mindre end 2,5 medfører det en bod på 6.666.000 kr. Er kundetilfredsheden fra og med 2,5 og op til og med 3,74 medfører det en bod på 4.166.250 kr. Er kundetilfredsheden fra og med 3,75 og derover foretages der ingen regulering. Jf. kontrakten mellem DSB og Transportministeriet om Fjern- og regionaltog, tillægskontrakt 4. pkt. 2.

DSB er forpligtet til hvert halve år at afdække kundetilfredsheden på baggrund af spørgeskemaer blandt passagererne i fjern- og regionaltogtrafikken.

Af Tabel 3.22 fremgår resultatet af disse halvårlige kundetilfredshedsundersøgelser, ligesom det oplyses, at DSB ikke er ifaldet bod på baggrund af lav kundetilfredshed.

Kontraktbetaling

Tabel 3.23 | Kontraktbetaling, DSB, Fjern- og regionaltog

	2010	2011	2012	2013	2014
Kontraktbetaling, mio. kr.	2.458,3*	2.691,3**	2.566,9**	2.460,6**	2.760,7**

* Den udbetalte kontraktbetaling til DSB's fjern- og regionaltogtrafik i 2010 fremgår af Statsregnskabet for 2010, § 28.61.01.10.

**Den udbetalte kontraktbetaling til DSB's fjern- og regionaltogtrafik i 2011, 2012, 2013 og 2014 fremgår af Statsregnskaberne for årene 2011, 2012, 2013 og 2014, § 28.52.01.10.

Af Tabel 3.23 fremgår de beløb, som DSB har modtaget i kontraktbetaling til fjern- og regionaltrafikken i de anførte fem år. Som det fremgår af Fjern- og regionalkontraktens Tabel 7.1, er der forskel i størrelsen af kontraktbetalingen i de fem år. Årsagen hertil er bl.a. afskrivninger på IC2- og IC4-togsæt samt indgåelse af tillægskontrakter med indvirkning på kontraktbetalingen, herunder om lukning af Gedserbanen og ændring af lokomotivføreruddannelsen.

3.4. Øresundskontrakten 2009-2015

Øresundskontrakten er tildelt DSB First Danmark A/S (i dag DSB Øresund A/S) på baggrund af et udbud.

Kontrakten omfatter alle nødvendige aktiviteter for at gennemføre togtrafikken på strækningen mellem Helsingør og København H og videre til Københavns Lufthavn, Kastrup og landegrænsen mod Sverige, herunder personbefordring med tog, vedligeholdelse og klargøring af det rullende materiel samt drift og vedligehold af stationerne fra og med Helsingør station til og med Skodsborg station samt Ørestad station og Tårnby station.

Trafikken gennemføres i samarbejde med Transdev³, der kører på en kontrakt, som Skånetrafiken har udbudt i samarbejde med en række sydsvenske trafikelskaber. På denne baggrund er der indgået en samarbejdsaftale mellem Transportministeriet og Skånetrafiken, der regulerer samarbejdet om trafikken mellem de to trafikkbøbere.

På kortet nedenfor vises de danske og svenske strækninger, der tilsammen udgør Øresundstrafikken.



³ Pr. 11. december 2011 udføres trafikken på svensk side af det franske togselskab Transdev (tidligere Veolia).

Kontrakten er en bruttokontrakt, hvor staten modtager billetindtægterne. DSB Øresund tildeles dog hvert år 12 % af stigningen i billetindtægter ift. de realiserede billetindtægter i 2008, pristalsreguleret. Endvidere tildeles DSB Øresund en bonus eller bod på baggrund af passagerudviklingen.

I Øresundskontrakten er der indbygget en incitamentsstruktur. Det vil sige, at DSB Øresund opnår økonomisk bonus for høj rettidighed og høj kundetilfredshed, men skal betale bod for lav rettidighed og lav kundetilfredshed. Desuden skal DSB Øresund betale bod for aflyste ankomster, og ved for mange Øresundstogsæt på værksted trækker Transport- og Bygningsministeriet et forholdsmæssigt afslag. Endvidere modtager DSB Øresund en bonus ved stigende passagertal.

