



Trafikkøb 2010



Indhold

Resumé	4
Indledning	7
Rapportens formål	7
Trafikstyrelsens indkøb af offentlig servicetrafik	7
Rapportens indhold	7
Rapportens struktur	8
Trafikstyrelsens udbud	9
Formål med udbud	9
Beskrivelse af processen for udbud	9
Trafikstyrelsens kontraktopfølgning	10
Formål med kontraktopfølgning	10
Beskrivelse af processen for kontraktopfølgning	10
Kontrakter – togtrafik	11
Kontrakter i 2010	11
Midt- og Vestjylland 2003-2010	12
Midt- og Vestjylland 2010-2018/20	16
Kystbanen og Øresund 2009-2015/17	18
Udbud – togtrafik	25
Udbud 2010	25
Kommende udbud	25
Kontrakter - færgetrafik	27
Kontrakter i 2010	27
Bornholm 2005-2011	28
Bornholm 2011-2017	32
Bøjden - Fynshav 2008-2013	33
Samsø - Kalundborg 2008-2013	35
Udbud – færgetrafik	38
Udbud 2010	38
Kommende udbud	38

Resumé

Trafikkøb 2010 beskriver relevante nøgletal og øvrig status for 2010 for den del af den offentlige service- trafik, som Trafikstyrelsen indkøber på statens vegne. Det vil sige, at følgende togstrækninger og færgeruter beskrives i rapporten:

- Togtrafikken i Midt- og Vestjylland
- Togtrafikken på Kystbanen og over Øresund
- Færgebetjeningen af Bornholm (ruterne Rønne-Ystad og Rønne-Køge)
- Færgeruten Bøjden-Fynshav
- Færgeruten Samsø-Kalundborg

Rapporten beskriver som udgangspunkt nøgletal for de seneste to år (2009 og 2010). For så vidt angår transportarbejde og passagerudvikling vises så vidt muligt nøgletal for en lidt længere tidsrække.

I bilagsmaterialet til rapporten vises yderligere nøgletal for trafikken, herunder så vidt muligt transportarbejde og passagerudvikling fra alle år fra og med 2005 til og med 2010. Bilagsmaterialet foreligger udelukkende i elektronisk form på Trafikstyrelsens hjemmeside. Klik på "Kollektiv trafik" og derefter "Kontrakter".

Driftsafvikling i tog- og færgetrafikken

Af rapporten fremgår det, at der generelt i 2010 har været en stabil driftsafvikling i den trafik, der er omfattet af Trafikstyrelsens kontrakter, på nær i trafikken på

Kystbanen og over Øresund. Der har således gennemgående været en høj regularitet og få driftsforstyrrelser både i togtrafikken i Midt- og Vestjylland samt på de færgeruter Trafikstyrelsen er indkøber af.

Trafikken på Kystbanen og over Øresund har imidlertid, ligesom i 2009, været præget af store problemer med rettidigheden. På baggrund af arbejdet i den Task Force, der havde til opgave at analysere årsagerne til forsinkelserne på Kystbanen, indgik Regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre i slutningen af april en aftale om igangsættelse af initiativer til forbedring af regulariteten på Kystbanen og i Øresundstrafikken. Man anerkendte, at en forbedring af rettidigheden kun kan ske ved en fælles indsats mellem de forskellige aktører på banen. Derfor oprettedes en ny rettidighedsorganisation under ledelse af Banedanmark, der fik til opgave at vedtage nødvendige tiltag for at opnå målet med en stabil kundeoplevelse rettidighed på 90 % på Kystbanen.

På trods af at en række initiativer for at øge robustheden og rettidigheden er implementeret, har man desværre ikke opnået målet. Det er kun i oktober måned, at den kundeoplevede rettidighed har været oppe over 90 % i 2010. Gennemsnittet for den kundeoplevede rettidighed på Kystbanen i 2010 var 80,9 % - langt under målsætningen.

Der er mange årsager til forsinkelserne på Kystbanen og over Øresund. Udover den hårde vinter, både i begyn-



delsen af 2010 og i slutningen af 2010, et dæmnings-skred i august måned på grund af heftig regn, har problemer med infrastrukturen i både Sverige og Danmark medført mange forsinkelser med driftsforstyrrelser og aflyste tog til følge.

DSBFirsts bidrag til forsinkelserne har været jævnt faldende. DSBFirst har i mindre grad end i 2009 bidraget til forsinkelserne på Kystbanen og over Øresund. Drifts-stabiliteten af togsættene har bl. a. som konsekvens af det hårde vintervejr været dårlig. Mange tog har derfor været ude af drift. Dette har medført færre togsæt i drift med pladsmangel i togene til følge. Dette har været til stor gene for passagererne på Kystbanen og over Øresund.

Passagerudviklingen i tog- og færgetrafikken

Passagerudviklingsmæssigt kan der for 2010 ikke dannes et generelt billede, eftersom passagermængderne har udviklet sig forskelligt. Således er der sket et større fald på ca. 90.000 passagerer på færgetrafikken til og fra Bornholm og et lille fald på ruten mellem Bøjden og Fynshav. Men på ruten mellem Samsø og Kalundborg har der været en vækst i trafikmængderne for passagerer.

På godssiden har 2010 været præget af en stigning i antal godsfartøjer på BornholmerFærgen og Bøjden-Fynshav, men et fald på færgen mellem Samsø-Kalundborg. Der har imidlertid de senere år været en tendens til, at godset på ruten Samsø-Kalundborg transporteres på større enheder. Faldet i antallet af godskøretøjer

afspejler således ikke nødvendigvis et fald i godsmængderne.

I togtrafikken på Kystbanen er der i 2010 sket et fald i passagerniveauet i trafikken over Øresund med ca. 2 % og på Kystbanen ca. 1 %. I togtrafikken på Midt- og Vestjylland er passagerniveauet omtrent uforandret i forhold til 2009.

Nye kontrakter

Trafikstyrelsen har i løbet af 2010 arbejdet med at få afsluttet den gamle kontrakt med Arriva Tog A/S om togtrafikken i Midt- og Vestjylland (2003-2010). Medio december 2010 gik den nye kontrakt med Arriva Tog A/S om togtrafikken på samme strækning i gang. Kontraktovergangen er gået godt og uden større driftsforstyrrelser.

Usikkerhed i datagrundlag

Trafikkøbsrapporten indeholder tal og data, der har været tilgængelige for Trafikstyrelsen per 1. juni 2011. Trafikstyrelsen tager forbehold for, at nogle af oplysningerne og data i denne rapport indeholder en vis usikkerhed i opgørelsesmetode, både når det gælder de enkelte år og tidsserier.

Derfor anbefales det at rette henvendelse til Trafikstyrelsen, som gerne står til rådighed med adgang til eventuelt opdaterede tal og information om baggrund for data og datausikkerhed, hvis tal eller data fra rapporten ønskes anvendt.





108
0

Indledning

Rapportens formål

Formålet med denne rapport om Trafikstyrelsens trafikøb er at udbrede kendskabet til den trafik, som Trafikstyrelsen indkøber på statens vegne. Trafikstyrelsen søger hermed at imødekomme den stigende efterspørgsel og interesse for nøgletal om trafikken, ligesom rapporten gerne skal vække interesse for trafikken hos potentielle operatører, som endnu ikke har deltaget i Trafikstyrelsens udbud.

Et andet formål med rapporten er at leve op til de nye krav om offentliggørelse af nøgletal om den togtrafik Trafikstyrelsen tilvejebringer, der følger af den såkaldte PSO-forordning (EU forordning nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej). PSO-forordningen, der trådte i kraft den 3. december 2009, foreskriver, at hver kompetent myndighed årligt skal offentliggøre en samlet rapport med nøgletal fra den offentlige serviceforpligtelse, der hører under dens kompetence.

Selvom PSO-forordningen kun vedrører personbefordring med jernbane og ad vej, har Trafikstyrelsen valgt at beskrive årets gang samt relevante nøgletal for såvel de togstrækninger som de færgeruter, som Trafikstyrelsen er indkøber af.

Trafikstyrelsens indkøb af offentlig servicetrafik

I Danmark har staten ansvaret for den offentlige servicetrafik på de landsdækkende og regionale togstrækninger, S-togsnettet i hovedstadsområdet samt de færgeruter, der forbinder landsdelene og som ikke udelukkende kan drives på kommercielle vilkår.

På færgeområdet indkøber Trafikstyrelsen statens færgeruter, det vil sige færgebetjeningen af Bornholm og færgeruterne Bøjden-Fynshav og Samsø-Kalundborg. Trafikstyrelsen tilvejebringer den statslige færgetrafik på baggrund af udbudte kontrakter.

På jernbanen udføres hovedparten af den offentlige servicetrafik på grundlag af en forhandlet kontrakt mellem Transportministeriet og DSB.

Trafikstyrelsen indkøber udelukkende den del af statens offentlige servicetrafik på jernbanen, der konkurrenceudsættes ved udbud.

Det er politiske beslutninger, der fastlægger, hvilke dele af den statslige togtrafik, der er blevet konkurrenceudsat.

Med rammeaftalen for jernbaneområdet af 26. november 1999 blev det besluttet at konkurrenceudsætte den

første del af den statslige togtrafik. Af rammeaftalen fremgik det, at der skulle være gennemført udbud af op til 15 % af DSB's passagertrafik uden for S-togsnettet inden 1. januar 2003, hvilket blev udmøntet i udbuddet af togtrafikken i Midt- og Vestjylland.

Med trafikforliget mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne af 5. november 2003 blev det besluttet at konkurrenceudsætte yderligere statslig togtrafik. Således fremgår det af aftalen, at mindst en tredjedel af DSB's daværende togkilometerproduktion eksklusive fjerntrafikken mellem landsdelene og S-togtrafikken skal udbydes i perioden 2005-2014 samt at togtrafikken i Midt- og Vestjylland skal genudbydes.

Som første led i opfyldelse af trafikaftalen fra 2003 besluttede forligskredsen at udbyde trafikken på Kystbanen og over Øresund med virkning fra køreplansskiftet i januar 2009. Med udbuddet af denne trafik er der udbudt 23 %. Der mangler således at blive udbudt 10 procent point svarende til en produktion på ca. 2 mio. togkm. pr. år for at opfylde målsætningen for så vidt angår udbud i trafikaftalen fra 2003.

Trafikstyrelsen begyndte at forberede arbejdet i 2010 med den endelige udmøntning af trafikforliget. Hvis strækningerne Odense-Svendborg og Odense-Fredricia bliver udbudt, bliver i alt 34 % af DSB's daværende trafik udbudt, hvorved den politiske aftale vil være opfyldt. Læs mere under afsnit 'Udbud – togtrafik'

Rapportens indhold

Rapporten beskriver status for den del af den offentlige servicetrafik, som Trafikstyrelsen indkøber. Det vil sige:

- Togtrafikken i Midt- og Vestjylland
- Togtrafikken på Kystbanen og over Øresund
- Færgebetjeningen af Bornholm (ruterne Rønne-Ystad og Rønne-Køge)
- Færgeruten Bøjden-Fynshav
- Færgeruten Samsø-Kalundborg

Ifølge PSO-forordningen skal der ud over at redegøre for relevante nøgletal fra de offentlige serviceforpligtelser også redegøres for eventuelt tildelte enerettigheder. Der er imidlertid ikke tildelt enerettigheder i forbindelse med den trafik Trafikstyrelsen tilvejebringer, hvorfor rapporten ikke indeholder yderligere redegørelser herom.

Rapportens struktur

Først gives en kortfattet beskrivelse af processerne for udbud og kontraktopfølgning. Rapporten er efterfølgende overordnet inddelt i et afsnit om togtrafik og et afsnit om færgetrafik.

Først gives status for Trafikstyrelsens arbejde med togtrafikken i 2010. Her beskrives status for hver af de kontrakter, Trafikstyrelsen har fulgt op på i det forgangne år.

I 2010 har Trafikstyrelsen fulgt op på følgende kontrakter om togtrafik:

- Midt- og Vestjylland
- Kystbanen og Øresund

I 2010 er Trafikstyrelsen også begyndt at forberede nyt udbud af togtrafik på strækningerne Odense-Svendborg og Odense-Fredericia.

Dernæst gives en status for Trafikstyrelsens arbejde med færgetrafikken i 2010. Her gives ligeledes en status for hver af de kontrakter Trafikstyrelsen har fulgt op på.

I 2010 har Trafikstyrelsen fulgt op på følgende kontrakter om færgebetjening:

- Bornholm (ruterne Rønne-Køge og Rønne-Ystad)
- Samsø-Kalundborg
- Bøjden-Fynshav

Trafikstyrelsen har ikke gennemført udbud i 2010 på færgeområdet.

I afsnittene om kontrakterne findes udvalgte nøgletal for trafikken. For yderligere nøgletal om trafikken henvises til Trafikstyrelsens hjemmeside, hvor der i et bilag til denne rapport er samlet yderligere relevante nøgletal.



Trafikstyrelsens udbud

Formål med udbud

Formålet med Trafikstyrelsens udbud er at udbyde tog- og færgetrafik til gavn for stat og kunder. I udbudsbetingelserne fastsættes krav til betjeningsomfang, billetpriser og ydelsens kvalitet. Med udbuddet afprøver Trafikstyrelsen prisen på den udbudte trafik.

Det statslige tilskuds størrelse bliver således afgjort ved udbuddene. Tilskuddets størrelse afhænger blandt andet af, hvorvidt trafikken udbydes efter en nettokontrakt eller en bruttokontrakt. I nettokontrakter modtager operatøren billetindtægterne, hvorfor tilskuddets størrelse i ganske overordnede træk kan defineres som forskellen mellem omkostninger (fortjeneste) og trafikindtægter. I bruttokontrakter modtager trafik køber – dvs. Trafikstyrelsen – billetindtægterne, hvorfor tilskuddets størrelse skal dække alle omkostninger (fortjeneste) til trafikken.

I nettokontrakter er det således operatøren, der har risikoen for efterspørgslen, men samtidig muligheden for et højere indtægtsgrundlag ved en positiv udvikling i efterspørgslen, hvor det i bruttokontrakter er trafik køber, der har denne risiko hhv. mulighed.

Beskrivelse af processen for udbud

Forud for et udbud afdækker Trafikstyrelsen muligheder og konsekvenser ved forskellige strategier for trafikken og fungerer her som rådgiver for Transportministeren.

Trafikstyrelsen vil i sin rådgivning tage udgangspunkt i en trafikplan, som Trafikstyrelsen udarbejder mindst hvert fjerde år i overensstemmelse med Lov om trafikselskaber. Den først udarbejdede trafikplan er fra 2009.

