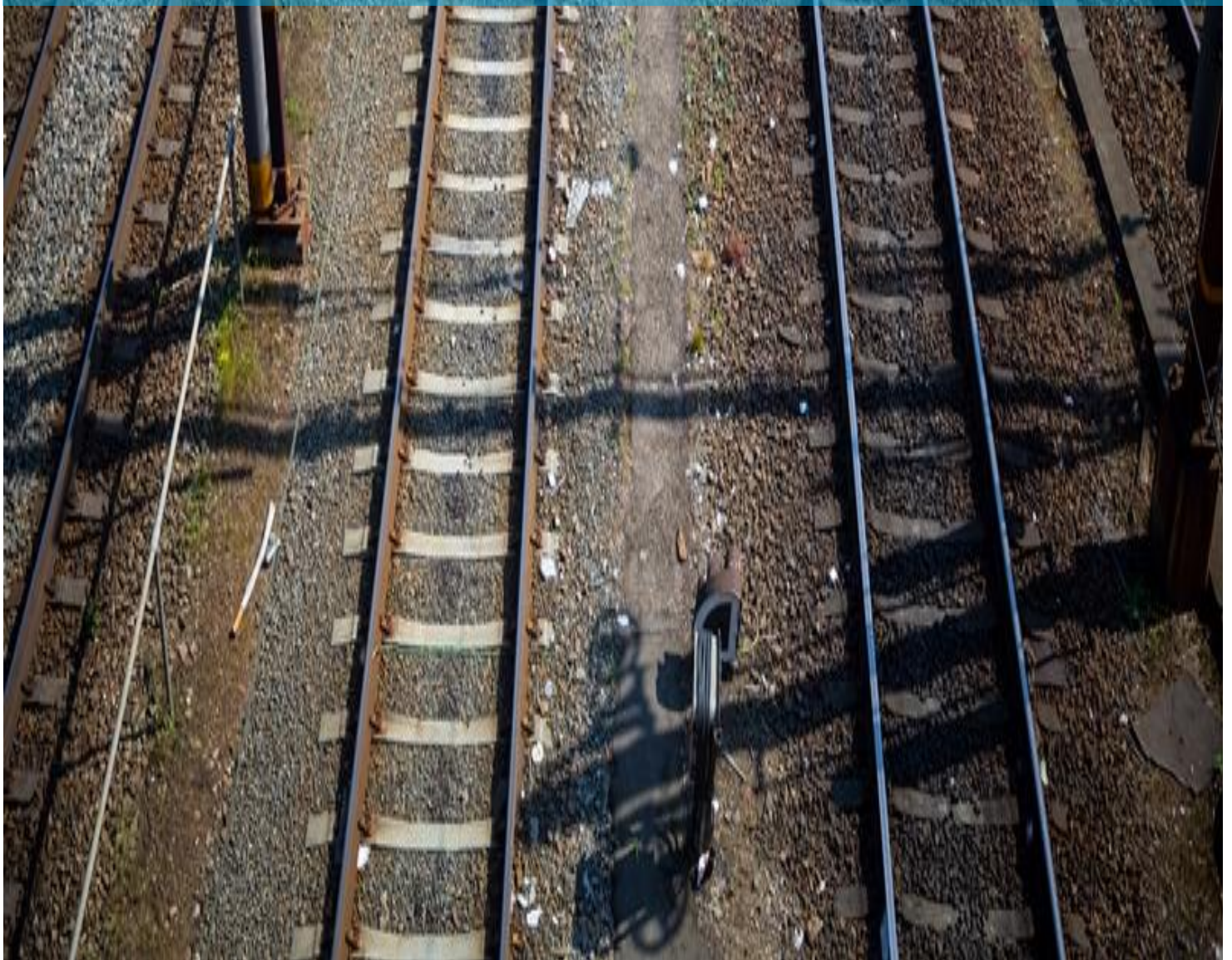


# Trafikkøbsrapport 2015

Trafikkøb 2015



## Trafikkøbsrapport 2015

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 2015



# 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. DSB-kontrakten 2015-2024 .....	14
3.3. Øresundskontrakten 2009-2015 .....	20

# 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 give mulighed for at vurdere den indkøbte trafiks effektivitet, kvalitet og finansiering.

