

ANALYSE AF DSB'S TOG- DRIFTS- ØKONOMI 2014



Analyse af DSB's togdriftsøkonomi, baseret på årsregnskabet for 2014

Indledning

Der er indgået en politisk aftale om passagertrafik i Danmark for 2015-2024.

Aftalen pålægger DSB's bestyrelse, at *"forberede og gennemføre en organisatorisk ændring af DSB-koncernen, som sikrer, at der efter kontraktens udløb i 2024 er en organisation, der kan varetage sammenhængen i den danske togtrafik, uanset hvilke operatører som måtte stå for togdriften", idet "ændringen af DSB-koncernen skal bestå i en opdeling af virksomheden indenfor rammen af DSB SOV, hvor DSB's togdrift (togoperatør og vedligehold) adskilles fra produktionsapparatet (togmateriel, stationer og tværgående systemer, herunder billetsystemer)".*

I aftalen lægges der vægt på, at denne opdeling *"vil rumme fordele gennem en mere transparent økonomi, hvor det tydeligere fremgår, hvad statens betaling til DSB går til".*

DSB har i 2014 udarbejdet sin strategi for de kommende år; en strategi, der i store træk matcher den politiske aftale.

Med denne analyse ønsker DSB at bidrage til øget transparens omkring anvendelsen af statens betaling til DSB's togdriftsydelser, ud fra en opdeling af disse ydelser svarende til aftalens skelen mellem operatøropgaven knyttet til selve togkørslen henholdsvis opgaven med at drive det tog-system, der er rammen om togkørslen på tværs af de strækninger, der betjenes.

Analysen er baseret på foreløbige beregninger. Det vil sige, at analysen er et første bud på den nye opdeling af DSB's togdriftsydelser, som skal revurderes og testes i de kommende måneder. Når materialet fremlægges allerede nu, er det for at skabe rum for en dialog om formatet og indholdet.

Hovedpointer

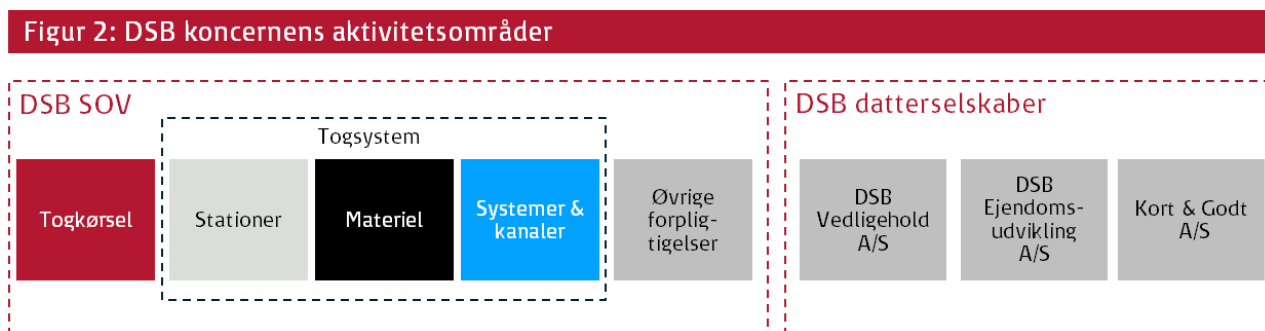
- Denne analyse er baseret på foreløbige beregninger, som skal revurderes og testes i de kommende måneder. Analyseresultaterne skal således tages med forbehold.
- DSB modtog i 2014 kontraktbetaling på knap 4,1 mia. kr., og passagerindtægterne udgjorde knap 5,2 mia. kr. Af DSB's indtægter i 2014 er små 70 pct. anvendt til at finansiere Togkørsel, og små 30 pct. til at drive Togsystemet (togmateriel, stationer og tværgående systemer, herunder billetsystemer). En mindre del har finansieret DSB's generelle forpligtelser.
- Knap halvdelen af togkørselsomkostningerne i 2014 er anvendt til materiel og vedligeholdelse, og godt en tredjedel til det kørende personale. Resten anvendes i hovedtræk til betaling af energi (el og diesel), infrastrukturafgifter og erstatningsbefordring med busser, når togkørsel ikke er mulig.
- Togkørslen på strækninger som for eksempel København - Aarhus eller S-banen med mange passagerer både i og uden for myldretiden er i 2014 drevet med overskud. Årsagen er, at de mange passagerer gør det muligt at udnytte kapaciteten hen over døgnet. Derimod må togkørslen på strækninger med et mindre passagergrundlag samt togkørsel med mange pendlere og få passagerer uden for myldretiden, subsidieres gennem kontraktbetaling og gennem overførsel af overskud fra overskudsgivende strækninger.
- DSB arbejder for at nedbringe omkostningerne ved blandt andet at sikre, at togmateriellet er velfungerende og til rådighed for togdriften, ved at optimere materiel- og personaleplanlægningen samt ved at sikre effektive arbejdsprocesser og -redskaber og nedbringe de administrative omkostninger.
- Dele af omkostningsbasen er vanskelig at påvirke på kort til mellemlang sigt. Omfanget af togkørslen er i høj grad fastlagt i trafikkontrakten med staten, ligesom der afholdes nødvendige omkostninger til at imødekomme myndighedskrav, betale infrastrukturafgifter mv. Samtidig er materielomfanget i høj grad bestemt af pladsbehovet i myldretiden.