Trafikplanen sigter på at beskrive den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med

staten. I planen analyseres et hensigtsmæssigt trafikniveau på de enkelte banestrækninger under hensyn til overordnede politiske og økonomiske servicemålsætninger. Trafikplanen sendes i høring hos trafik selskaber og kommuner.

Der træffes herefter en politisk beslutning om rammerne for den udbudte trafik. På baggrund af det politiske mandat igangsætter Trafikstyrelsen udbud af trafikken.

Et typisk udbudsforløb består af følgende aktiviteter:

- Udsendelse af udbudsbekendtgørelse, hvor kriterierne for prækvalifikation fastsættes.
- Prækvalifikation af tilbudsgivere på baggrund af interesserede byders anmodninger.
- Udsendelse af udbudsmateriale til prækvalificerede tilbudsgivere.
- Tilbudsfase, hvor tilbudsgiverne kan stille spørgsmål til udbudsmaterialet. I denne fase afholdes informationsmøder med tilbudsgiverne, og der arrangeres besigtigelse af f.eks. stationer, værksteder og havne.
- Forhandling med tilbudsgiverne på baggrund af afleverede forhandlingstilbud. Hvis det vurderes hensigtsmæssigt, indgår der flere forhandlingsrunder på baggrund af reviderede forhandlingstilbud inden tilbudsgiverne anmodes om at aflevere endelige tilbud.
- Tildeling af kontrakt til den vindende tilbudsgiver.
- Underskrivelse af kontrakt efter en stand-still periode på minimum 10 dage.

Trafikstyrelsens udbudsproces foregår i stigende grad elektronisk. Således har dokumentudvekslingen (udbudsmateriale, spørgsmål, rettelsesblade, tilbud m.v.) i det seneste udbud – udbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland – helt overvejende været baseret på elektroniske dokumenter.

Trafikstyrelsens kontraktopfølgning

Formål med kontraktopfølgning

Når udbudsprocessen er færdig, og en kontrakt er indgået mellem operatør og Trafikstyrelsen, bliver kontraktopfølgningen en vigtig opgave i Trafikstyrelsens rolle som trafikfører. Formålet med Trafikstyrelsens kontraktopfølgning er at sikre, at operatørerne leverer den trafik, som staten betaler for via de indgåede kontrakter. I kontrakterne er omfanget af trafikken defineret ligesom der er defineret forskellige kvalitetskrav for trafikken, som operatøren er forpligtet til at levere.

Trafikstyrelsens kontraktopfølgning afhænger af den specifikke trafik samt den enkelte kontrakts ansvarsfordeling mellem operatøren og Trafikstyrelsen.

Hovedparten af Trafikstyrelsens kontrakter med operatørerne er nettokontrakter, hvor det er operatøren, der ud over at modtage billetindtægterne også har det alt-overvejende ansvar for driften, herunder planlægning af køreplaner/sejlplaner. I opfølgningen af disse kontrakter har Trafikstyrelsen ingen rolle i forhold til den daglige drift, hvilket afspejler sig i Trafikstyrelsens håndtering af opfølgningen af disse kontrakter.

Med Trafikstyrelsens kontrakt om driften af Kystbanen og over Øresund, der er en bruttokontrakt, hvor Trafikstyrelsen – og ikke operatøren – modtager billetindtægterne, har Trafikstyrelsen langt flere opgaver. Trafikstyrelsen har derfor en direkte rolle i forhold til den daglige drift ved at skulle modtage billetindtægterne.

Overordnet set indgår dog de samme elementer i opfølgningen af Trafikstyrelsens kontrakter uanset om det er en netto- eller bruttokontrakt, jf. følgende procesbeskrivelse.

Beskrivelse af processen for kontraktopfølgning

Når kontrakterne er indgået efter et udbud gennemfører Trafikstyrelsen opfølgning på kontrakterne for at sikre, at kontraktens krav overholdes.

Kontraktopfølgningen kan opdeles i to overordnede faser, nemlig forberedelsesperioden, hvor operatøren forbereder trafikstart og driftsperioden, hvor trafikken er i drift.

Forberedelsesperioden skal af den vindende operatør anvendes til at forberede sig på den vundne trafikopgave, så operatøren kan gennemføre driften i driftsperioden, herunder en velgennemført og rettidig driftsstart. Det er operatørens ansvar at sikre, at alle nødvendige forberedelsesaktiviteter er gennemført forud for driftsstart, således at operatøren er bedst muligt rustet til at udføre tog- eller færgebetjeningen. Trafikstyrelsens rolle i denne periode er at følge op på, at operatøren gennemfører forberedelsesaktiviteterne til tiden og på et tilstrækkeligt højt niveau. Udgangspunktet for kontraktopfølgningen i forberedelsesperioden er som regel operatørens egen aktivitetsplan, hvor Trafikstyrelsen har godkendt de fastsatte aktiviteter og milepæle.

I driftsperioden følger Trafikstyrelsen løbende op på, hvorvidt operatøren opfylder kravene i kontrakten. Trafikstyrelsen overvåger bl.a. operatørens rettidighed, belægningsgrad samt passagerernes tilfredshed.

Kontraktopfølgningen sker konkret blandt andet på baggrund af jævnlige møder med operatørerne, tilsyn gennemført af Trafikstyrelsens egne medarbejdere eller eksterne konsulenter samt den målte rettidighed og kundetilfredshed.

Kontrakter – togtrafik

Som det fremgår af ovenstående afsnit, følger Trafikstyrelsen løbende op på de kontrakter, der efter udbud er indgået med operatørerne.

Trafikstyrelsen udøver kontraktopfølgning med togoperatørerne på følgende måder:

- Tilsynsplan udarbejdes og gennemføres.
- Løbende rapportering af data fra operatørerne kvalitetstjekkes og analyseres.
- Der opgøres eventuel bod eller bonus samt regulering af vederlag på baggrund af indrapporterede data løbende.
- Der afholdes månedlige opfølgingsmøder mellem Trafikstyrelsen og togoperatørerne.
- Supplerende ad hoc tilsyn ved behov.

Formålet med kontraktopfølgningen og tilsynene er at sikre, at operatørerne lever op til kontraktens krav, og at der leveres en betjening af togtrafikken til en tilfredsstillende kvalitet for passagererne.

Hvert år udarbejdes for hver kontrakt en tilsynsplan. Tilsynsplanen beskriver de områder som Trafikstyrelsen af forskellige grunde har valgt at have fokus på i opfølgningen og derfor vil følge op på mere grundigt. Tilsynsplanen består af både skrivebordsudredninger og inspektioner ude i marken - både af Trafikstyrelsen selv, men også ved behov af eksterne konsulenter. Tilsynsplanen justeres i løbet af året, hvis der er behov for yderligere revision.

Kontrakter i 2010

Trafikstyrelsen har i 2010 fulgt op på følgende kontrakter om togtrafik:

- Kontrakt om togtrafikken i Midt- og Vestjylland, hvor Trafikstyrelsen har en kontrakt med Arriva A/S om drift af trafikken fra 2003-2010.
- Kontrakt om togtrafikken på Kystbanen og over Øresund, hvor Trafikstyrelsen har en kontrakt med DSBFirst A/S om drift af trafikken fra 2009-2015 (+ 2 års forlængelsesoption).
- Forberedelse af trafikstart af trafikken i Midt- og Vestjylland, hvor Trafikstyrelsen har indgået en kontrakt med Arriva A/S om drift af trafikken fra 2010-2018 (+ 2 års forlængelsesoption).



Midt- og Vestjylland 2003-2010



Forkortelsen LVS står for Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein, og TS står for trafikstyrelsen

Den offentlige serviceforpligtelse i kontrakten om trafikken i Midt- og Vestjylland omfatter alle nødvendige aktiviteter for at gennemføre togtrafikken på de Midt- og Vestjyske strækninger, som vist ovenfor på kortet. Ud over personbefordringen med tog omfatter de nødvendige aktiviteter bl.a. vedligeholdelse og klargøring af det rullende materiel samt drift og vedligehold af stationer. Kontrakten er en nettokontrakt, hvor operatøren oppebærer billetindtægterne og har ansvaret for risikoen ved ændringer i efterspørgslen. Der henvises til Trafikstyrelsens hjemmeside for en udførlig beskrivelse af den offentlige serviceforpligtelse.

Trafikken på de midt- og vestjyske strækninger har i de seneste år været meget stabil. Arriva, som har haft kontakten siden 2003, har formået at opretholde en god regularitet og pålidelighed, og der har været en moderat stigning i passagetallet.

Generelt var kvaliteten af Arrivas kontraktleverancer i 2010 på et meget tilfredsstillende niveau, og Arriva har i hele 2010 opnået fuld bonus for regularitet og pålidelighed.

Arrivas kundetilfredshed har også i 2010 været på et højt niveau. Arriva opnåede således i 2010 fuld bonus for kundetilfredshed. For at opnå fuld bonus for kundetilfredshed skal målingerne være på 4 eller derover på en skala fra 0-5.

Efter ca. 8 års drift udløb kontrakten den 11. december 2010. Da Arriva ved genudbuddet vandt trafikken i Midt og Vestjylland for perioden 2010-18, har overgangen til en ny kontraktperiode forløbet forholdsvis ukompliceret. 2010 var præget af, at Arriva samtidig med daglig drift skulle forberede driftsstart for den nye kontraktperiode, hvilket dog ikke har givet anledning til mærkbart fald i kvaliteten. På strækningen Struer-Thisted var

der dog i en periode midt på året et fald i kvaliteten på grund af personalemæssige forhold, som Arriva ikke formåede at korrigere for straks, hvilket førte til en del aflysninger.

Ses der bort fra problemerne på Thybanen og perioden med store snemængder i begyndelsen af 2010 var regulariteten i 2010 på et højt niveau. Tilsvarende har kundetilfredsheden også ligget højt.

Trafikstyrelsens inspektioner

Trafikstyrelsen har som tidligere år gennemført en række inspektioner i 2010.

Der har dels været gennemført inspektioner i "marken" dels har der været gennemført analyser på baggrund af data rapporteret fra Arriva.

Der er i 2010 gennemført enkelte generelle inspektioner af de aktuelle forhold vedr. Arrivas drift. Inspektionerne er foregået ved kørsel på Arrivas strækninger og med fokus på bl.a. udvendige forhold på afgangsstationen, information på afgangsstationen, afgangsstationens funktion, betjent salg på afgangsstationen, togets rettidighed, passagerinformationen, passagertal og evt. overbelægning, togets udvendige rengøring, togets indvendige rengøring og ryddelighed, togets toilet(ter), tilgængelighed og ren-

Fakta om kontrakten mellem Arriva og Trafikstyrelsen

Midt- og Vestjylland 2003-2010	
Operatør	Arriva Tog A/S
Kontraktens driftsperiode	2003-2010
Kontraktform	Nettokontrakt
Strækninger	Århus - Langå - Struer, Herning - Skjern - Esbjerg, Thisted - Struer, Esbjerg - Tønder, Struer - Skjern, Århus - Herning
Materiel	29 Lint og 15 MR
Togkilometer	2003-2005: 6,8 mio. tog km. pr. år. 2006-2010: 7,7 mio. tog km. pr. år.
Årlig kontraktbetaling gns. over sidste 8 år, PL10	ca 191,8 mio. pr år inkl. bod/bonus og øvrige variable
Kontraktbetaling i forhold til omsætning	ca 45%



Lint-41 togsæt, der er dieseldrevet.

gøring. I forlængelse af de generelle inspektioner er der foretaget stikprøver via Arrivas kvalitetsstyringsystem, hvilket viste, at Arrivas egen opfølgning på konstaterede fejl og mangler fungerer tilfredsstillende.

Arriva havde i deres handlingsplan for 2010 opstillet en målsætning om at hæve punktligheden fra 97 % til 98,5 % fra begyndelsen af 2010. På baggrund af Trafikstyrelsens analyse af punktligheden i første og andet kvartal blev det konstateret, at Arriva ikke nåede dette ambitiøse mål i første halvår. Arriva nåede dog målet i 4. kvartal.

Endelig har Trafikstyrelsen foretaget undersøgelse af Arrivas samarbejde med Trafikselskaberne i Midt og Vestjylland. Undersøgelsen viste, at der fortrinsvist var

positive tilkendegivelser fra trafikselskaberne, men at der også er områder, hvor parterne kan forbedre samarbejdet.

Generelt har inspektionerne bekræftet, at trafikken drives tilfredsstillende.

Som man kan se nedenfor har passagertallet i 2010 har ligget på ca. 6,4 mio., som er det samme niveau som i 2009.

Rettidighed

Arrivas rettidighed har i 2010 været meget stabil. Set i forhold til 2009 var Arrivas rettidighed en anelse lavere i 2010, men fortsat meget tilfredsstillende.

Produktion, Arriva

	2008	2009	2010 (1. jan. - 11. dec.)
Kontraktfastsat togkm.	7,66 mio.	7,66 mio.	7,24 mio.
Realiseret togkm.	7,64 mio.	7,77 mio.	7,35 mio.
Aflyste ankomster i alt	1.504	946	1.378
Aflyste ankomster, Arriva årsag	728	280	457

Kilde: Kontrakten mellem Arriva og Trafikstyrelsen samt opgørelser fra Banedanmark.

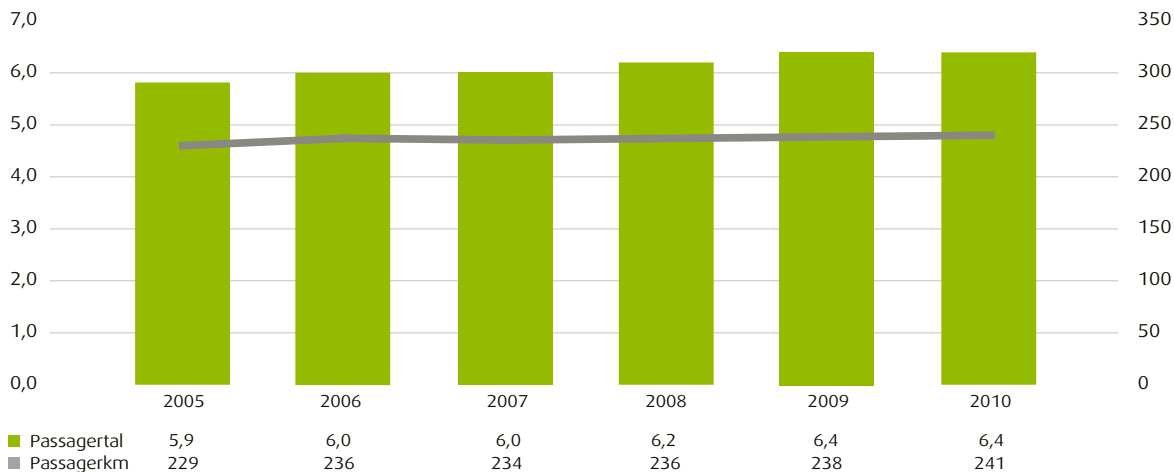
Passagerudvikling og transportarbejde, Arriva

	2008	2009	2010 (1. jan. - 11. dec.)	2010 (Helår)
Passagertal	6,2 mio.	6,4 mio.	6,1 mio.	6,4 mio.
Passagerkm.	236 mio.	238 mio.	227 mio.	241 mio.