Rapporten skal også indeholde oplysninger, om der er tildelt enerettigheder. I de kontrakter, der er indgået mellem Transport- og Bygningsministeriet 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 tre kontrakter om jernbanetrafik, som Transport- og Bygningsministeriet er part i. Det drejer sig om følgende:

- Kontrakt mellem Arriva Tog A/S (herefter: "Arriva") og Transport- og Bygningsministeriet 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 Transport- og Bygningsministeriet om trafik udført som offentlig service i perioden 2015-2024 (herefter: "DSB-kontrakten"). Kontrakten er med hjemmel i PSO-forordningens Artikel 5, stk. 6, tildelt DSB uden forudgående udbud.
- Kontrakt mellem DSB Øresund A/S (herefter: "DSB Øresund") og Transport- og Bygningsministeriet om passagertrafik udført som offentlig service på Kystbanen 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.

---

<sup>1</sup> 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.

Den 15. marts 2015 blev der indgået en ny samlet kontrakt mellem DSB og Transport- og Bygningsministeriet for perioden 2015-2024 med virkning fra 1. januar 2015, som omfatter både fjern- og regionaltogtrafikken og S-togtrafikken. I kontrakten indgår bl.a. nye rettidighedsmål.

Øresundskontrakten ophørte ved køreplansskiftet den 13. december 2015. I overensstemmelse med PSO-forordningen artikel 7, stk. 2, annoncerede Transport- og Bygningsministeriet den 1. november 2014 beslutningen om at lade Øresundsstrækningerne være omfattet af DSB-kontrakten fra køreplansskiftet. Med virkning fra 13. december 2015 har DSB udført togbetjeningen på strækningen fra Helsingør via København H og Københavns Lufthavn til Landegrænsen. Det vil sige den danske del af Øresundsbanen samt Kystbanen. Annonceringen af tildelingen, der i henhold til PSO-forordningen artikel 7, stk. 3, skal offentliggøres senest 1 år efter tildelingen af en kontrakt, blev offentliggjort den 12. december 2015.

Data for disse strækninger for perioden 13. december 2015 til 31. december 2015 indgår i dataene vedrørende fjern- og regionaltogtrafikken i DSB-kontrakten.

## 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 tre jernbanekontrakter, Transport- og Bygningsministeriet 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 (i dag Trafik- og Byggestyrelsen) gennemførte. Kontrakten blev indgået i marts 2009, og Arriva begyndte trafikken i december 2010. Transport- og Bygningsministeriet har i maj 2015 kaldt optionen på forlængelse af kontrakten fra 2018 til 2020.

Arriva-kontrakten omfatter alle nødvendige aktiviteter for at gennemføre togtrafikken, herunder personbefordring med tog, vedligeholdelse og klarlægning 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 Arriva-kontrakten 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

<b>Midt- og Vestjylland</b>	
Operatør*	Arriva Tog A/S
Kontraktens driftsperiode*	12. december 2010 til køreplansskiftet i december 2020 (idet option på kontraktforlængelse er kaldt).
Kontraktform*	Nettokontrakt
Strækninger*	Århus-Viborg, Viborg-Skive, Skive-Struer, Thisted-Struer, Struer-Skjern, Århus-Skanderborg, Skanderborg-Silkeborg-Herning, Herning-Skjern, Skjern-Varde, Varde-Esbjerg, Esbjerg-Ribe, Ribe-Tønder.  Dertil kommer den grænseoverskridende trafik Tønder-Niebuil.
Litra der benyttes i driften**	Coradia LINT 41

\*Kilde: Kontrakten mellem Arriva og Transport- og Bygningsministeriet.

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

## Produktion

Tabel 3.2 | Produktion, Arriva

	<b>2015</b>
Planlagte togkm*	7,9 mio.
Realiseret togkm**	7,8 mio.
Kr. pr. realiseret togkm***	28,4

\*Kilde: Opgørelser fra Transport- og Bygningsministeriet.

\*\*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 antal tilskudskroner pr. realiseret togkm af tabellen.

## Passagertal

Tabel 3.3 | Passagerudvikling og transportarbejde, Arriva

	2015
Passagertal pr. år	6.819.365

Kilde: Opgørelser fra Arriva.

Af Tabel 3.3 fremgår antallet af passagerer i 2015.

## Rettidighed

Tabel 3.4 | Operatørrettidighed i procent, Arriva

	2015
Januar	99,6 %
Februar	99,6 %
Marts	99,5 %
April	99,6 %
Maj	99,5 %
Juni	99,5 %
Juli	99,5 %
August	99,4 %
September	99,6 %
Oktober	99,5 %
November	99,5 %
December	99,5 %
Total for hele året	99,5 %
Bonus Operatørrettidighed, mio. kr.	4,6

Kilde: Opgørelser fra Arriva og Transport- og Bygningsministeriet.