DSB set i forligstekstens perspektiv

DSB har hidtil drevet togdrift i Danmark som en samlet aktivitet. Den politiske aftale pålægger DSB at forberede og gennemføre en adskillelse af togdriften i aktiviteter, der knytter sig til selve fremføringen af tog (Togkørsel), og aktiviteter, der knytter sig til at opretholde produktionsapparatet (Togsystem), jf. Figur 1.



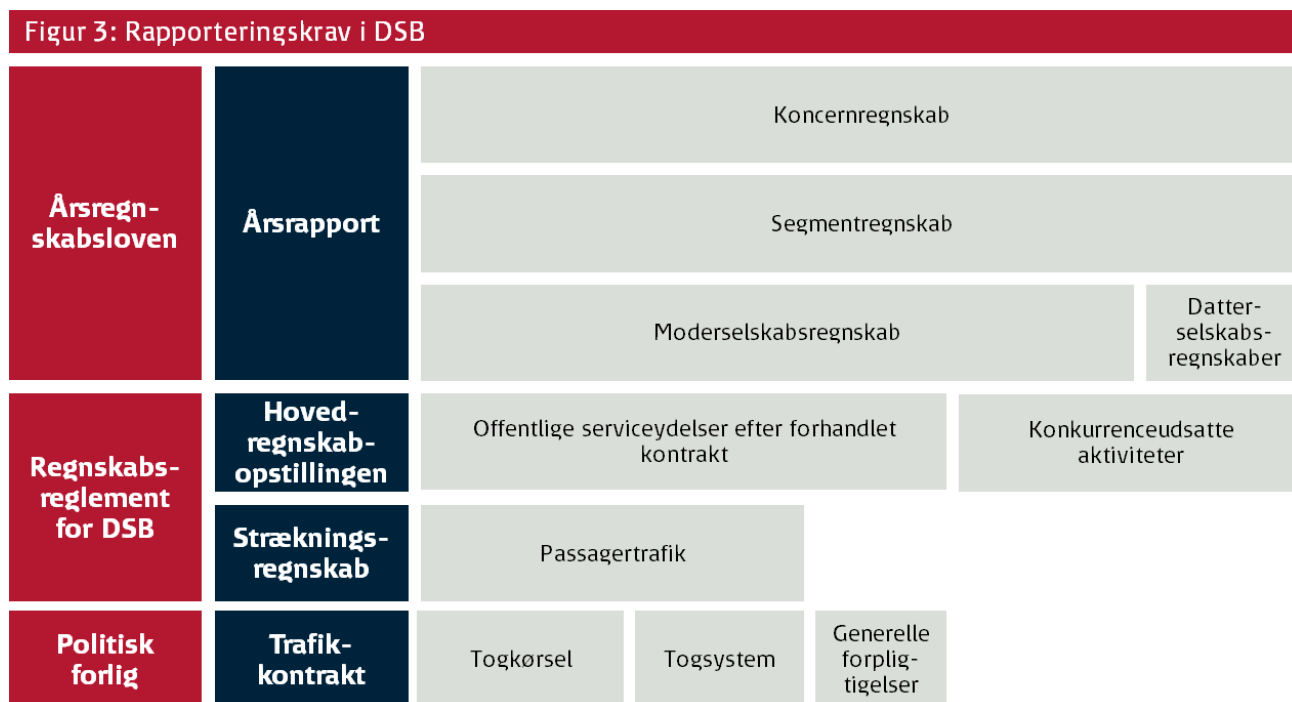
DSB-koncernen består i dag af flere selskaber, jf. Figur 2. Moderselskabet, DSB SOV, driver dele af togdriften i Danmark i henhold til trafikkontrakten. Datterselskaberne DSB Vedligehold A/S, DSB Ejendomsudvikling A/S og Kort & Godt A/S drives som konkurrenceudsatte virksomheder. Hertil kommer datterselskaber, som driver togtrafik på kommercielle kontrakter i Danmark og i mindre grad i udlandet.