Det samlede passagertal er beregnet som summen af ROSA rejser og rejser på Trafikselskabsbilletter.

Kilde: Arriva

Passagerudvikling og transportarbejde, Arriva



Det samlede passagertal er beregnet som summen af ROSA rejser og rejser på Trafikselskabsbilletter.

Kilde: Arriva

Arrivas rettidighed var på 97,1 %, dvs. at 2,9 % af togankomsterne var forsinkede eller aflyst på grund af forhold, som Arriva har ansvaret for. De resterende forsinkelser og aflysninger skyldes andre forhold, f.eks. fejl på Banedanmarks anlæg.

For passagererne betød det i 2010, at 96,6 % af alle Arrivas planlagte togankomster er sket til tiden; i det tal er medregnet alle forsinkelser og aflysninger, uanset årsag.

Arriva opnåede i 2010 en bonus for regularitet og pålidelighed på 4,6 mio. kr.

Regularitet og pålidelighed i procent, Arriva

	2009	2010
1. kvartal	98,4	98,2
2. kvartal	99,0	98,0
3. kvartal	99,0	98,1
4. kvartal	97,9	98,8*

*for perioden frem til og med 11. december

Bod/bonus bestemmes ud fra det kvartalsvise resultat for regularitets- og pålideligheds faktoren. Når faktoren er over 97 udløser det bonus på 2,5 % af kontraktbetalingen. Er faktoren under 95 udløser det bod på 2,5 % af kontraktsummen.

Kilde: Opgørelser fra Banedanmark og Arriva

Vederlag, Arriva

PL10 mio. kr.	2009	2010*
Fast kontraktbetaling	179,4	168,0
Bod/bonus regularitet	4,9	4,6
Bod/bonus kundetilfredshed	4,9	4,6
Øvrige variable reguleringer	5,4	-0,8
I alt, inkl. reguleringer	194,6	176,4
kr. pr. realiseret passagerkm.	0,82	0,78
kr. pr. realiseret togkm.	25	24

* Vederlaget for 2010 vedrører perioden 1/1 - 11/12 2010. Arrivas vederlag består dels af en fast årlig kontraktbetaling, dels af variable vederlag som bod/bonus og øvrige reguleringer i henhold til kontrakten.

Kilde: Kontrakten mellem Arriva og Trafikstyrelsen.

Kundetilfredshed

Arriva har i 2010 fået fuld bonus for kundetilfredshed på 4,7 mio. kr. På en skala fra 1 til 5, hvor 3 er middel, har Arrivas kundetilfredshed som gennemsnit været 4,03.

Passagererne var mest tilfredse med muligheden for at få siddeplads i toget, rettidigheden og rejsen alt i alt, mens passagererne var mest utilfredse med forholdene på afrejsestationen og rengøring af tog, men stadig med en score pænt over middel.

Kontraktbetaling

Arriva fik i 2010 et samlet vederlag på 176,4 mio. kr. Det svarer til ca. 78 øre pr. passagerkilometer eller ca. 29 kr. pr. rejse. Hertil modtager Arriva billetindtægten fra togpasagererne; den ligger årligt omtrent på samme niveau som vederlaget.

Kundetilfredshed, Arriva

	2009	2010
1. halvår	4,04	4,04
2. halvår	4,01	4,02

Det vægtede gennemsnit pr. halvår af Arrivas kundetilfredshedsmålinger, hvorefter bod/bonus bestemmes. Er faktoren mellem 1 og 2 gives en bod på 2,5 % af kontraktsummen, er faktoren mellem 2 og 2,5 gives en bod på 1,5 %, er faktoren mellem 2,5 og 3,5 sker der ingen regulering, medens der gives bonus på 1,5 % hvis faktoren er mellem 3,5 og 4, og der gives fuld bonus på 2,5 % af kontraktsummen for kundetilfredshed over 4.

Kilde: Kontrakten mellem Arriva og Trafikstyrelsen samt opgørelser fra Arriva.

Midt- og Vestjylland 2010-2018 (2020)

Fakta om kontrakten mellem Arriva og Trafikstyrelsen

Midt- og Vestjylland 2010-2018/20	
Operatør	Arriva Tog A/S
Kontraktens driftsperiode	12. december 2010 - 8. december 2018, mulighed for forlængelse i 2 år
Kontraktform	Nettokontrakt
Strækninger	Niebuß-Tønder-Esbjerg, Esbjerg-Skjern, Skjern-Århus, Århus-Struer, Struer-Skjern og Struer-Thisted. I alt 600 km.
Materiel	41 stk. Lint togsæt
Togkilometer	7,9 mio. pr. år
Årlig kontraktbetaling gns. PL10	179,1 mio. kr inkl. maks. variabel kontraktbetaling
Kontraktbetaling i forhold til omsætning	Ingen betaling og kontraktomsætning frem til 12. december 2010

Trafikstyrelsen og Arriva Tog A/S indgik den 25. marts 2009 kontrakt om togbetjening af Midt- og Vestjylland i perioden december 2010-2018 med mulighed for forlængelse i 2 år.

Med indgåelsen af den nye kontrakt blev samarbejdet mellem Arriva og Trafikstyrelsen omkring Arrivas forberedelsesperiode påbegyndt. Et arbejde, der har været frem til 12. december 2010, hvor Arriva havde driftsstart på den nye kontrakt.

Nye tiltag til forbedring for passagererne

I denne periode har Arriva haft ansvar for at sikre implementering af de nye tiltag til forbedring af rejseoplevelsen for passagererne i Midt- og Vestjylland som kontrakten mellem Arriva og Trafikstyrelsen indeholder.

Trafikstyrelsen har i denne periode ført tilsyn med fremdriften af disse tiltag med henblik på, at passagererne kunne få gavn af dem senest ved driftsstart 12. december 2010.

Blandt de nye, større tiltag, Arriva har igangsat og gennemført i forbindelse med sin forberedelsesperiode i 2010, er følgende:

- Tilrettelæggelse af Køreplan 2011, der blandt andet indebærer indførelse af et regionalt lyntog (af Arriva markedsført som REX-toget) på strækningen Herning-Århus på hverdage i dagtimerne, der ikke stopper på de mindre mellemstationer. Med det regionale lyntog kan passagerer, der rejser mellem Herning og Århus opnå en tidsbesparelse på op til 18 minutter.
- I samarbejde med NEG (Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebuß GmbH) har Arriva indsat gennemgående tog på strækningen Esbjerg-Tønder-Niebuß, hvorved passagerer på denne strækning siden 12. december 2010 har undgået togskifte i Tønder.

- Modtagelse samt myndighedsgodkendelse af 12 nye LINT-togsæt, der blev leveret og idriftsat til tiden i forbindelse med Arrivas driftsstart den 12. december 2010. Disse nye togsæt er i det store og hele identiske med de 29 LINT-togsæt Arriva i forvejen har benyttet i Midt- og Vestjylland. Desuden er de ca. 30 år gamle MR-togsæt taget ud af drift i Midt- og Vestjylland.
- Arriva har tilført samtlige 29 eksisterende togsæt en række forbedringer, herunder ny polstring til sæderne, solafskærmning i ruderne og skærme med infotainment.
- Arriva har i 2010 fortsat arbejdet med at etablere et nyt trafikinformationskoncept, kaldet MitArriva (tidligere kaldet MyArriva), der indebærer at nye trafikinformationsstandere opstilles på samtlige 81 standsningssteder Arriva betjener i Midt- og Vestjylland. I tilknytning til MitArriva er følgende opnået:
 - Videoovervågning af stationerne
 - Adgang til internet på samtlige stationer og i samtlige tog
 - Øget billetkøbstilgængelighed

Arriva har i 2010 desuden etableret et helt nyt rengøringskoncept, kaldet Insta 800, der har tydeliggjort Arrivas rengøringsansvar både på de overdragede stationer og i Arrivas tog.

På kun to områder havde Arriva ved udgangen af 2010 ikke nået at levere de lovede forbedringer. Det drejer sig om:

- Trafikinformation i realtid, herunder ankomstprognoser samt trafikinformation om korresponderende tog og busser, hvilket er en del af MitArriva.
- Passagertællesystem i samtlige togsæt, der vil give et helt unikt billede af, hvordan passagerstrømmene fordeler sig i Midt- og Vestjylland.

Kontraktens første 20 dage - foreløbige data

	Perioden 12. - 31 dec. 2010
Producerede togkm.	0,4 mio.
Aflyste tog - Arriva ansvar	8
Rettidighed operatør*	99,4%
Passagertal	0,3 mio.
Passagerkm.	14 mio.
Fast kontraktbetaling	9,9 mio. kr.
Variabel kontraktbetaling Bod/bonus og øvrige reguleringer (foreløbig opgørelse)	2,4 mio. kr.
Driftsstartbonus	0,5 mio. kr.

*Opgørelsen for rettidighed er ændret i den nye kontrakt med Arriva i forhold til den gamle kontrakt. Derfor kan tallene for Rettidighed Operatør i denne tabel og tabellen 'Regularitet og pålidelighed, Arriva' under afsnittet som redegør for den gamle kontraktperiode ikke sammenlignes. Opgørelsen for Rettidighed Operatør i den nye kontrakt med Arriva er den samme som i Trafikstyrelsens kontrakt med DSBFirst. Dermed kan Rettidighed Operatør for Arriva fremadrettet sammenlignes med på Kyst- og Kasturpanens rettidighedstal.

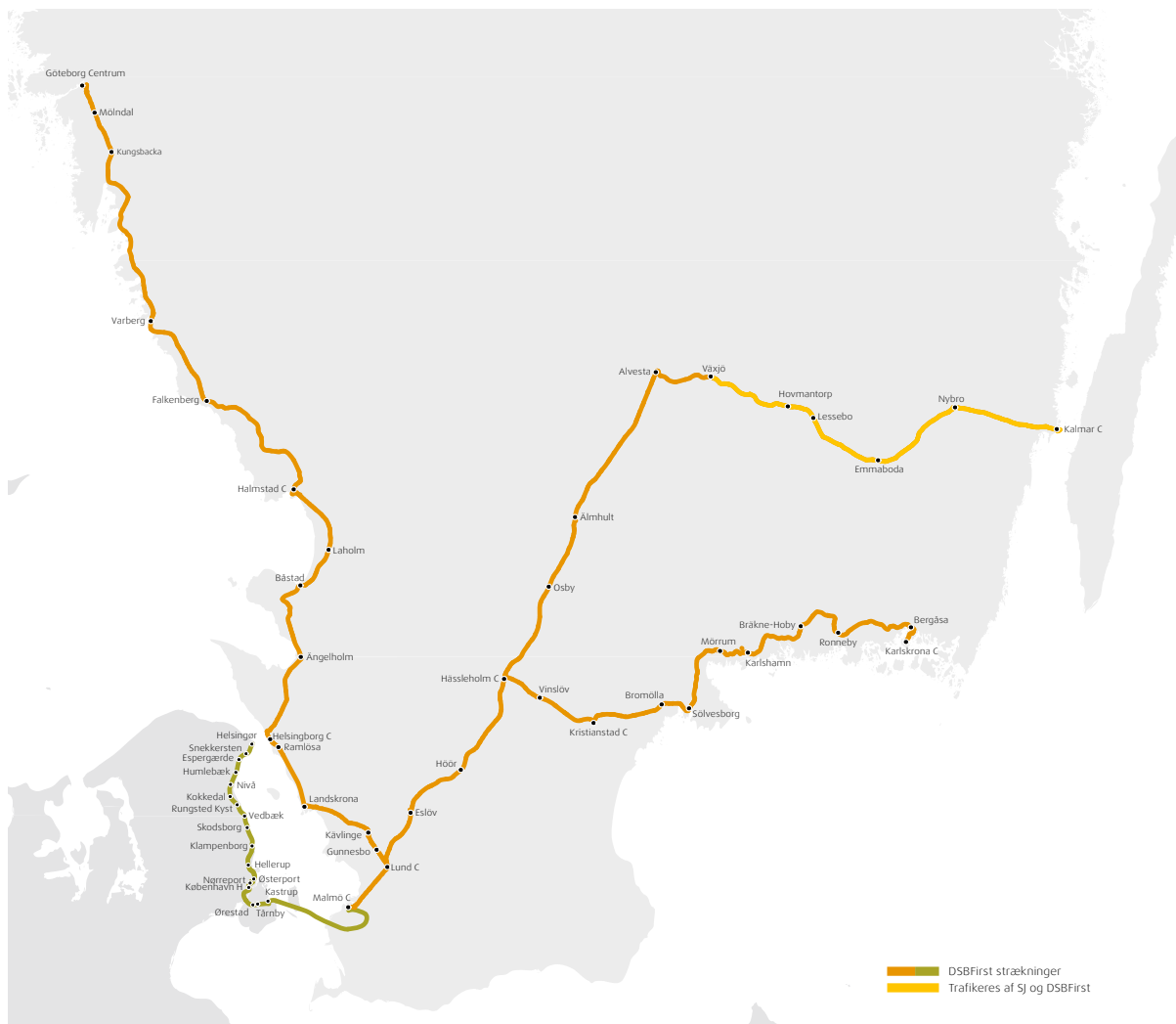
Som det fremgår, er der ikke tale om forhold, der er af vital betydning for opretholdelse af driften. Trafikstyrelsen forventer for begge områders vedkommende, at Arriva gør sit yderste for at levere disse ydelser i løbet af 1. halvår 2011.

Af kontrakten mellem Arriva og Trafikstyrelsen fremgår det, at Arriva ikke modtager kontraktbetaling i forberedelsesperioden, hvorfor Arrivas kontraktbetalingen alene vedrører perioden 12.-31. december 2010.

Driftsstarten under den nye kontrakt den 12. december 2010 forløb planmæssigt. I de to første døgn havde Arriva en Rettidighed operatør på henholdsvis 99,3 % og 98,9 %. For de 20 dage i december 2010 var Arrivas rettidighed operatør på 99,4 og Produktregulariteten på 99,5 %. Kvaliteten af Arrivas produktion i de første tre kalender måneder af kontrakten har været på et niveau, som betyder at Arriva opnår fuld driftsstartbonus på i alt ca. 2,1 mio. kr.