På Transport- og Bygningsministeriets hjemmeside kan Øresundskontrakten findes: <http://www.trm.dk/da/>. Desuden kan der læses mere om DSB Øresund på DSB Øresunds hjemmeside: <http://dsboresund.dk/>.

Tabel 3.24 | Fakta om kontrakten mellem DSB Øresund og Transportministeriet

Kystbanen og Øresund 2009-2015	
Operatør*	DSB Øresund
Kontraktens driftsperiode*	11. januar 2009 til 13. december 2015
Kontraktform*	Bruttokontrakt
Strækninger*	Kbh H-Kastrup Lufthavn, Kastrup/Landegrænsen
Litra der benyttes i driften**	Litra ET og ER

*Kilde: Kontrakten mellem DSB Øresund og Transportministeriet.

**Kilde: 'Om Øresundstog' fra DSB Øresunds hjemmeside.

Produktion

Tabel 3.25 | Produktion, DSB Øresund

	2011	2012	2013	2014
Planlagte togkm	5,1 mio.	4,5 mio.	4,9 mio.	4,7 mio.
Realiseret togkm	4,8 mio.	4,3 mio.	4,8 mio.	4,6 mio.
Kr. pr. realiseret togkm*	42,27	41,88	39,31	38,65

Kilde: Opgørelser fra DSB Øresund.

*Udregnet som udbetalt kontraktbetaling minus billetindtægter, jf. Tabel 3.31, divideret med det realiserede antal togkm, jf. Tabel 3.25.

Af Tabel 3.25 fremgår det planlagte antal togkilometer og det realiserede antal togkilometer. Forskellen mellem tallene skyldes planlagte og uplanlagte aflysninger, som bl.a. kan være sporarbejder, signalproblemer og fejl på togene, som bevirker at tog aflyses. Desuden fremgår tilskudskroner pr. realiseret togkm af tabellen.

Passagerudvikling

Tabel 3.26 | Passagertal over Øresund hhv. på Kystbanen og Kastrupbanen, DSB Øresund

	2011	2012	2013	2014
Passagertal, over Øresund	10.400.000	11.000.000	11.400.000	11.400.000
Passagertal, på Kystbanen og Kastrupbanen	14.600.000	14.600.000	15.100.000	15.400.000

Kilde: Opgørelser fra Trafikstyrelsen.

Af Tabel 3.26 fremgår antallet af passagerer i den danske del af Øresunds-trafikken i de anførte fire år.

Rettidighed

Tabel 3.27 | Rettidighed Operatør Døgn, DSB Øresund

	2011	2012	2013	2014
Januar	98,9 %	98,7 %	98,5 %	98,5 %
Februar	98,5 %	98,4 %	98,9 %	98,7 %
Marts	98,9 %	98,9 %	98,8 %	99,1 %
April	99,1 %	98,8 %	99,1 %	98,4 %
Maj	99,0 %	97,3 %	98,0 %	98,3 %
Juni	98,6 %	98,3 %	97,8 %	98,6 %
Juli	98,9 %	98,8 %	96,4 %	97,9 %
August	98,8 %	98,6 %	97,4 %	97,6 %
September	98,9 %	98,7 %	97,0 %	98,5 %
Oktober	98,8 %	98,2 %	98,5 %	98,5 %
November	98,6 %	97,7 %	98,3 %	98,2 %
December	97,8 %	97,5 %	98,3 %	98,0 %
Total for hele året	98,7 %	98,3 %	98,1 %	98,4 %
Bonus for Rettidighed Operatør Døgn, mio. kr.	13,7	8,5	6,6	8,9

Kilde: Opgørelser fra Transportministeriet.