DSB Vedligehold A/S blev etableret i 2010 for at øge fokus på effektivisering og transparens. DSB Vedligehold A/S sælger vedligeholdelsesydelser til tredjepart og til DSB SOV. Ydelserne til DSB SOV bliver afregnet til togdriften.

Togdriftsaktiviteterne i DSB SOV består af Togkørsel og Togsystem samt Øvrige forpligtigelser. Øvrige forpligtigelser dækker over historisk betingede aktiviteter, som ikke er direkte knyttet til togdriften (for eksempel drift af Jernbanemuseet). Togkørslen indeholder aktiviteter knyttet til fremføring af tog, herunder afregning af materiel og vedligehold, mens Togsystemet indeholder aktiviteter knyttet til produktionsapparatet (togmateriel, stationer og tværgående systemer, herunder billetsalgskanaler).

DSB skal som offentlig virksomhed leve op til en række rapporteringskrav, jf. Figur 3. Rapporteringskravene har hver deres baggrund og formål og sigter alle på at skabe transparens og kontrol af DSB's forhold. Kravene anskuer imidlertid virksomheden fra forskellige perspektiver. Det gør det vanskeligt at gennemskue sammenhængen imellem de enkelte rapporter, hvilket samtidig kan hæmme den transparens, den politiske aftale sigter imod.