Kystbanen og Øresund 2009-2015 (2017)



Den offentlige serviceforpligtelse i kontrakten vedrørende Kystbanen og Øresund 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 fra 11. januar 2009. Ud over personbefordringen med tog omfatter de nødvendige aktiviteter bl.a. vedligeholdelse og klargøring af det rullende materiel, drift og vedligehold af stationerne fra og med Helsingør station til og med Skodsborg station samt Ørestad og Tårnby stationer. Kontrakten er en såkaldt bruttokontrakt, hvor Trafikstyrelsen oppebærer billetindtægterne og har ansvaret og risikoen for passagerefterspørgslen. Operatørens faste kontraktbetaling er dog tillagt et mindre incitamentstillæg ved stigende passagertal. Der henvises til Trafikstyrelsens hjemmeside for en udførlig beskrivelse af den offentlige serviceforpligtelse.

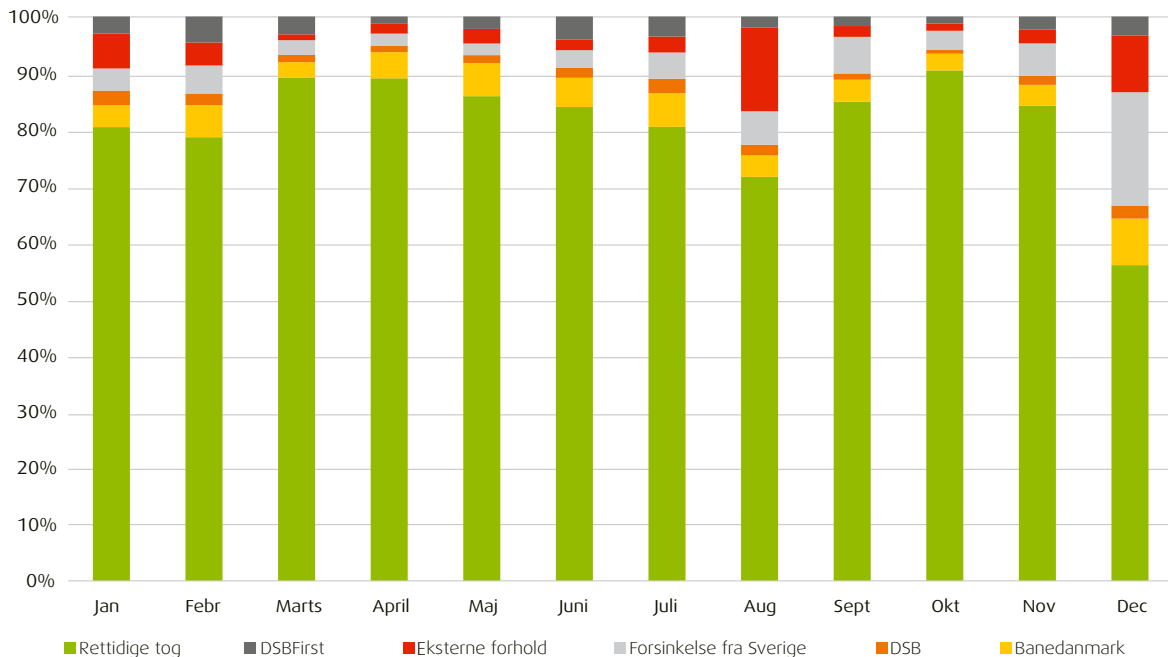
Som i 2009 har der også i 2010 været stort fokus på driftsstabiliteten på Kystbanen og over Øresund, som i

perioder har været præget af forsinkelser og nedformeringer af tog (kørt med for få togsæt) med pladsmangel til følge.

Selve operatørrettidigheden – dvs. den rettidighed, som DSBFirst har ansvaret for – har i 2010 stabilt ligget på et højere niveau end 2009. Desværre har denne stabile forbedring kun haft periodevis god effekt på den kundeoplevede rettidighed, jf. afsnit om politisk aftale om øget robusthed.

En særskilt problemstilling er Øresundstogenes dårlige driftsstabilitet, som allerede var et problem før DSBFirst overtog driften, men som med meget hårdt vintervejr både i de første og sidste måneder af 2010 har påvirket togenes driftsstabilitet yderligere. Det har medført flere togsæt på værksted end forventet med den konsekvens, at der i perioder har været pladsmangel i togene fordi DSBFirst har kørt med for korte tog (nedformeringer)

Den kundeoplevede rettidighed og hvem er ansvarlig for dette



Passagererne har i 2010 oplevet store udsving i rettidigheden. Banedanmark inklusive påvirkning fra forsinkede DSB-tog og forsinkelser fra Sverige har været store bidragydere til den dårlige passageroplevede rettidighed.

Kilde: DSBFirst.

Rettidighed i procent, DSBFirst

	Rettidighed operatør døgn		Rettidighed operatør myldretid	
	2009	2010	2009	2010
1. kvartal	93,9	97,2	88,3	96,1
2. kvartal	96,5	98,0	95,0	97,2
3. kvartal	96,4	97,9	95,2	98,2
4. kvartal	97,3	98,7	96,7	98,9

Bod/bonus bestemmes på baggrund af det månedlige resultat for regularitets- og pålidelighedsfaktoren. Når faktoren er over 97,7 % – både døgn og myldretid – udløser det bonus.

Kilde: DSBFirst's månedsrapporteringer som er baseret på indrapporteringer fra Banedanmark.

Rettidighed og robusthedsplan

Den rettidighed som passagererne oplever (kundeoplevet rettidighed), bliver målt ud fra, om togene er mere end 5 minutter forsinkede, uanset hvad årsagen er, og hvem som har ansvaret for forsinkelsen. Forsinkelsen kan eksempelvis være forårsaget af fejl på signaler eller spor, andre forsinkede tog, forsinkelser opstået i Sverige eller vejret.

Den passageroplevede rettidighed har i 2010 været meget ustabil. Starten af året var præget af påvirkninger fra vintervejret, august måned af et dæmningskred på Kystbanen og i slutningen af året igen påvirkning af vinter, samt forhold i forbindelse med ibrugtagning af City-tunnelen i Malmø. I månederne marts, april og oktober gik det bedre, med en rettidighed omkring 90 %. I oktober måned kom den passageroplevede rettidighed op

på 90,7 %, som er det højeste niveau på Kystbanen i kontraktperioden. Gennemsnittet for den kundeoplevede rettidighed på Kystbanen i 2010 var 81,3 %, langt under målsætningen på 90 %. Til sammenligning var resultatet for hele 2009 på 83,4 %.

Operatørrettidigheden (dvs. andel planlagte togankomster, der var forsinket mindre end 4:59 min) beregnes kun på baggrund af forhold, som operatøren (DSBFirst) er ansvarlig for.

Det er operatørrettidigheden, der udgør grundlaget for beregningen af bod og bonus for rettidighed. Operatørrettidigheden bliver målt både i forhold til et døgn gennemsnit og i myldretiden. I 2010 var operatørrettidigheden målt på døgn gennemsnit 98,0 % og i myldretiden 97,6 %. Dvs. at hhv. 2,0 % af togankomsterne pr. døgn

og 2,4 % af togankomsterne i myldretiden var forsinkede eller aflyste på grund af forhold, som DSBFirst havde ansvaret for. Til sammenligning var DSBFirsts samlede operatørrettidighed i 2009 på 95,9 %.

Politisk aftale om øget robusthed

Som følge af den stærkt utilfredsstillende rettidighed på Kyst- og Kastrupbanen blev der ultimo 2009 nedsat en Task Force med Trafikstyrelsens direktør som formand samt direktører fra hhv. Banedanmark, DSBFirst og DSB. Task Forcen skulle analysere forsinkelsesårsagerne og komme med forslag, der kunne skabe stabile forbedringer. På baggrund af både Task Forcens og den uvildige ekspert Hansjoerg Hess' anbefalinger, besluttede Folketingets forligskreds d. 22. april 2010 at vedtage en række initiativer der skulle forbedre rettidigheden på Kyst- og Kastrupbanen.

Trafikstyrelsen indgik efterfølgende en tillægsaftale (Robusthedsplan II) med DSBFirst for at implementere denne politiske aftale.

Tillægsaftalen Robusthedsplan II indebar, at DSBFirst per 1. juni:

- reducerede betjeningen af Rungsted Kyst st. fra 10 til 20 minutters drift
- ophørte den hidtidige praksis med at springe stationer over for at indhente forsinkelser
- og at DSBFirst snarest muligt efter 1. juni skulle effektivisere deres afgangsprocedure

Fra 15. august 2010 var der planlagt at ændre køreplanen på Kystbanen i henhold til de anbefalinger som Task Force havde givet. Denne ændring måtte dog undsættes til 25. august på grund af et dæmningskred ved Rungsted Kyst 14. august. Den af Task Forcen anbefalede køreplan, var en tilbagevenden til den køreplanstruktur, som DSB kørte i årene 2005-2008. Dog med ekstra ressourcer for at styrke robustheden ved, at der blev indsat ekstra togsæt, i Helsingør, Nivå og Kastrup.

Vintrene i 2010 gav store driftsforstyrrelser

Både i starten af 2010 og fra ultimo november 2010 var der meget hårdt vintervejr, der har medført en meget utilfredsstillende kundeoplevelse rettidighed. Mange af forsinkelserne og aflysningerne skyldtes mangler i togmateriellets driftsstabilitet samt, at infrastrukturen og vedligeholdelse af materiellet ikke var gearret til den hårde vinter. Henover jul og nytår måtte der køres efter en særkøreplan. Den hårde vinter resulterede således i et ekstraordinært stort antal togsæt på værksted, på det højeste op til 32 Øresundstogsæt, hvilket svarer til ca. 1/3 af den samlede Øresundstogpulje. Når så mange togsæt har været ude på værksted har der i perioder været manglende siddepladser.

Trafikstyrelsen har derfor løbende haft stort fokus på DSBFirsts kontraktuelle forpligtelser i forhold til både materiellet og belægningskriterier.

Citytunnelens åbning havde en svær start

Den 12. december 2010 åbnede Citytunnelen mellem Malmö Centralstation og Øresundsbroen. Herved kunne rejsetiden fra Lund station til Kastrup Lufthavn reduceres med 10 minutter. Længs Citytunnelen blev der endvidere indviet 2 nye stationer – henholdsvis midt i Malmö Centrum (Malmö Triangeln) og ved et område med store byudviklingsprojekter (Malmö Hyllie).

Citytunnelen viste sig desværre også at have en række børnesygdomme mht. trafikstyring og sporskifter, hvorfor de første dage med Citytunnelen gav store driftsforstyrrelser og derfor også var med til at gøre det nødvendigt at indføre særkøreplan over jul og nytår.

Samarbejde med Skånetrafiken

Den integrerede trafik over Øresund fordrer et tæt samarbejde med de svenske trafikkøbere, herunder især om køreplanen over Øresund og den fælles togmaterieelpulje. Skånetrafiken repræsenterer over for Trafikstyrelsen det svenske samarbejde Öresundståg AB, som omfatter de seks svenske län (svarende til tidligere danske amter), hvor Øresundstogene kører.

Samarbejdet med Skånetrafiken er reguleret i en samarbejdsaftale.

I 2010 har der i samarbejdet med Skånetrafiken været stort fokus på togmateriellet og de driftsproblemer, som det store antal togsæt på værksted har forårsaget.

Skånetrafiken har i 2010 varetaget sekretærfunktionerne i alle samarbejdsorganerne.

Forsinket leverance af ti nye Øresundstog

Til at dække den prognosticerede store vækst i passagertallet over Øresund, godkendte Folketingets Finansudvalg i 2008 køb af ti nye danske Øresundstog. DSB skulle, med deres ekspertise på området, stå for indkøbet, og skal også eje togene, der på en uopsigelig langtidskontrakt er lejet af Trafikstyrelsen og stilles til rådighed for operatøren af togtrafikken over Øresund.

Togene bygges af Bombardier Transportation, der også har bygget de øvrige danske og svenske Øresundstog.

Trafikstyrelsen har indgået en rådgiveraftale med DSBFirst, der på Trafikstyrelsens vegne skal sikre kvaliteten af togene og sikre, at de er i stand til at blive sat i drift.

Alle 10 Øresundstogsæt skulle have været leveret senest 4. oktober 2010. Adskillige togsæt har dog været forsøgt leveret i en så dårlig tilstand, at DSB på baggrund af DSBFirsts rådgivning har nægtet at tage imod

dem. Som følge heraf blev leverancen af det 10. togsæt forsinket til april 2011. Den forsinkede levering beror udelukkende på svigt hos leverandøren Bombardier. Dette har resulteret i, at Bombardier har betalt bod for den forsinkede leverance.

Trafikstyrelsen har i forbindelse med bestillingen af de 10 nye Øresundstogsæt søgt at få leveret togene med en mere hensigtsmæssig konstruktion af flangesmøringen, således at togene ser mere rene ud i længere tid, og kræver mindre udvendig rengøring. DSBFirst har også forpligtiget sig til på de 10 nye togsæt at foretage de samme tekniske opgraderinger, der er gennemført på de gamle togsæt, som indgår i materielpuljen. Ydermere bliver der på samtlige danskejede togsæt opsat store vejledende piktogrammer på den udvendige vognkasse, til hjælp for handicappede, samt passagerer med cykel, barnevogn eller meget bagage.

Efter indgåelse af aftalen om køb af de 10 nye togsæt, er den forventede passagerstigning klinget af som følge af den økonomiske krise. Hvis passagerudviklingen ikke fortsætter med at stige som forventet, vil de nye tog, i

det omfang der ikke er behov for dem i trafikken over Øresund, blive anvendt i intern dansk trafik, så danske IR4-togsæt, som udelukkende anvendes i den interne danske trafik, kan leveres tilbage til DSB.

Samarbejde med DSBFirst

Trafikstyrelsen har i 2010 holdt kontaktmøder med DSB-First hver måned. Derudover er der sideløbende holdt ad hoc møder ved behov. Ud over fokus på driftsstabiliteten har Trafikstyrelsen i sin kontraktopfølgning i 2010 også haft fokus på DSBFirsts rapporteringer. Trafikstyrelsen har blandt andet til brug for indtægtsdeling mellem parterne i Hovedstadsområdet (Movia, Metro, DSB og DSB S-tog) brug for valide data, som derfor også er en vigtig del af kontraktopfølgningen.

Transportminister Hans Christian Schmidt etablerede i 2010 en rettidighedsorganisation for systematisk at kunne følge op på rettidigheden og sikre en forbedret rettidighed til passagererne. Rettidighedsorganisationen mødes løbende med deltagelse af; Banedanmark, DSB-First, DSB og Trafikstyrelsen under ledelse af Banedanmark.