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 2015 – dvs. den rettidighed, som Arriva præsterer. Som det fremgår, har Arrivas operatørrettidighed i hele 2015 ligget på et stabilt højt niveau, og Arriva har i 2015 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 Arriva-kontrakten stilles der ikke krav om opgørelse af ”pålidelighed” forstået som en procentuel opgørelse af andelen af gennemført togtrafik, da ”Antal aflyste ankomster, som kan henføres til operatøren”, er bodsbelagt.

Tabel 3.5 | Antal aflyste ankomster, Arriva

	2015
Antal aflyste ankomster i alt*	1306
Antal aflyste ankomster som henføres til operatøren (andel i procent)	282 (21,59 %)
Bod for aflyste ankomster, kr.	312.833

Kilde: Opgørelser fra Arriva og Transport- og Bygningsministeriet.

\*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, Bannedanmark og andre forhold har været årsag til aflysninger af tog, samt antal aflyste 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

	2015
Første halvår	7,91
Andet halvår	7,84
Bonus kundetilfredshed, mio. kr.	4.6

Kilde: Opgørelser fra Arriva og Transport- og Bygningsministeriet.

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 halvårlige kundetilfredshedsundersøgelser, ligesom størrelsen af bonus fremgår.

## Kontraktbetaling

Tabel 3.7 | Kontraktbetaling, Arriva

	<b>2015</b>
Kontraktbetaling, mio. kr.*	221,6

\* Den udbetalte kontraktbetaling til Arriva i år 2015 fremgår af Statsregnskabet for år 2015, § 28.52.03.

Af Tabel 3.7 fremgår det beløb, som Arriva har modtaget i kontraktbetaling i 2015.

### 3.2. DSB-kontrakten 2015-2024

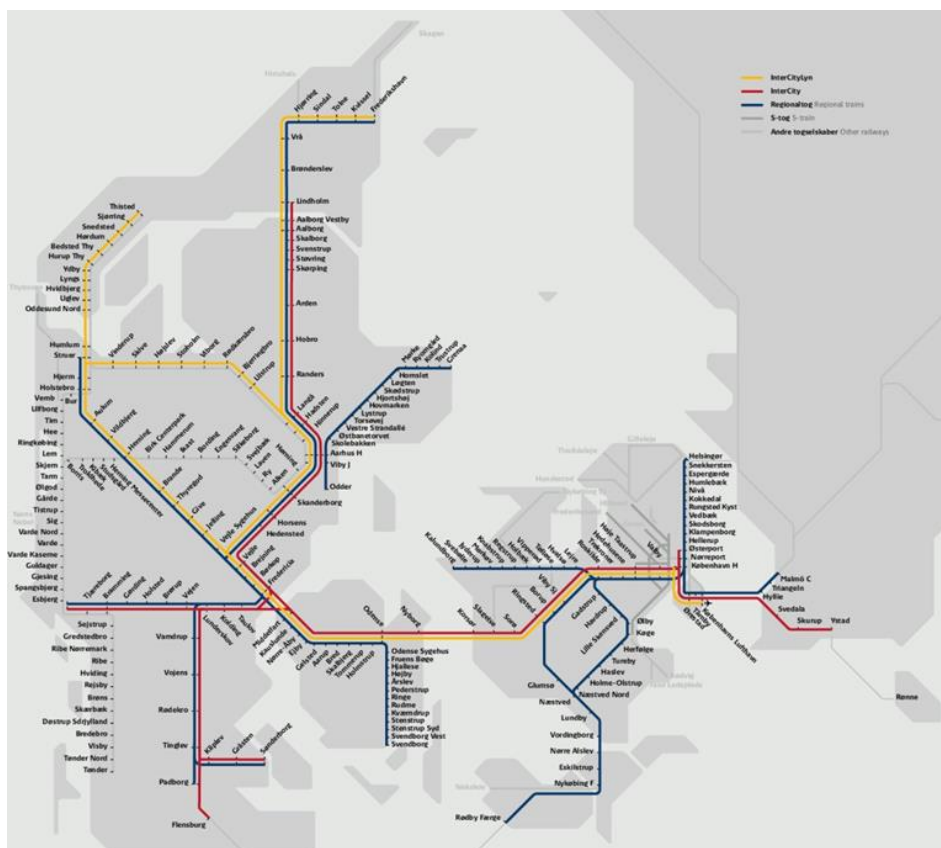
DSB-kontrakten er med hjemmel i PSO-forordningens Artikel 5, stk. 6 tildelt DSB uden forudgående udbud. Kontrakten omfatter både fjern- og regionaltogetrafikken, S-togetrafikken samt togetrafikken over Øresund.