Note: Er rettidigheden fra og med 95,0 % og op til, men ikke 96,0 %, medfører det en bod på 5,0 % af vederlaget pr. måned. Er rettidigheden fra og med 96,0 % og op til, men ikke 96,5 %, medfører det en bod på 3,0 % af vederlaget pr. måned. Er rettidigheden fra og med 96,5 % og op til, men ikke 96,9 %, medfører det en bod på 2,0 % af vederlaget pr. måned. Er rettidigheden fra og med 96,9 % og op til, men ikke 97,3 %, medfører det en bod på 1 % af vederlaget pr. måned. Er rettidigheden fra og med 97,3 % og op til, men ikke 97,7 %, reguleres der ikke i vederlaget pr. måned. Er rettidigheden fra og med 97,7 % og op til, men ikke 98,1 %, medfører det en bonus på 1 % af vederlaget pr. måned. Er rettidigheden fra og med 98,1 %, men ikke 98,5 %, medfører det en bonus på 2,0 % af vederlaget pr. måned. Er rettidigheden fra og med 98,5 % og op til, men ikke 99,0 %, medfører det en bonus på 3,0 % af vederlaget pr. måned. Er rettidigheden fra og med 99,0 % og derover medfører en bonus på 5,0 % af vederlaget pr. måned. Jf. hovedkontraktens bilag 8, pkt. 4.4.1.

Af Tabel 3.277 fremgår DSB Øresunds Rettidighed Operatør Døgn de anførte fire år – dvs. den rettidighed, som DSB Øresund præsterer i løbet af hele døgnnet. Som det fremgår, har operatørrettidighed været stabil, og DSB Øresund har i alle fire år modtaget bonus for rettidighed.

I Øresundskontrakten er et tog forsinket, når det afgår senere end 4:59 minutter i forhold til gældende køreplan.

Tabel 3.28 | Rettidighed Operatør Myldretid, DSB Øresund

	2011	2012	2013	2014
Januar	99,1 %	98,7 %	98,8 %	98,3 %
Februar	98,0 %	98,4 %	98,5 %	98,9 %
Marts	98,7 %	99,1 %	98,9 %	99,3 %
April	98,9 %	98,7 %	99,0 %	98,5 %
Maj	99,2 %	97,1 %	98,0 %	98,2 %
Juni	99,0 %	98,8 %	97,9 %	98,2 %
Juli	99,3 %	98,7 %	97,2 %	97,4 %
August	98,9 %	98,6 %	98,1 %	97,6 %
September	99,1 %	98,8 %	97,0 %	98,6 %
Oktober	99,1 %	98,3 %	98,7 %	98,3 %
November	98,6 %	98,1 %	97,8 %	98,3 %
December	98,5 %	97,3 %	97,9 %	97,3 %
Total for hele året	98,9 %	98,4 %	98,2 %	98,3 %
Bonus for Rettidighed Operatør Myldretid, mio. kr.	3,6	2,4	1,9	1,8

Kilde: Opgørelser fra Transportministeriet.

Note: Er rettidigheden op til, men ikke 95,0 % medfører det en bod på 1,0 % af vederlaget pr. måned. Er rettidigheden fra og med 95,0 % og op til, men ikke 96,0 %, medfører det en bod på 0,75 % af vederlaget pr. måned. Er rettidigheden fra og med 96,5 %, men ikke 96,9 %, medfører det en bod på 0,25 %. Er rettidigheden fra og med 96,9 % og op til, men ikke 97,7 %, foretages der ingen regulering af det månedlige vederlag. Er rettidigheden fra og med 97,7 % og op til, men ikke 98,1 %, medfører det en bonus på 0,25 % af vederlaget pr. måned. Er rettidigheden fra og med 98,1 % og op til, men ikke 98,5 %, medfører det en bonus på 0,5 % af vederlaget pr. måned. Er rettidigheden fra og med 98,5 % og op til, men ikke 99,0 %, medfører det en bonus på 0,75 % af vederlaget pr. måned. Er rettidigheden fra og med 99,0 % og derover medfører en bonus på 1,0 % af vederlaget pr. måned. Jf. hovedkontraktens bilag 8, pkt. 4.4.2.

Af Tabel 3.28 fremgår DSB Øresunds Rettidighed Operatør Myldretid i de anførte fire år – dvs. den rettidighed som DSB Øresund præsterer i myldretiden. Som det fremgår, har operatørrettidighed været stabil, og DSB Øresund har i alle fire år modtaget bonus for rettidighed.

I Øresundskontrakten er et tog forsinket, når det afgår senere end 4:59 minutter i forhold til gældende køreplan.