Fakta om kontrakten mellem DSBFirst og Trafikstyrelsen

Kystbanen og Øresund 2009-2015	
Operator	DSBFirst
Kontraktens driftsperiode	11. januar 2009 - 2015 med mulighed for forlængelse i to år
Kontraktform	Bruttokontrakt
Strækninger	Helsingør - København H - Kastrup - rigsgrænsen mellem Danmark og Sverige på Øresundsbroen, i alt 70 km
Danske Tog	33 stk. ET-togsæt (Øresundstog)* og 20 stk ER-togsæt (IR4)
Togkilometer	4,9 mio. togkm pr. år
Kontraktbetaling, PL10 **	Fast kontraktbetaling ekskl. bod og fradrag 399,2 mio. kr. Bonus (inkl. bod og fradrag) i alt 8,5 mio. kr.
Indtægter, PL10 **	499,0 mio. kr.
Indtægter i forhold til kontraktbetaling og togleje ("Selvfinansieringsgrad")	Ca. 85%

* De 33 danske Øresundstog (ET) indgår i et puljeprincip med identiske svenske tog. Puljeprincippet betyder, at DSBFirst frit kan disponere togene uden hensyn til, om det enkelte tog er dansk eller svensk ejet. Jf. afsnit om nye Øresundstog, så blev det 33. tog først leveret i april 2011. Den fælles togpulje er på i alt ca. 100 stk. Øresundstog.

** Det skal bemærkes, at beløbene ikke direkte kan genfindes i statsregnskabet for finansåret 2010, eftersom Finans konto nr. 28.61.07 ud over kontraktbetaling til DSBFirst og indtægter fra trafikken på Kystbanen og Øresund også indeholder bevilling til de øvrige omkostninger i forbindelse med betjening af Kystbanen og Øresund, herunder til leje af togmateriel. Den viste kontraktbetaling er således fra Trafikstyrelsens regnskab.

Produktion, DSBFirst

	2009	2010
Kontraktfast togkm	4,8 mio.	4,9 mio.
Realiseret togkm	4,6 mio.	4,7 mio.
Aflyste ankomster i alt	5.972	11.480
Aflyste ankomster, DSBFirst årsag	2.146	1.392

Det realiserede antal togkm. indeholder antal realiserede togkm. kørt med passagerer samt antal togkm. kørt som følge af beredskabsplan A (uden passagerer). Bemærk at antallet af aflyste ankomster opgøres ud fra registreringsstationer - på strækningen mellem Helsingør og landegrænsen til Sverige er der 5 registreringsstationer for aflyste ankomster, hvoraf 2 kun anvendes i henholdsvis nord- eller sydgående retning.

Kontrakten med DSBFirst startede først pr. 11/1 2009.

Kilde: Antal togkm.: DSBFirst's månedsrapportering. Antal aflysninger: DSBFirst.

Det høje antal aflyste ankomster i 2010 skyldes i alt væsentligt de gange, hvor det har været nødvendigt at etablere nødkøreplaner. Dæmningskredet ved Rungsted Kyst i august betød, at den ordinære trafik var aflyst i 10 dage, og der kørt i perioden med stærkt reduceret drift, tog hvert tyvende minut. Også vintervejret i november-december kombineret med ibrugtagning af ny infrastruktur, Citytunnelen i Malmø, betød kørsel efter nødkøreplan. Vintervejret indebar ultimo december at 1/3-del af alle Øresundstogene var ude af drift, hvorfor der igen var stærkt reduceret kørsel.

Transportarbejde og passagerudvikling

Trafikstyrelsen har i 2010 fået udført uvildige kontroltællinger af DSBFirsts passagertællinger på stækningserne Kyst- og Kastrupbanen. Resultatet af disse kontroltællinger viser, at DSBFirst's passagertællinger indeholder en større overtælling end forventet. Som konsekvens af kontroltællingerne blev hovedstadsrejsetallet i både 2009 og 2010 nedskrevet med ca. 3 % i forhold til de senest udmeldte tal. Endvidere betyder nye undersøgelser af passagerernes rejsemønstre, at passagertallet må nedjusteres i både 2009 og 2010 med ca. 3 %.

Samlet set betyder de ovenstående ændringer, at hovedstadsrejsetallet for DSBFirst nedjusteres med 6,4 % fra 15,6 mio. rejser til 14,6 mio. i 2010. For 2009 nedjusteres hovedstadsrejsetallet fra 15,3 mio. rejser til 14,4 mio. rejser, hvilket ligeledes er 6,4 %. Omregnes rejsetallet til helårsniveau bliver rejsetallet i 2009 14,8 mio. rejser.

Passagertal og transportarbejdet for DSBFirst i 2010 er baseret på tilgængelige tal per 18. april 2011.

Med de nu opgjorte tal som viser et fald fra 14,8 mio. rejser i 2009 til 14,6 mio. rejser i 2010 har der således været en passagernedgang på ca. 1 % i 2010 for DSBFirst i hovedstadsområdet. Som konsekvens af de fejlbehæftede passagertællinger i hovedstadsområdet har

Trafikstyrelsen tilbageført det udbetalte a conto beløb for bonus for passagervækst i 2010 svarende til ca. 1,8 mio. kr., og udbetalingen af a conto beløb for bonus for passagervækst i 2011 er blevet stoppet

Passagerudviklingen på Kystbanen kan endvidere beskrives ved udviklingen i togpersonalets løbende passagertællinger - de såkaldte TRAP-tal - med Trafikstyrelsens efterfølgende bearbejdnings. Passagertallene for DSBFirst er opdelt i indenlandsk dansk trafik - primært rejser indenfor hovedstadsområdet - og i trafikken over Øresund for at vise udviklingen for de disse ret forskellige trafikstrømme hver for sig.

Tabellerne på næste side viser antallet af Kystbanepassagerer, som passerer Kystbanens tællesnit, som ligger mellem Klampenborg og Skodsborg. Det samlede antal passagerer, som rejser på Kystbanen er større end tallene angivet i tabellen, idet ikke alle rejser krydser tællesnittet. En rejse mellem Helsingør og Nivå krydser for eksempel ikke tællesnittet og indgår derfor ikke. Passagertallet er opgjort ud fra togpersonalets løbende passagertællinger - de såkaldte TRAP-tal.

Passagertallet for Øresund er opgjort ud fra togpersonalets løbende passagertællinger - de såkaldte TRAP-tal. Passagertallet for DSBFirst over Øresundsbroen var cirka 10,4 mio. i 2010 mod 10,6 mio. i 2009 svarende til et fald på cirka 1,8 %. Siden 2008 er passagertallet faldet cirka 1 %.

Tallene dækker over et fald i pendlertrafikken over Øresund på cirka 10 % siden 2008 (6 % i 2009 og 4 % i 2010), men en stigning på cirka 6,5 % i rejser på øvrige billetprodukter fra 2009 til 2010.

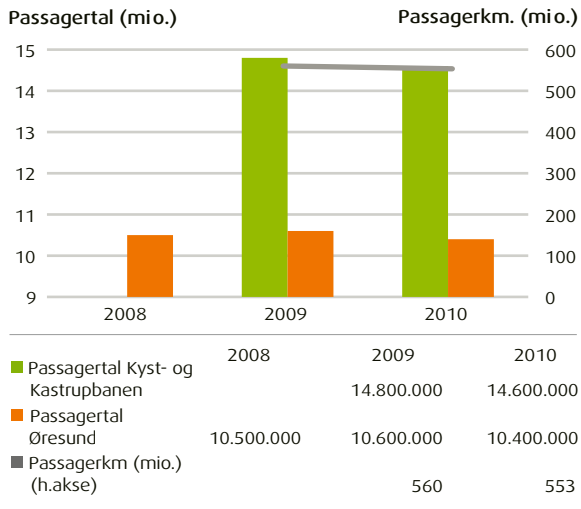
Samlet transportarbejde

I den samlede trafik, dvs. Kyst- og Kastrupbanen og Øresund, var transportarbejdet i 2010 553 mio. passagerkilometer.



ET-togsæt (Øresundstog) ved Kastrup station.

Passagerudvikling og transportarbejde, DSBFirst



Kilde: DSBFirsts månedsrapporter og Trafikstyrelsens eget passagertælesystem.

Rejser over Øresund

	2008	2009 (fra 11/1)	2009 (helår)	2010
Passagertal Øresund	10,5 mio.	10,4 mio.	10,6 mio.	10,4 mio.

Helår 2009 er opregnet til helårsniveau, idet der først er kørt fra 11/1-2009.

Kilde: Opgørelse på baggrund af togpersonalets løbende passagertællinger (TRAP-tal).

Rejser på Kyst- og Kastrupbanen

	2009 (fra 11/1)	2009 (helår)	2010
Passagertal, Kyst- og Kastrupbanen	14,4 mio.	14,8 mio.	14,6 mio.

Passagertallet for 2009 på Kyst- og Kastrupbanen er nedjusteret ift. 2009-rapporten. Helår 2009 er opregnet til helårsniveau, idet der først er kørt fra 11/1-2009.

Kilde: Opgørelse på baggrund af Trafikstyrelsens passagertælesystem, ekskl. Øresundsrejser. Trafikstyrelsens passagertælesystem er baseret på TRAP (togpersonalets løbende passagertællinger) samt DSBFirsts månedsrapportering om faktisk kørte tog.

Passagerer der passerer tællesnittet på Kystbanen

	2008	2009	2010
I alt	8,1 mio.	8,4 mio.	8,8 mio.

Kilde: Trafikstyrelsens opgørelse på baggrund af togpersonalets løbende passagertællinger (TRAP-tal) samt DSBFirsts månedsrapportering.



ET-togsæt (Øresundstog) ved Kokkedal station.

Kundetilfredshed

DSBFirst har i 2010 fået udbetalt 1,5 mio. kr. i bonus for kundetilfredshed på baggrund af resultatet af målingen i foråret 2010. Efterårets måling resulterede hverken i bonus eller opkrævning af bod. På en skala fra 0 til 10, hvor 10 er bedst, har DSBFirsts kundetilfredshed som gennemsnit i 2010 været 6,51 hvilket er lavere end niveauet for 2009 (6,61).

Selvom passagererne er mest tilfredse med muligheden for at få siddepladser i togene, er tilfredsheden med antal siddepladser faldet markant sammenlignet med sidste år. Det skyldes, at der i perioden har været mange tog ude af drift, og at DSBFirst derfor har kørt med færre antal togsæt, med færre sidepladser til følge. Lavest var tilfredsheden med rettidigheden, selvom tilfredsheden med rettidigheden steg fra forårets til efterårets måling.

Kundetilfredshed, DSBFirst

	2009	2010
1. halvår	6,56	6,44
2. halvår	6,67	6,58

Bod/bonus bestemmes ud fra det vægtede gennemsnit pr. halvår af DSBFirsts kundetilfredshedsmålinger. Er faktoren mellem 0 og 2 gives en bod på 3,0 % af kontraktsummen er faktoren mellem 2 og 3 gives en bod på 2,25 %, er faktoren mellem 3,0 og 4,0 gives en bod på 1,5 %, er faktoren mellem 4,0 og 5,0 gives en bod på 0,75 %, er faktoren mellem 5,0 og 6,5 sker der ingen regulering, medens der gives bonus på 0,75 % hvis faktoren er mellem 6,5 og 7,25, der gives bonus på 1,5 % hvis faktoren er mellem 7,25 og 8,0, der gives bonus på 2,25 % hvis faktoren er mellem 8,0 og 9,0 og der gives fuld bonus på 3,0 % af kontraktsummen for kundetilfredshed over 9,0.

Kilde: Trafikstyrelsen på baggrund af data fra kundetilfredshedsmåling udført af Epinion. Resultatet er vægtet ifølge Trafikstyrelsens vægtningsmodel.

Kontraktbetaling

DSBFirst fik i 2010 en samlet kontraktbetaling på 407,8 mio. kr. Det svarer til ca. 74 øre pr. passagerkilometer. Det skal bemærkes, at den endelige efterregulering af kontraktbetalingen for 2010 endnu ikke er foretaget.

For at kunne beregne, hvad det koster staten i offentligt tilskud pr. realiseret passagerkm. samt pr. realiseret togkm. skal der oven i kontraktbetalingen til DSBFirst medregnes statens bruttoudgifter til materielleje på 179,0 mio. kr. Fra dette beløb skal passagerindtægterne på 499,0 mio. kr. fratrækkes. I 2010 var det offentlige tilskud til betjening af Kystbanen og over Øresund således kun 16 øre pr. realiseret passagerkm. og knap 19 kr. pr. realiseret togkm.

Kontraktbetaling, DSBFirst

PL10 mio. kr.	2009	2010
Fast kontraktbetaling	383,3	399,2
Bod/bonus regularitet og aflyste tog	-15,9	5,3
Bod/bonus kundetilfredshed	2,8	1,5
Øvrige variable reguleringer	-1,7	1,7
I alt, inkl. reguleringer	368,4	407,8
kr. pr. realiseret passagerkm.	0,66	0,74
kr. pr. realiseret togkm.	79,26	87,54

DSBFirsts kontraktbetaling består dels af en fast årlig kontraktbetaling dels af en variable bod/bonus-ordning og øvrige reguleringer i henhold til kontrakten. Den endelige efterregulering af vederlaget i 2010 er endnu ikke foretaget.

Kilde: Kontrakt mellem DSBFirst og Trafikstyrelsen, reguleringer som følge af kontrakten samt Trafikstyrelsens beregninger.

Udbud - togtrafik

Udbud 2010

På udbudssiden har Trafikstyrelsen i 2010 arbejdet med at forberede udbud af strækningen Roskilde-Køge-Næstved. På baggrund af dette forberedende arbejde blev der i 2010 foretaget en revurdering af strækningens egnethed til udbud. Resultatet blev, at regeringen besluttede, at det ikke fandtes hensigtsmæssigt at gennemføre udbuddet på nuværende tidspunkt.

Kommende udbud

Trafikstyrelsen har i 2010, i henhold til trafikaftalen af 5. november 2003, der blev indgået mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne, igangsat arbejdet med at forberede beslutningsgrundlag for et eventuelt udbud af togtrafikken på strækningerne Odense-Svendborg og Odense-Fredericia.

Ifølge trafikaftalen af 5. november 2003 skulle en tredjedel af DSB's daværende trafik (målt i togkilometerproduktion i 2003) ud over fjerntrafikken og S-togtrafikken udbydes inden 2014.

Med udbuddet af Øresundstrafikken i 2007 blev der udbudt 23 %. Hvis strækningerne Odense-Svendborg og Odense-Fredericia udbydes bliver i alt 34 % af DSB's daværende trafik ud over fjerntrafikken og S-togtrafikken udbudt, hvorved den politiske aftale vil være opfyldt.