Kontrakten omfatter alle nødvendige aktiviteter for at gennemføre togetrafikken, herunder personbefordring med tog, vedligeholdelse og klargøring af det rullende materiel samt drift og vedligeholdelse af stationer.

For så vidt angår S-togetrafikken omfatter kontrakten de strækninger i Hovedstadsområdet, som er vist nedenfor på kortet.



For så vidt angår fjern- og regionaltogtrafikken omfatter kontrakten de røde, gule og blå strækninger, som er vist nedenfor på kortet.



Kontrakten er en nettokontrakt, hvor DSB modtager billetindtægterne.

I DSB-kontrakten indgår der nye rettidighedsmål. Til forskel fra de to nu ophørte kontrakter mellem Transport- og Bygningsministeriet og DSB, kan DSB med den nuværende kontrakt ikke ifalde bod for lav kundetilfredshed. Der er fortsat ikke bod og bonus på rettidighed eller pålidelighed.

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

Tabel 3.8 | Fakta om kontrakten mellem DSB og Transport- og Bygningsministeriet om S-togtrafikken og fjern- og regionaltogtrafikken

<b>DSB 2015-2024</b>	
Operator*	DSB
Kontraktens driftsperiode*	1. januar 2015 - 31. december 2024
Kontraktform*	Nettokontrakt
Strækninger*	<p>S-togtrafikken: Hellerup-København H-Valby, Dybbølsbro-Køge, Valby-Høje Taastrup, Valby-Vanløse-Frederikssund, Svane-møllen-Ryparken-Farum, Hellerup-Hillerød, Hellerup-Klampenborg og Hellerup-Flintholm-Ny Ellebjerg (Ringbanen)</p> <p>Fjern- og regionaltogtrafikken: Helsingør-København-Københavns Lufthavn, Kastrup. 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.</p> <p>Trafikken over Øresund: Københavns Luft-havn, Kastrup-landegrænsen mod Sverige (fra 13. december 2015).</p>
Litra der benyttes i driften**	<p>S-togtrafikken: SA (8-vognstog) og SE (4-vognstog)</p> <p>Fjern- og regionaltogtrafikken: ME, EA (lokomotiver) MQ, MP, MR, MF, MG og ER (togsæt) B (dobbeltdekkervogne)</p>

\*Kilde: Kontrakten mellem DSB og Transport- og Bygningsministeriet.

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

## Produktion

Tabel 3.9 | Produktion, DSB, 2015

	<b>S-togtrafikken 2015</b>	<b>Fjern- og regionaltog- trafikken 2015</b>	<b>I alt i 2015</b>
Planlagte togkm	10,1 mio.	37,2 mio.	47,3 mio.
Realiseret togkm	15,8 mio.	36,8 mio.	52,6 mio.
Kr. pr. realiseret togkm*	36,80	97,25	79,52

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 for S-togtrafikken henholdsvis fjern- og regionaltogtrafikken. 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 2015	Fjern- og regional-togtrafikken 2015	I alt i 2015
Passagertal pr. år	114.121.000	51.123.000	165.244.000

Kilde: Opgørelser fra DSB.

Af Tabel 3.10 fremgår antallet af passagerer i 2015 i S-togtrafikken og fjern- og regionaltogtrafikken samt antallet af passagerer samlet i 2015.

## Rettidighed

Tabel 3.11 | Kunderettidighed, DSB

	S-togtrafikken 2015	Fjern- og regionaltogtrafikken 2015
Total for hele året*	95,1 %	78,5 %
Minimumskrav**	92,2 %	81,3 %

\*Kilde: Opgørelser fra DSB.

\*\*Kilde: Kontrakten mellem DSB og Transport- og Bygningsministeriet, jf. pkt. 1.8.1, Tabel 1.1.

Af Tabel 3.11 fremgår den opnåede kunderettidighed i S-togtrafikken henholdsvis fjern- og regionaltogtrafikken og samlet for hele 2015. Ved at sammenholde kunderettidigheden for hele året med minimumskravet for 2015, fremgår det, at DSB har overholdt kontraktens minimumskrav for så vidt angår S-togtrafikken, men at DSB for så vidt angår fjern- og regionaltogtrafikken ligger under kontraktens minimumskrav. I DSB-kontrakten er et tog forsinket, hvis det afgår senere end 2:59 minutter i forhold til gældende køreplan.