Antal aflyste ankomster

I kontrakten mellem Transportministeriet og DSB Øresund stilles der til forskel fra kontrakterne mellem DSB og Transportministeriet ikke krav om opgørelse af ”pålidelighed” forstået som en procentuel opgørelse af andelen af gennemført togtrafik, da det er ”Antal aflyste ankomster, som kan henføres til operatøren”, der er bodsbelagt.

Tabel 3.29 | Antal aflyste ankomster, DSB Øresund

	2011	2012	2013	2014
Antal aflyste ankomster i alt*	11.429	5.619	5.342	8.945
Antal aflyste ankomster som henføres til operatøren (andel i procent)*	1.149 (10,05 %)	1.618 (28,80 %)	2.264 (42,38 %)	2.007 (22,44 %)
Bod for aflyste ankomster, mio. kr.**	-1,4	-1,8	-2,6	-1,8

*Kilde: Opgørelser fra Banedanmark.

**Kilde: Opgørelser fra Transportministeriet. Note: Operatøren betaler pr. aflyst ankomst, som henføres til Operatøren, en bod på 1.000,00 DKK i november 2006 -prinsniveau.

Af Tabel 3.29 fremgår antal aflyste ankomster i alt, dvs. hvor både DSB Øresund, Banedanmark og andre eksterne forhold har været årsag til aflysninger af tog, samt antal aflyste antal ankomster, der skyldes forhold hos DSB Øresund. Af tabellen fremgår desuden størrelsen af den bod som omfanget af aflysninger har givet anledning til.

Kundetilfredshed

Tabel 3.30 | Kundetilfredshed, DSB Øresund

	2011	2012	2013	2014
Første halvår	6,57	6,80	6,85	6,58
Andet halvår	6,49	6,69	6,65	6,84
Bonus kundetilfredshed i mio. kr.	1,7	3,1	3	3

Kilde: Opgørelser fra Transportministeriet.

Note: Er kundetilfredsheden fra og med 0,0 og op til, men ikke 2,0 medfører det en bod på 3,0 % af vederlaget pr. halvår, er kundetilfredsheden fra og med 2,0 og op til, men ikke 3,00, medfører det en bod på 2,25 % af vederlaget pr. halvår, er kundetilfredsheden fra og med 3,00 og op til, men ikke 4,00, medfører det en bod på 1,5 % af vederlaget pr. halvår, er kundetilfredsheden fra og med 4,00 og op til, men ikke med 5,00, medfører en bod på 0,75 % af vederlaget pr. halvår, er kundetilfredsheden fra og med 5,00 og op til, men ikke 6,5, medfører ingen regulering af vederlaget, er kundetilfredsheden fra og med 6,50 og op til, men ikke 7,25, medfører en bonus på 0,75 % af vederlaget pr. halvår, er kundetilfredsheden fra og med 7,25 og op til, men ikke 8,00, medfører en bonus på 1,5 % af vederlaget pr. halvår, er kundetilfredsheden fra og med 8,00 og op til, men ikke 9,00, medfører en bonus på 2,25 % af vederlaget pr. halvår og en kundetilfredshed fra og med 9,00 og derover medfører en bonus på 3,0 % af vederlaget pr. halvår, jf. hovedkontraktens bilag 8, pkt. 5.5

DSB Øresund er forpligtet til hvert halve år at afdække kundetilfredsheden på baggrund af spørgeskemaer blandt passagererne.

Af Tabel 3.300 fremgår resultatet af disse halvårlige kundetilfredshedsundersøgelser, ligesom størrelsen af bonus fremgår.

Kontraktbetaling

Tabel 3.31 | Kontraktbetaling, DSB Øresund

	2011	2012	2013	2014
Statens nettotilskud, mio. kr.*	202,9	180,1	188,7	177,8

*Statens nettotilskud udgør statens kontraktbetaling til DSB Øresund minus billetindtægter, jf. Statsregnskaberne for årene 2011, 2012, 2013 og 2014, § 28.52.05.10.

Af Tabel 3.3131 fremgår statens nettotilskud til DSB Øresund i de anførte fire år. Forskellene i størrelsen af kontraktbetaling i de fire år skyldes bl.a. opgørelse af bod/bonus samt årlig opregning af PL-niveau.