Der henvises til afsnit "Trafikstyrelsens udbud" for en beskrivelse af hvordan Trafikstyrelsen arbejder med udbud.





KYHOLM
KOLBY KÅS
IMO 9183025

SAMSO LINJEN

Kontrakter - færgetrafik

Som der står under afsnittet "Trafikstyrelsens kontrakt-opfølgning" følger Trafikstyrelsen løbende op på de kontrakter, der efter udbud er indgået med operatørerne.

Trafikstyrelsen udøver kontraktopfølgning med færgeoperatørerne på følgende måder:

- Tilsynsplan udarbejdes og gennemføres
- Løbende rapportering af data fra operatørerne kvalitetstjekkes og analyseres.
- Der opgøres eventuel bod eller bonus samt regulering af vederlag på baggrund af disse data løbende.
- Der afholdes løbende opfølgingsmøder mellem Trafikstyrelsen og færgeoperatørerne (hver tredje måned vedrørende færgebetjening af Bornholm og vedrørende betjening af de mindre færgeruter så som Samsø-Kalundborg og Bøjden-Fynshav afholdes møder ved behov)
- Supplerende ad hoc tilsyn ved behov

Formålet med kontraktopfølgningen og tilsynene er at sikre, at operatørerne lever op til kontraktens krav, og at der leveres en betjening af færgetrafikken til en tilfredsstillende kvalitet for passagererne.

Hvert år udarbejdes der for hver kontrakt en tilsynsplan. Tilsynsplanen beskriver de områder, som Trafikstyrelsen af forskellige grunde har valgt at have fokus på i opfølgningen og derfor vil følge op på mere grundigt. Tilsynsplanen består af både skrivebordsudredninger

og inspektioner ude i marken - både af Trafikstyrelsen selv men også ved behov af eksterne konsulenter. Tilsynsplanen justeres i løbet af året, hvis der er behov for yderligere revision.

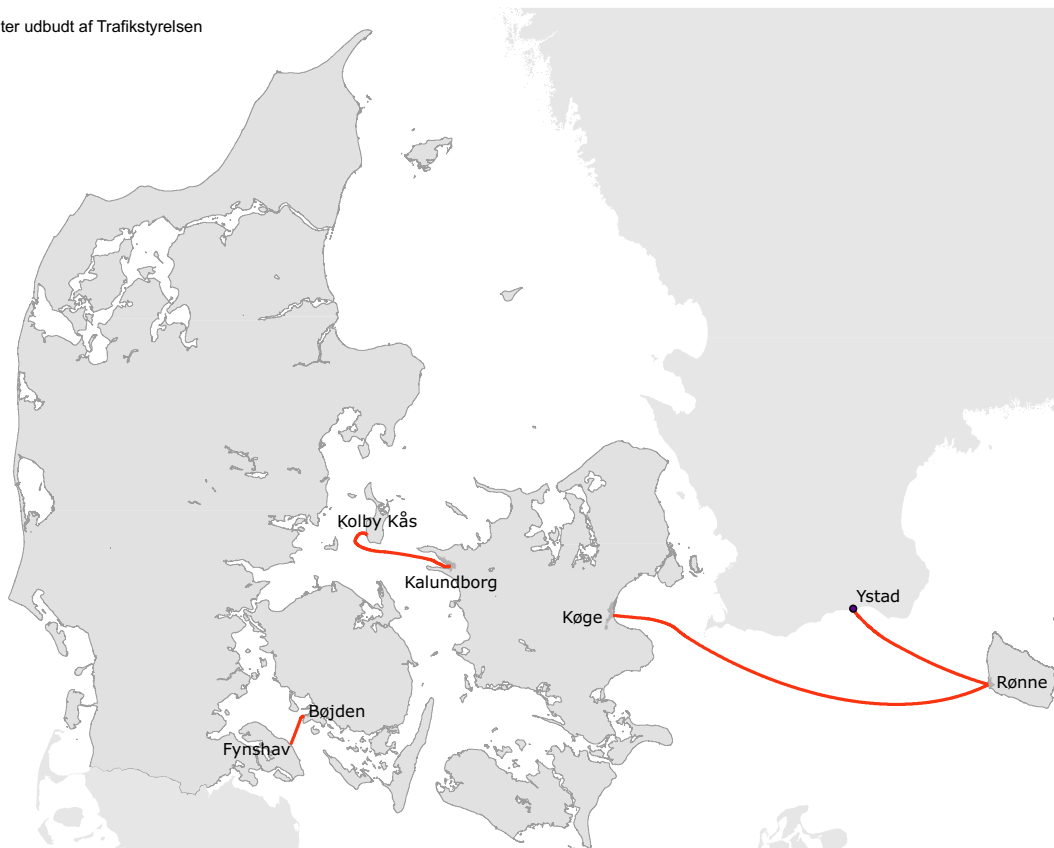
Kontrakter i 2010

På færgområdet har Trafikstyrelsen i 2010 arbejdet med kontraktopfølgning af følgende kontrakter:

- Færgebetjeningen af Bornholm, hvor Trafikstyrelsen har en kontrakt med Danske Færger A/S (tidligere Bornholmstrafikken A/S) om færgebetjeningen fra 1. maj 2005-31. august 2011 ("Bornholm 1") og med Danske Færger A/S (tidligere Nordic Ferry Services A/S) om færgebetjeningen fra 1. september 2011-31. august 2017 ("Bornholm 2").
- Færgebetjening af ruten Samsø-Kalundborg, hvor Trafikstyrelsen har kontrakt med Danske Færger A/S (tidligere Nordic Ferry Services A/S) om færgebetjeningen fra 2008 til 30. september 2013.
- Færgebetjeningen af ruten Bøjden-Fynshav, hvor Trafikstyrelsen har kontrakt med Danske Færger A/S (tidligere Sydfynske A/S) om færgebetjeningen fra 2008 til 30. april 2013.

Derudover er Trafikstyrelsen i slutningen af 2010 begyndt at forberede et genudbud af færgebetjeningen af ruten Bøjden-Fynshav fra 1. maj 2013. Læs mere om genudbuddet i afsnit "Udbud - færgetrafik".

— Færgeruter udbudt af Trafikstyrelsen



Bornholm 2005-2011

Den offentlige serviceforpligtelse i kontrakten om den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm omfatter alle nødvendige aktiviteter for at gennemføre færgetrafikken mellem Rønne og Ystad og mellem Rønne og Køge. Forpligtelsen omfatter transport af passagerer, køretøjer og gods (herunder farligt gods), samt den administration og logistik, der er forbundet hermed. Operatøren anvender egen tonnage og sikrer via aftaler med de pågældende ejere adgang til at anløbe havne samt til at anvende bygninger og infrastruktur. Forpligtelsen opfyldes via en udbudt nettokontrakt, hvor operatøren beholder alle indtægter. Der henvises til Trafikstyrelsens hjemmeside for en udførlig beskrivelse af den offentlige serviceforpligtelse.

Færgeruterne betjenes af rederiet Danske Færger A/S. Rederiet ejes – efter en selskabsomdannelse med virkning fra 1. januar 2010 - 50 % af det statsejede Bornholmstrafikken A/S og 50 % af Clipper Group A/S.

Generelt stabil drift men driftsforstyrrelser på grund af vintervejret

Færgebetjeningen af Bornholm har i de fleste perioder af 2010 været stabil og foregået efter planen. Der var dog perioder i januar og februar 2010, hvor hurtigfærgerne pga. isdannelser i Ystad Havn har været taget ud af drift. I disse perioder er trafikken gennemført med rederiets øvrige færges. Hurtigfærgerne er bygget i aluminium, og sammen med forskellige konstruktionsforhold bevirker det, at færgen ikke kan sejle i gennem is. I enkelte tilfælde er sejladsen med hurtigfærge aflyst pga. for høje bølger eller for kraftig blæst. Også i disse tilfælde er trafikken blevet gennemført med selskabets øvrige færges.

Den 11. januar 2010 ramte hurtigfærgerne på rejse fra Ystad til Rønne en eller flere søer, hvilket beskadigede færgen, og hvorunder seks passagerer og ét besætningsmedlem kom til skade. Søfartsstyrelsens opklaringsenhed har udarbejdet en rapport om hændelsen. Rapporten kan bl.a. findes på Søfartsstyrelsens hjemmeside. Hurtigfærgerne var ude af drift i de følgende fire dage for reparation. På Søfartsstyrelsens hjemmeside kan desuden findes en søulykkesrapport fra opklaringsenheden vedrørende en arbejdsulykke på færgen Dueodde den 13. april 2010, hvor et besætningsmedlem faldt i vandet fra færgen fra ca. 15 meters højde under en øvelse med færgens "Mand-Over-Bord-båd".

Fra den 28. september var hurtigfærgerne ude af trafik i tre dage pga. et mindre motorhavari. Endelig var hurtigfærgerne på sit årlige værftsophold i to uger i november 2010. I de perioder, hvor hurtigfærgerne har været ude af drift, er trafikken gennemført med rederiets øvrige færges.

Færgerne Hammerodde var i godt to måneder fra midt i januar til kort før påske på værftsophold i Finland. Her fik færgen tilføjet et ekstra vogndæk, og der blev gennemført en større ombygning af passagerfaciliteterne, herunder en omfordeling af køjepladser og etablering af en hvilesalon. Desuden blev der foretaget en række tekniske optimeringer, alt sammen for at gøre færgen klar til de krav, der skal overholdes i den kontrakt, der påbegyndtes den 1. september 2011. Under Hammeroddes værftsophold blev trafikken på ruten Rønne-Køge gennemført med brug af færgerne Dueodde og Povl Anker.



Ekstra kapacitet og forlængning af kontraktperioden

Den gældende kontrakt vedr. færgebetjeningen af Bornholm er som nævnt tidligere forlænget med 16 måneder, sådan at den udløber 1. september 2011 og ikke som oprindeligt 1. maj 2010. Den forventede vækst i trafikmængderne i kontraktforlængelsesperioden var hovedårsagen til, at transportministeren i efteråret 2009 bevilgede fem mio. kr. til sikring af ekstra kapacitet i kontraktforlængelsesperioden. Halvdelen af de fem mio. kr. blev anvendt i 2010, hvor der blev indgået aftale mellem Trafikstyrelsen og Danske Færger A/S om, at rederiet skulle tripchartre færgerne Skania, der normalt anvendes af rederiet Unity Line på ruten mellem Ystad og Swinoujscie i Polen. Færgeren blev indsat til at gennemføre en dobbelttur pr. dag på ruten Rønne-Ystad i 32 dage. Bortset fra, at en enkelt dobbelttur med færgerne måtte aflyses som følge af en tvist om fortolkningen af sikkerhedsregler, forløb sejladserne med Skania meget tilfredsstillende.

Generelt var der i 2010 et fald på godt 7 % i forhold til 2009 i passagerantallet på den samlede færgebetjening af Bornholm, mens antallet af personbiler faldt med godt 4 %. Trafiktallene i højsæsonen (skolernes sommerferie) svarer stort set til tidligere år, så faldet i trafik-tallene er isoleret til lav- og skuldarsæson. En stor del af faldet må tilskrives de to usædvanligt hårde vintre, som berørte 2010. Vinteren 2009-2010 strakte sig ind i marts måned med is og voldsomme mængder af sne og vinteren 2010-2011 begyndte allerede sidst i november. Mod slutningen af året blev snemængderne endnu voldsommere end den foregående vinter, og særligt den ellers normalt betydelige trafik omkring jule- og nytårsdagene udeblev fuldstændig pga. snestorm.

Mange års fortsat vækst i godsmængderne til og fra Bornholm blev i 2009 afløst af en tilbagegang på 8 %, målt i lanemeter. I 2010 vendte udviklingen igen og der er konstateret en lille vækst i forhold til 2009 på ca. 1,5 %.

Trafikstyrelsens inspektioner

Trafikstyrelsen har som tidligere år gennemført en række inspektioner i 2010.

Der har dels været gennemført 14 fysiske inspektionsrejser i "marken", dels har der været gennemført analyser på baggrund af data rapporteret fra BornholmerFærgerne.

Trafikken følges desuden i form af gennemgang af trafikdata, som BornholmerFærgerne fremsender for hver afgang og billettype, regularitetsdata, og øvrig daglig kontakt.

Generelt har inspektionerne bekræftet, at trafikken gennemføres tilfredsstillende.

Rettidighed

BornholmerFærgerne udførte i 2010 i alt 4.232 enkeltture på ruterne Rønne-Ystad og Rønne-Køge. Af disse 4.232 udførte enkeltture var de 1.005 (24 %) forsinkede ved ankomst. 104 af disse forsinkelser udløste bod, eftersom forsinkelserne var på fem minutter eller derover, og tillige forårsaget af forhold, som BornholmerFærgerne har ansvaret for. Den samlede bod for forsinkelser i 2010 blev på ca. 0,6 mio. kr.

Fakta om kontrakten mellem Bornholmstrafikken og Trafikstyrelsen

Bornholm 2005-2011	
Operator	Bornholmstrafikken A/S, fra 1. oktober 2010 ændret til Danske Færger A/S ("Bornholmerfærgerne")
Kontraktens driftsperiode	1. maj 2005-30. april 2010 - forlænget i 16 måneder til 31. august 2011
Kontraktform	Nettokontrakt
Ruter	Rønne - Ystad, Rønne - Køge
Materiel kapacitet	Hurtigfærgerne HSC Villum Clausen (1.055 passagerer, 215 biler, intet gods) Den konventionelle færge M/F Povl Anker (1.500 passagerer, ca. 250 biler eller 650 lanemeter gods) Ropax-færgerne M/F Hammerodde og indtil 10. oktober 2010 M/F Dueodde (400 passagerer, ca. 130 biler og 1.235 lanemeter gods, M/F Hammerodde fra marts 2010 1.500 lanemeter gods)
Antal afgang 2010, Rønne-Ystad	3.240
Antal afgang 2010, Rønne-Køge	730
Distance	Rønne-Ystad 70,4 km (38 sømil), Rønne-Køge 170,4 km (92 sømil)
Gennemsnitlig årlig kontraktbetaling, PL10	144,7 mio. kr.
Kontraktbetaling i forhold til omsætning	Ca. 25%

36 dobbeltture med hurtigfærgen Villum Clausen på ruten Rønne-Ystad blev i 2010 aflyst pga. blæst og/eller for stor bølgehøjde. Heraf aflystes otte dobbeltture i januar, én i februar, én i maj, otte i august, fire i september, én i oktober, fire i november og ni i december. Desuden blev 21 dobbeltture i februar og én i december aflyst pga. is i Ystad Havn. På samtlige aflyste ture med hurtigfærgen blev der indsat anden tonnage i tilstrækkelig grad til, at efterspørgslen kunne dækkes.