Tabel 3.12 | Operatørrettidighed, DSB

	S-togtrafikken 2015	Fjern- og regionaltogtrafikken 2015
Total for hele året*	99,0 %	94,4 %
Minimumskrav**	97,5 %	93,6 %

\*Kilde: DSB's opgørelser.

\*\*Kilde: Kontrakten mellem DSB og Transport- og Bygningsministeriet, jf. pkt. 9.1.4, Tabel 9.1.

Af Tabel 3.12 fremgår den opnåede operatørrettidighed (omfanget af forsinkelser med fradrag af forsinkelser, der skyldes forsinkelser, som DSB ikke er ansvarlig for) opdelt på S-togtrafikken henholdsvis fjern- og regionaltogtrafikken.

fikken i 2015. Ved at sammenholde operatørrettidigheden for hele året med minimumskravet for 2015 fremgår det, at DSB har overholdt kontraktens minimumskrav for både S-togtrafikken samt fjern- og regionaltogetrafikken.

Tabel 3.13 | Antal aflyste ankomster, DSB

	<b>S-togtrafikken 2015</b>	<b>Fjern- og regionaltogetrafikken 2015</b>	<b>I alt i 2015</b>
Antal aflyste ankomster i alt*	129.865	17.859	147.724
Antal aflyste ankomster som henføres til operatøren (andel i procent)	28.728 (22,2 %)	7.397 (41,5 %)	36.125 (24,5 %)

Kilde: Opgørelser fra DSB på baggrund af DSB's årsrapportering fra 2015.

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 på en skala fra 1-10, DSB

	<b>S-togtrafikken 2015</b>	<b>Fjern- og regionaltogetrafikken 2015</b>
Første halvår	7,60	7,89
Andet halvår	7,74	7,77

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

DSB er forpligtet til hvert halve år at afdække kundetilfredsheden på baggrund af spørgeskemaer blandt passagererne i S-togtrafikken og fjern- og regionaltogetrafikken. Af Tabel 3.14 fremgår resultatet af disse halvårlige kundetilfredshedsundersøgelser.

## Kontraktbetaling

Tabel 3.15 | Kontraktbetaling, DSB

	<b>S-togtrafikken 2015</b>	<b>Fjern- og regionaltogetrafikken 2015</b>	<b>I alt i 2015</b>
Kontraktbetaling, mio. kr.	581,0*	3.578,7**	4.190,9***

\* Den udbetalte kontraktbetaling til DSB S-togtrafik i 2015 fremgår af Statsregnskabet for 2015, § 28.52.01.20.

\*\* Den udbetalte kontraktbetaling til DSB fjern- og regionaltogetrafik i 2015 fremgår af Statsregnskabet for 2015, § 28.52.01.10

\*\*\* Foruden kontraktbetalingen opdelt på hhv. S-togtrafikken og fjern- og regionaltogetrafikken har DSB i 2015 også modtaget 31,2 mio. kr. til forbedring af den kollektive trafik.

Af Tabel 3.15 fremgår de beløb, som DSB har modtaget i kontraktbetaling opdelt på S-togtrafikken henholdsvis fjern- og regionaltogtrafikken i 2015 samt den samlede kontraktbetaling til togtrafikken i 2015, der også indeholder betaling til forbedring af den kollektive trafik.

### 3.3. Øresundskontrakten 2009-2015

Øresundskontrakten blev tildelt DSB First Danmark A/S (i dag DSB Øresund A/S) på baggrund af et udbud. Som skrevet i indledningen blev Øresundsstrækningerne tildelt DSB med virkning fra den 13. december 2015, således at den danske del af Øresundsbanen samt Kastrup var omfattet af DSB-kontrakten.

Øresundskontrakten omfattede 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 blev gennemført i samarbejde med Transdev<sup>2</sup>, der kører på en kontrakt, som Skånetrafiken har udbudt i samarbejde med en række sydsvenske trafikkselskaber. På denne baggrund blev der indgået en samarbejdsaftale mellem Transport- og Bygningsministeriet og Skånetrafiken, der regulerede samarbejdet om trafikken mellem de to trafik købere.

På kortet nedenfor vises de danske (markeret med grønt) og svenske strækninger (markeret med orange), der tilsammen udgjorde Øresundstrafikken i Øresundskontrakten.