Der var i 2010 ikke aflysninger af trafik, som gav anledning til opkrævning af bod.

Kundetilfredshed

BornholmerFærgen er ansvarlig for gennemførelse af kundetilfredshedsundersøgelser på færgerne i hhv. februar og juli måned hvert år i kontraktperioden. Det er et eksternt konsulentfirma, der gennemfører kundetilfredshedsundersøgelserne. På en skala fra 1 til 5, hvor

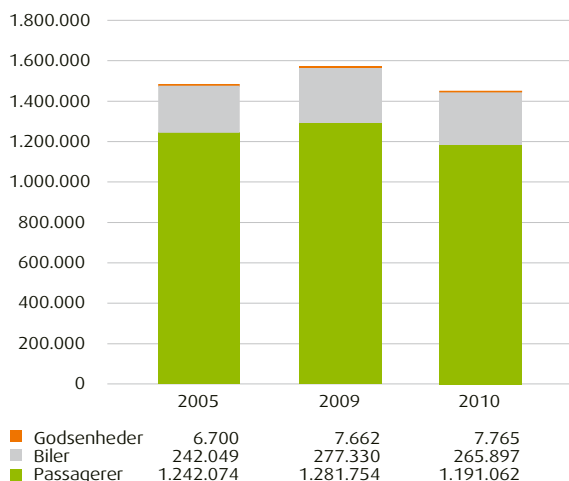
alt over 3 er tilfredsstillende, har BornholmerFærgens kundetilfredshed i 2010 været på niveau 4 eller højere på alle målepunkter. Operatøren påføres bod, hvis kundetilfredsheden på et målepunkt er lavere end 3. Der kan ikke opnås bonus for god kundetilfredshed. Kundetilfredsheden var generelt i 2010 på niveau med 2009.

Trafikudvikling

BornholmerFærgen overførte i 2010 knap 1,2 mio. passagerer på Ystad-ruten og lidt over 80.000 passagerer på Køge-ruten. Antallet af passager er faldet med ca 90.000 passager (et fald på ca 7 %) i forhold til 2009 på ruten Rønne-Ystad. Både antallet af personbiler og passagerer er faldet i 2010 (Se grafen nedenfor).

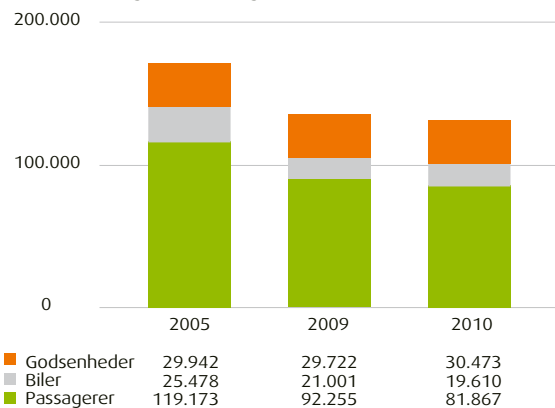
De senere års stigninger i godsmængderne er genoptaget i 2010 efter et stort fald i 2009. Niveauerne er dog endnu ikke oppe i samme niveau som 2008.

Trafikudvikling, Rønne-Ystad



Kilde: Trafikstyrelsen på baggrund af data fra Danske Færger A/S.

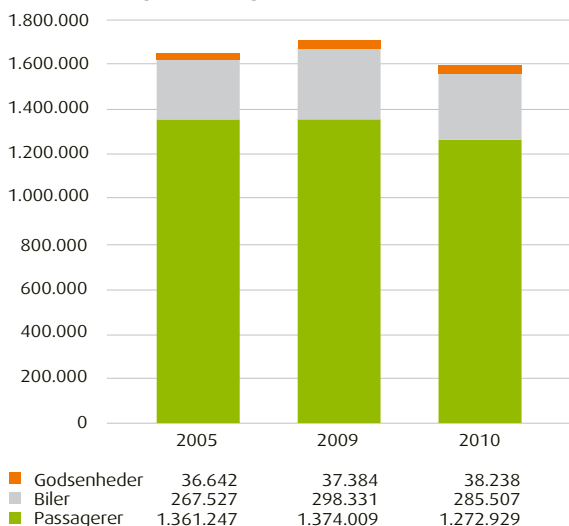
Trafikudvikling, Rønne-Køge



Den 30. september 2004 sejlede den sidste færge fra København til Rønne, hvorefter ruten blev lagt om til Køge-Rønne.

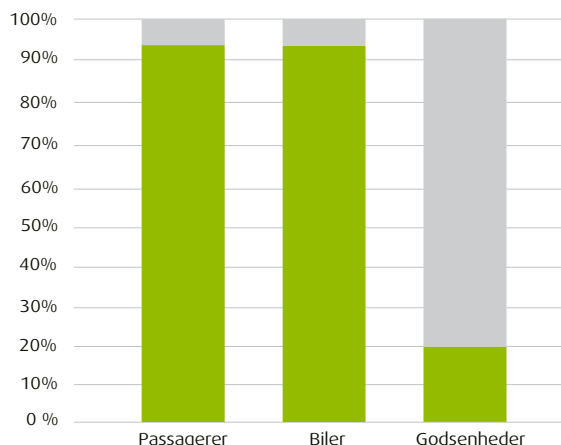
Kilde: Trafikstyrelsen på baggrund af data fra Danske Færger A/S.

Samlet trafikudvikling for Bornholm, Rønne-Ystad og Rønne-Køge



Kilde: Trafikstyrelsen på baggrund af data fra Danske Færger A/S.

Fordeling af trafik på ruter, Bornholm



Kilde: Trafikstyrelsen på baggrund af data fra Danske Færger A/S.

Kontraktbetaling

Den samlede kontraktbetaling fra Trafikstyrelsen til BornholmerFærgen efter fradrag af bod var i 2010 på 144,1 mio. kr. Kontraktbetalingen ekskl. bod var 144,7 mio. kr. og boden 0,6 mio. kr. Det svarer til en betaling fra staten på ca. 371 kr. pr. sejlet kilometer. Hertil modtager BornholmerFærgen trafikindtægterne, som er i størrelsesordenen 375 mio. kr. pr. år. Danske Færger opgør ikke i sit regnskab den del af nettoomsætningen, der isoleret set er omfattet af besejlingen af ruterne Rønne-Ystad og Rønne-Køge, så trafikindtægterne på disse ruter er anslået. Kontraktbetalingen anslås at udgøre mellem 25 og 30 % af nettoomsætningen på den trafik, der er omfattet af kontrakten.

Antal enkeltture, Bornholm

	2009	2010
Kontraktfastsatte afgange, Rønne-Ystad	3.192	3.240
Realiserede afgange, Rønne-Ystad	3.140	3.312
Kontraktfastsatte afgange, Rønne-Køge	730	730
Realiserede afgange, Rønne-Køge	802	920
Realiserede afgange i alt	3.942	4.232
Forsinket ved ankomst mindre end 5 min.	425	649
Forsinket ved ankomst mere end 5 min.	295	356

Kilde: Trafikstyrelsen på baggrund af data fra Danske Færger A/S.

Kundetilfredshed, Bornholm

	1. halvår 2009	2. halvår 2009	1. halvår 2010	2. halvår 2010
Personlig betjening	4,2	4,2	4,2	4,2
Rengøring	4,1	4,0	4,1	4,0
Andre forhold	4,0	4,0	4,0	4,0

Kilde: Trafikstyrelsen på baggrund af data fra Danske Færger A/S.

Godsenheder fordelt på art, Rønne-Ystad

	2009	2010
Godsenheder	7.662	7.765
Lastbiler u/anhænger	18,5%	18,5%
Lastbiler m/anhænger	6,8%	6,3%
Sættevogne m/forvogn	30,9%	26,4%
Sættevogne u/forvogn	39,7%	48,4%
Sum	95,9%	99,6%

Mængden af de specifikke godsenhedskategorier summer ikke nødvendigvis til 100% af godsmængden, da der overføres gods, som ikke falder ind i disse fire kategorier.

Kilde: Trafikstyrelsen på baggrund af data fra Danske Færger A/S.

Godsenheder fordelt på art, Bornholm samlet

	2009	2010
Godsenheder	37.384	38.238
Lastbiler u/anhænger	8,9%	9,4%
Lastbiler m/anhænger	5,1%	4,8%
Sættevogne m/forvogn	13,8%	11,2%
Sættevogne u/forvogn	56,7%	65,1%
Sum	84,6%	90,5%

Mængden af de specifikke godsenhedskategorier summer ikke nødvendigvis til 100% af godsmængden, da der overføres gods, som ikke falder ind i disse fire kategorier.

Kilde: Trafikstyrelsen på baggrund af data fra Danske Færger A/S.

Godsenheder fordelt på art, Rønne-Køge

	2009	2010
Godsenheder	29.722	30.473
Lastbiler u/anhænger	6,5%	7,0%
Lastbiler m/anhænger	4,7%	4,5%
Sættevogne m/forvogn	9,4%	7,3%
Sættevogne u/forvogn	61,1%	69,3%
Sum	81,7%	88,1%

Mængden af de specifikke godsenhedskategorier summer ikke nødvendigvis til 100% af godsmængden, da der overføres gods, som ikke falder ind i disse fire kategorier.

Kilde: Trafikstyrelsen på baggrund af data fra Danske Færger A/S.

Kontraktbetaling, Bornholm

PL10	2009	2010
Fast kontraktbetaling mio. kr.	144,7	144,7
kr. pr. realiseret afgang	36.717	34.201
kr. pr. sejlet km.	405	371
Bod regularitet, mio. kr.	0,3	0,6
Bod/bonus kundetilfredshed, kr.	0	0
Samlet betaling, mio. kr.	144,3	144,1

Kilde: Trafikstyrelsen på baggrund af data fra Danske Færger A/S.

Bornholm 2011-2017

Den 13. februar 2009 indgik Trafikstyrelsen kontrakt med daværende Nordic Ferry Services A/S – nu Danske Færger A/S. Danske Færger A/S ejes med 50 % af selskabet Clipper-Group A/S og med 50 % af det statsejede selskab Bornholmstrafikken A/S.

De største ændringer i forhold til den nuværende kontrakt

På Rønne-Køge ruten vil godskapaciteten stige fra 1.235 lanemeter (vognbanemeter) til 1.500 lanemeter. Ruten mellem Rønne og Køge ændres samtidigt fra en nat-/natafgang til en aften/natafgang, der kan betjenes med én færge.

Rønne-Ystad ruten vil udelukkende blive betjent med hurtigfærger. Udover den nuværende Villum Clausen, vil der blive indsat en ny hurtigfærge, Leonora Christina, der er ca. en halv gang større end Villum Clausen.

Passagerkapaciteten på Rønne-Ystad ruten vil på de største rejsedage stige fra ca. 8.500 til minimum 10.000. Hurtigfærgekapaciteten fordobles dog på de største rejsedage, eftersom der i dag kun er hurtigfærgekapacitet til 5.000 passagerer.

For at sikre et højt betjeningsniveau hele året, vil der på Rønne-Ystad ruten blive minimum tre afgang med hurtigfærge i lavsæsonen, hvor der i dag kun er to afgang.

Der indføres en olieprisregulering i lighed med de øvrige kontrakter om færgebetjening, som staten har. Det betyder, at halvdelen af konsekvenserne ved ændring af oliepriserne – både ved stigende og faldende oliepriser – bæres af rederen, mens den anden halvdel reguleres via taksterne. Inden for et bånd på +/- 5 % bærer rederen dog den fulde risiko for ændringer i oliepriserne.

Forberedelserne til den nye kontrakt blev igangsat straks efter kontraktindgåelsen i februar 2009 og er foregået løbende igennem 2010.

De mest betydende elementer i forberedelserne til den nye kontrakt har været følgende:

- Byggeriet af den nye hurtigfærge, som bliver udført på Austal-værftet i Australien
- Ombygning af færgen Hammerodde, som blev gennemført i Helsinki i 2010
- Ombygning af havnearealer og tilpasning af færgelejer i Ystad og Rønne.

Alle disse arbejder er i 2010 foregået uden negativ indflydelse på den planlagte opstart af den nye kontrakt.

Fakta om kontrakten mellem Danske Færger A/S og Trafikstyrelsen

Bornholm 2011-2017	
Operatør	Danske Færger A/S
Kontraktens driftsperiode	1. september 2011 - 31. august 2017
Kontraktform	Nettokontrakt
Ruter	Rønne - Ystad, Rønne - Køge
Materiel	HSC Leonora Christina, gods bærende hurtigfærge (1.400 passagerer, ca. 350 biler) HSC Villum Clausen, hurtigfærge (1.055 passagerer, 215 biler, intet gods) M/F Hammerodde RoPax-færge (400 passagerer, 1.500 lanemeter gods)
Antal afgang årligt, Rønne-Ystad*	2.632 med "stor" hurtigfærge, 192 med "lille" hurtigfærge
Antal afgang årligt, Rønne-Køge*	732 med RoPax (Hammerodde)
Distance	Rønne-Ystad 70,4 km (38 sømil), Rønne-Køge 170,4 (92 sømil)
Gennemsnitlig årlig kontraktbetaling, PL10	192,1 mio. kr.
Kontraktbetaling i forhold til omsætning	Anslået 25-30%

* Gælder kontraktens første driftsår: sept. 2011 til sept. 2012



Bøjden - Fynshav 2008-2013

Den offentlige serviceforpligtelse i kontrakten om betjening af færgeoverfarten Bøjden-Fynshav omfatter alle nødvendige aktiviteter for at gennemføre færgetrafikken mellem Bøjden og Fynshav. Forpligtelsen omfatter transport af passagerer, køretøjer og gods, samt den administration og logistik, der er forbundet hermed. Operatøren anvender egen tonnage og sikrer via aftaler med de pågældende ejere adgang til at anløbe havne samt til at anvende bygninger og infrastruktur. Forpligtelsen opfyldes via en udbudt nettokontrakt, hvor operatøren beholder alle indtægter. Der henvises til Trafikstyrelsens hjemmeside for en udførlig beskrivelse af den offentlige serviceforpligtelse.

Færgeruten drives af Danske Færger A/S, der betjener ruten under navnet AlsFærgen.

Færgebetjeningen af ruten Bøjden-Fynshav er i 2010 forløbet lidt anderledes end forventet, idet kontrakten kræver, at operatøren senest fra sommeren 2009 skal indsætte større kapacitet i sommermånederne (juni, juli og august) end den kapacitet, som er til rådighed ved den anvendte færge Thor Sydfyen. Derfor gjorde AlsFærgen brug af færgen Spodsbjerg, som fra 30. juni til 31. august udførte fire daglige dobbeltture på ruten.