---

<sup>2</sup> Pr. 11. december 2011 udføres trafikken på svensk side af det franske togselskab Transdev (tidligere Veolia).



Kontrakten var en bruttokontrakt, hvor staten modtog billetindtægterne, idet DSB Øresund dog modtog bonus på 12 % af stigningen i billetindtægter i forhold til de realiserede billetindtægter i 2008, pristalsreguleret. Endvidere blev DSB Øresund tildelt en bonus eller bod på baggrund af passagerudviklingen.

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

På Transport- og Bygningsministeriets hjemmeside kan Øresundskontrakten findes: <http://www.trm.dk/da/>.

Tabel 3.16 | Fakta om kontrakten mellem DSB Øresund og Transport- og Bygningsministeriet

<b>Kystbanen og Øresund 2009-2015</b>	
Operator*	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 Transport- og Bygningsministeriet.

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

## Produktion

Tabel 3.17 | Produktion, DSB Øresund

	<b>2015</b>
Planlagte togkm	4,6 mio.
Realiseret togkm	4,5 mio.
Kr. pr. realiseret togkm*	25,15

Kilde: Opgørelser fra DSB.

\*Udregnet som udbetalt kontraktbetaling minus billetindtægter, 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 | Passagertal over Øresund hhv. på Kystbanen og Kastrupbanen, DSB Øresund

	<b>2015</b>
Passagertal, over Øresund	10.400.000
Passagertal, på Kystbanen og Kastrupbanen	14.600.000

Kilde: Opgørelser fra DSB.

Af Tabel 3.18 fremgår antallet af passagerer i den danske del af Øresundstrafikken i 2015.

## Rettidighed

Tabel 3.19| Rettidighed Operatør Døgn, DSB Øresund

	2015
Total for hele året	97,7 %
Bonus for Rettidighed Operatør Døgn, mio. kr.	1,7

Kilde: Opgørelser fra DSB og Transport- og Bygningsministeriet.

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 3.19 fremgår DSB Øresunds Rettidighed Operatør Døgn i 2015 – dvs. den rettidighed, som DSB Øresund præsterede i løbet af hele døgnnet. Som det fremgår, har operatørrettidigheden samlet for 2015 været på et højt niveau, og DSB Øresund har i 2015 modtaget bonus for rettidighed.

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

Tabel 3.20 | Rettidighed Operatør Myldretid, DSB Øresund

	2015
Total for hele året	97,4 %
Bonus for Rettidighed Operatør Myldretid, mio. kr.	0,1

Kilde: Opgørelser fra DSB og Transport- og Bygningsministeriet.

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 3.20 fremgår DSB Øresunds Rettidighed Operatør Myldretid i 2015 – dvs. den rettidighed som DSB Øresund præsterede i myldretiden. Som det fremgår, har operatørrettidigheden i myldretiden ligeledes været på et højt niveau i 2015, og DSB Øresund har modtaget bonus for rettidighed.

## Antal aflyste ankomster

I Øresundskontrakten var der 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 3.21 | Antal aflyste ankomster, DSB Øresund

	2015
Antal aflyste ankomster i alt*	5.011
Antal aflyste ankomster som henføres til operatøren (andel i procent)*	1.797 (36 %)
Bod for aflyste ankomster, mio. kr.**	-2,1

\*Kilde: Opgørelser fra DSB og Transport- og Bygningsministeriet.

\*\*Kilde: Opgørelser fra Transport- og Bygningsministeriet. Note: Operatøren betaler pr. aflyst ankomst, som henføres til Operatøren, en bod på 1.000,00 DKK i november 2006 -prisniveau.

Af Tabel 3.21 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 3.22 | Kundetilfredshed, Kundetilfredshed på en skala fra 1-10, DSB Øresund

	2015
Første halvår	6,91
Andet halvår	6,66
Bonus kundetilfredshed i mio. kr.	2,8

Kilde: Opgørelser fra Transport- og Bygningsministeriet.

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

Af Tabel 3.22 fremgår resultatet af disse halvårlige kundetilfredshedsundersøgelser, ligesom størrelsen af bonus fremgår.



## Kontraktbetaling

Tabel 3.23 | Kontraktbetaling, DSB Øresund

	<b>2015</b>
Statens nettotilskud, mio. kr.*	113,2

\*Statens nettotilskud udgør statens kontraktbetaling til DSB Øresund minus billetindtægter, jf. Statsregnskaberne for år 2015, § 28.52.05.10.

Af Tabel 3.23 fremgår statens nettotilskud til DSB Øresund i 2015.