Året 2010 blev i et vist omfang præget af anlægsaktiviteter i de to havne. AlsFærgen har i løbet af året videreført det i 2009 påbegyndte arbejde vedr. anlæg af to nye L-lejer. Anlægget af de nye lejer er foregået uden nævneværdig forstyrrelse af trafikken i de gamle lejer.

Kystdirektoratet påbegyndte i 2010 reovering af kajer og moler i de to havne. Arbejdet er foregået uden nævneværdig forstyrrelse af færgetrafikken.

Ærøfærgerne A/S påbegyndte i december 2009 sejlads mellem Fynshav og Søby på Ærø. Til denne trafik har Ærøfærgerne anlagt et tredje færgeleje i Fynshav. Efter at betjeningen af Ærø startede i december 2009 har Danske Færger A/S (tidligere Sydfynske A/S) og Ærøfærgerne koordineret sejladsen og trafikken på Fynshav, således at dette har skabt mindst mulig gene for kunderne til de to ruter.

Kontrakten giver operatøren ret til at indføre et oliepristillæg, som kan lægges på billetpriserne. Markedspriserne på olie medførte dog, at rederiet ikke kunne anvende denne mulighed i 2010.

Trafikstyrelsens inspektioner

Trafikstyrelsen foretog i 2010 fysiske inspektioner på tre afgangse på ruten. Resultatet fra inspektionerne var

Fakta om kontrakten mellem Danske Færger A/S og Trafikstyrelsen

Bøjden - Fynshav 2008-2013	
Operatør	Sydfynske A/S fra 16. november 2010 overdraget til Danske Færger A/S ("AlsFærgen")
Kontraktens driftsperiode	1. maj 2008 - 30. april 2013
Kontraktform	Nettokontrakt
Ruter	Bøjden - Fynshav
Materiel kapacitet	M/F Thor Sydfyen (vinter: 200 passagerer, sommer: 292 passagerer, hele året: 50 biler) Desuden i sommertrafik: M/F Spodsbjerg (226 passagerer, 48 biler)
Antal afgangse 2010	6.720
Distance	13,0 km (7 sømil)
Gennemsnitlig årlig kontraktbetaling, PL10	7,0 mio. kr.
Kontraktbetaling i forhold til omsætning	Anslået 20-25%



tilfredsstillende. Der blev også gennemført analyser, blandt andet på baggrund af data rapporteret fra Danske Færger A/S. Trafikken følges i form af gennemgang af trafikdata, som Danske Færger A/S fremsender for hver afgang og billettype samt øvrig jævnlig kontakt.

Rettidighed

Danske Færger A/S udførte i 2010 i alt 6.720 enkeltture på ruten Bøjden-Fynshav, hvilket ligger på niveau med 2009.

Regulariteten på ruten var i 2010 ganske høj. Der blev kun aflyst en enkelt dobbelttur pga. stormvejr i december måned. Der har været en række mindre forsinkelser, som hurtigt har kunnet indhentes.

Der er ikke knyttet en bod/bonus ordning til rettidigheden i denne kontrakt.

Kundetilfredshed

Der gennemføres ikke kundetilfredshedsundersøgelser som en del af kontrakten.

Trafikudvikling

Der er registreret et fald i antallet af passagerer på ruten på ca. 1,5 % i 2010 i forhold til 2009, mens der er en lille stigning på ca. 1 % i antallet af personbiler.

Udviklingen følger tendensen fra 2008 til 2009, hvor der var en stigning på knap 6 % i antallet af passagerer og på over 7 % i antallet af personbiler. Denne stigning kunne tilskrives, at der i lange perioder var timedrift og dobbelt kapacitet, fordi der blev sejlet med to færger.

Konceptet er videreført i 2010, hvor der er sejlet med to færger i timedrift i månederne juni, juli og august på afgangene fra kl. 10.00 til kl. 17.00. Der overføres væsentligt færre personbiler på afgangene med færgerne Spodsbjerg end med færgerne Thor Sydfyen, selv om færgerne er næsten lige store.

Godstrafikken på ruten er tilbage i en sund udvikling, hvor faldet i antallet af godskøretøjer på 18 % fra 2008 til 2009 er afløst af en stigning på 13 % fra 2009 til 2010.

Kontraktbetaling

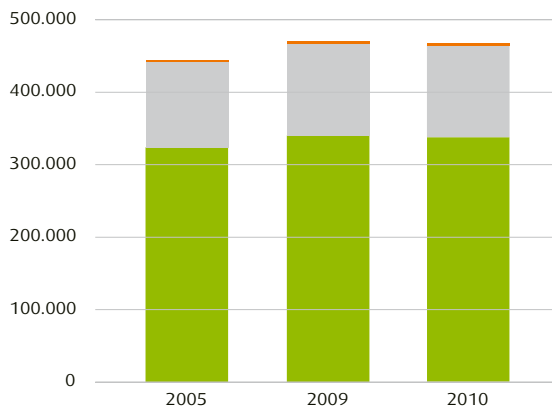
Den samlede kontraktbetaling fra Trafikstyrelsen til Danske Færger A/S i 2010 var på 7,0 mio. kr.

Antal enkeltture, Bøjden-Fynshav

	2009	2010
Realiserede afgang	6.778	6.720
Aflyste afgang	28	2

Kilde: Trafikstyrelsen på baggrund af data fra Danske Færger A/S.

Bøjden-Fynshav



Art	2005	2009	2010
Godsheder	3.231	2.406	2.722
Biler	112.902	126.085	127.549
Passagerer	327.557	343.187	338.085

Kilde: Trafikstyrelsen på baggrund af data fra Danske Færger A/S.

Godsheder fordelt på art, Bøjden-Fynshav

	2009	2010
Godsheder	2.407	2.722
Lastbiler u/anhænger	39,1%	29,6%
Lastbiler m/anhænger	17,9%	13,9%
Sættevogne m/forvogn	42,7%	56,2%
Sættevogne u/forvogn	0,3%	0,3%
Sum	100%	100%

Mængden af de specifikke godsheds-kategorier summer ikke nødvendigvis til 100% af godsmængden, da der overføres gods, som ikke falder ind i disse fire kategorier.

Kilde: Trafikstyrelsen på baggrund af data fra Danske Færger A/S.

Kontraktbetaling, Bøjden-Fynshav

PL10	2009	2010
Fast kontraktbetaling, mio. kr.	7,0	7,0
kr. pr. realiseret afgang	1.039	1.048
kr. pr. sejlet km.	80	81

Kilde: Trafikstyrelsen på baggrund af data fra Danske Færger A/S.

Samsø – Kalundborg 2008-2013 (2014)



Den offentlige serviceforpligtelse i kontrakten om besejling af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg omfatter alle nødvendige aktiviteter for at gennemføre færgetrafikken mellem Kolby Kås og Kalundborg. Forpligtelsen omfatter transport af passagerer, køretøjer og gods, samt den administration og logistik, der er forbundet hermed. Operatøren anvender egen tonnage og sikrer via aftaler med de pågældende ejere adgang til at anløbe havne samt til at anvende bygninger og infrastruktur. Forpligtelsen opfyldes via en udbudt nettokontrakt, hvor operatøren beholder alle indtægter. Der henvises til Trafikstyrelsens hjemmeside for en udførlig beskrivelse af den offentlige serviceforpligtelse.

Den 1. juli 2009 overdrog Samsø Linien kontrakten til Nordic Ferry Services, som fra kontraktstart den 1. oktober 2008 havde optrådt som underleverandør for Samsø Linien. Nordic Ferry Services A/S, som ejes med 50 % af rederiet Clipper-Group A/S og med 50 % af det statsejede rederi Bornholmstrafikken A/S, har ændret navn til Danske Færger A/S. Færgeruten betjenes under navnet SamsøFærgen.

Færgebetjeningen af ruten Samsø-Kalundborg er i 2010 forløbet planmæssigt. Der er ikke konstateret aflysninger og regulariteten på ruten er ganske høj. Forsinkelser har været små og sporadiske.

Som en del af kontrakten om færgebetjeningen anlagde Kalundborg Havn i 2009-2010 et nyt, moderne færgeleje til færgen til Samsø samt et nyt opmarchareal. Det nye anlæg blev taget i brug i marts 2010.

I august 2010 ændrede DSB togenes ankomst- og afgangstider i Kalundborg, hvilket betød, at SamsøFærgen også var nødsaget til at foretage en korrektion af færgetiderne for at sikre rimelige overgangstider mellem færge og tog.

Forudsætningerne for at SamsøFærgen igen i 2010 kunne tillægge billetpriserne et oliepristillæg, som det var tilfældet i 2009, var ikke til stede. De lavere billetpriser havde dog ikke en gunstig virkning på antallet af overførte personbiler, som igen var faldende i 2010 i forhold til 2009.

Færgebetjeningen på ruten Samsø-Sjælland omfatter også en ordning om Ø-kort-kompensation. Efter denne ordning gives fastboende samsinger gratis returrejse til Samsø. Danske Færger A/S (SamsøFærgen) kompenseres af Trafikstyrelsen for det indtægtstab, som rederiet lider ved denne ordning i forholdet én til én.

Fakta om kontrakten mellem Danske Færger A/S og Trafikstyrelsen

Samsø - Kalundborg 2008-2013	
Operatør	Danske Færger A/S ("Samsøfærgeren")
Kontraktens driftsperiode	1. oktober 2008 - 30. september 2013 (med mulighed for op til 1 års forlængelse)
Kontraktform	Nettokontrakt
Ruter	Kolby Kås - Kalundborg
Materiel kapacitet	M/F Kyholm (vinter: 390 passagerer, sommer: 550 passagerer, hele året: 90 biler) Desuden som reserveskib M/F Vesborg (440 passagerer, 70 biler)
Antal afgang 2010	1.876
Distance	40,7 km (22 sømil)
Gennemsnitlig årlig kontraktbetaling, PL10	8,7 mio. kr. ekskl. Ø-kort
Kontraktbetaling i forhold til omsætning	Anslået ca. 30-35%

Antal enkeltture, Samsø-Kalundborg

	2009	2010
Realiserede afgang	1.928	1.876
Aflyste afgang	2	0

Kilde: Trafikstyrelsen på baggrund af data fra Danske Færger A/S.

Kontraktbetaling, Samsø-Kalundborg

PL10	2009	2010
Fast kontraktbetaling, mio. kr.,	8,7	8,7
kr. pr. realiseret afgang,	4.508	4.633
kr. pr. sejlet km.,	111	114
Ø-kort ordning, mio. kr.,	3,3	1,7*

*forskellen mellem 2009 og 2010 skyldes efterregulering af 2009.

Kilde: Trafikstyrelsen på baggrund af data fra Danske Færger A/S.

Godsenheder fordelt på art, Samsø-Kalundborg

	2009	2010
Godsenheder	2.809	2.513
Lastbiler u/anhænger	4,9%	6,9%
Lastbiler m/anhænger	5,2%	2,6%
Sættevogne m/forvogn	89,9%	90,5%
Sættevogne u/forvogn	0,0%	0,0%
Sum	100%	100%

Mængden af de specifikke godsensheds kategorier summer ikke nødvendigvis til 100% af godsmængden, da der overføres gods, som ikke falder ind i disse fire kategorier.

Kilde: Trafikstyrelsen på baggrund af data fra Danske Færger A/S.

Trafikudvikling, Samsø-Kalundborg



Kilde: Trafikstyrelsen på baggrund af data fra Danske Færger A/S.

Trafikstyrelsens inspektioner

Trafikstyrelsen gennemførte i 2010 fysiske inspektioner på fire afgang på ruten. Resultaterne fra inspektionerne har været tilfredsstillende. Desuden er der blevet gennemført analyser på baggrund af data, rapporteret fra Danske Færger A/S (SamsøFærgen). Trafikken følges desuden i form af gennemgang af trafikdata, som SamsøFærgen fremsender for hver afgang og billettype, samt øvrig jævnlig kontakt.

Rettidighed

SamsøFærgen udførte i 2010 i alt 1.876 enkeltture på ruten Samsø-Kalundborg, hvilket er et lille fald i forhold til 2009. Faldet kan tilskrives, at rederiet i en periode af 2009 sejlede med den mindre færge Vesborg, som så til gengæld sejlede flere gange i perioden end færgen Kyholm ville have gjort. Der har ikke været aflysninger af afgang i 2010, og regulariteten på ruten har i 2010 været upåklagelig.

Der er ikke knyttet en bod/bonus ordning til rettidigheden i denne kontrakt.

Kundetilfredshed

Der gennemføres ikke kundetilfredshedsundersøgelser som en del af kontrakten.

Trafikudvikling

Der er registreret en stigning med 5,5 % (ca. 8.300) i trafikmængderne i 2010 i forhold til 2009 for passagerer, men et mindre fald på ca. 2 % i antallet af overførte personbiler.

Der er endvidere registreret et fald af godskøretøjer på 11 % (320 færre godskøretøjer end i 2009). Der har imidlertid de senere år været en tendens til på denne rute, at godset transporteres på større enheder – sættevogne og vogntog frem for lastbiler. Faldet i antallet af godskøretøjer afspejler således ikke nødvendigvis et fald i godsmængderne.

Kontraktbetaling

Den samlede kontraktbetaling fra Trafikstyrelsen til SamsøFærgen i 2010 var på 8,7 mio. kr. Hertil kommer en kompensation vedr. til Ø-kort-ordningen på ca. 2,2 mio. kr.



Udbud – færgetrafik

Udbud 2010

Trafikstyrelsen har i efteråret 2010 påbegyndt arbejdet med genudbud af færgebetjeningen på overfarten Bøjden-Fynshav.

Kommende udbud

Kontrakterne om betjening af overfarterne Bøjden-Fynshav og Samsø-Kalundborg udløber ved udgangen af hhv. april og september 2013.

Den option, som de nugældende kontrakter om færgebetjeningen på ruterne indeholder, om en forlængelse af kontrakterne på op til et år, benyttes ikke for ruten Bøjden-Fynshav. På ruten Samsø-Kalundborg er der ved redaktionens slutning endnu ikke taget stilling til, om optionen skal benyttes eller ej.

For at sikre de vindende operatører en tilstrækkelig lang forberedelsesperiode forud for trafikstart, forventes det, at der skal indgås en ny kontrakt i 2011 for ruten Bøjden-Fynshav og i 2012 for ruten Samsø-Kalundborg, forudsat at den ovennævnte option ikke kaldes. Det forventes, at der for færgebetjeningen af Bornholm skal indgås ny kontrakt i 2014 for trafikken fra 1. september 2017.



Trafikkøb 2010

Trafikstyrelsen
Danish Transport Authority

Gl. Mønt 4
DK 1117 København K
Telefon +45 7226 7000

info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Juni 2011

Statusrapport Trafikkøb
ISBN 978-87-91726-62-0