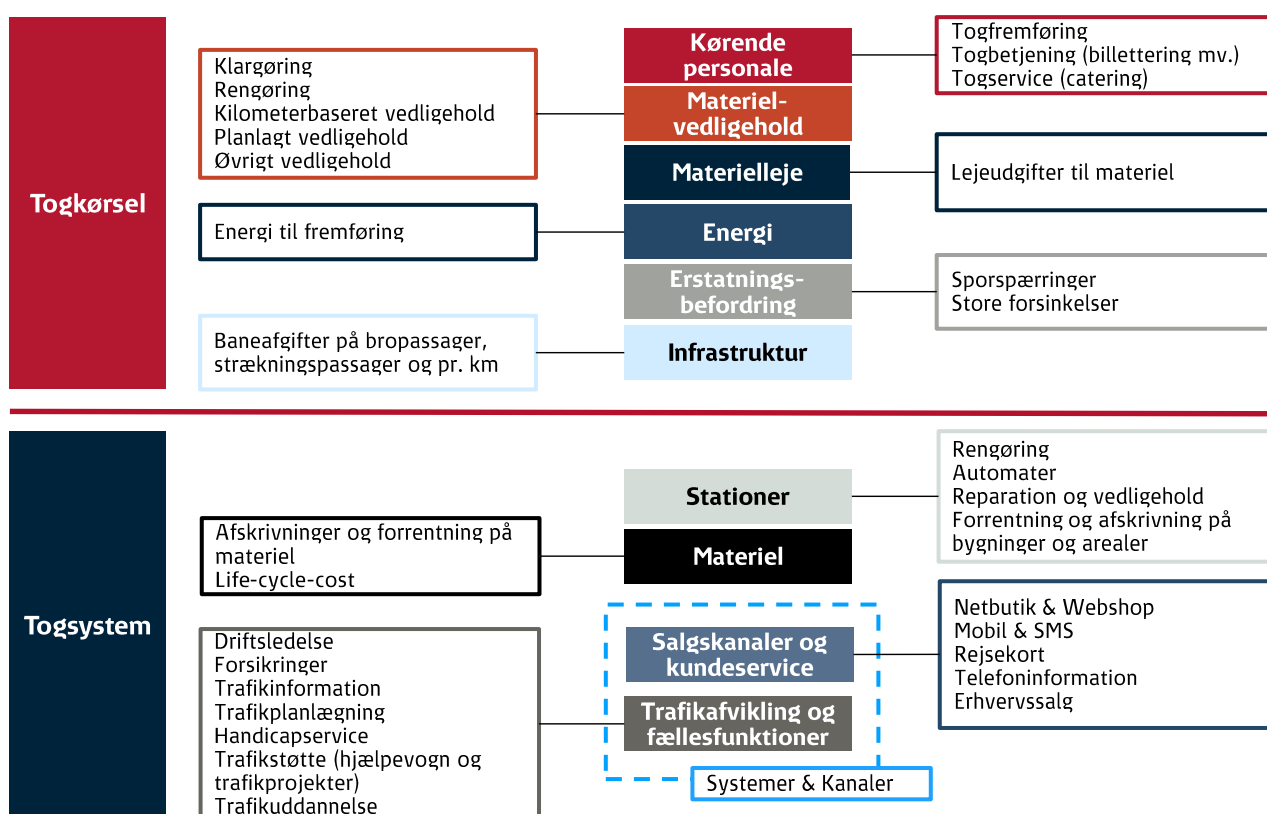
Årsregnskabsloven stiller krav om, at der udarbejdes et regnskab, som skal omfatte hele koncernen og give indblik i hele selskabets finansielle situation. Regnskabsreglementet har til formål at skille de offentlige serviceydelser fra de konkurrenceudsatte aktiviteter for at give indblik i de aktiviteter, som er underlagt kontraktsbetaling, og sikre, at der ikke sker ulovlig statsstøtte. Den politiske aftale dækker alene offentlige serviceydelser, som DSB udfører i henhold til kontrakten. Disse ydelser udgør en delmængde af moderselskabets aktiviteter. Det vil sige, at DSB Vedligehold A/S ikke er omfattet direkte af den Offentlige Serviceforpligtigelse, men indirekte i form af de klargørings- og vedligeholdelsesydelser, der leveres til Togkørslen. Kort & Godt og DSB Øresund er ikke omfattet af den Offentlige Serviceforpligtigelse.

Den efterfølgende analyse tager derfor udgangspunkt i DSB's hovedregnskabsopstilling for 2014, hvor de offentlige serviceydelser er udskilt.

Opdeling af DSB's togdriftsaktiviteter i aktiviteter knyttet til Togkørsel hhv. Togsystem

DSB er en stor og kompleks virksomhed med mange aktiviteter. De aktiviteter, der udføres i togdriften, kan henføres til Togkørsel hhv. Togsystemet og grupperes i en række aktivitetsgrupper, jf. Figur 4.

Figur 4: Aktiviteter i Togkørsel hhv. Togsystem



De anvendte aktivitetsdefinitioner og -grupperinger følger den metode, som DSB benytter ved opgørelse af sine strækingsregnskaber, jf. nedenfor, og er ikke fastlagt ud fra et ønske om at understøtte en sondring mellem togkørsels- og togsystemaktiviteter. Det er vurderingen, at de anvendte definitioner og grupperinger i stort omfang understøtter denne sondring, men det ændrede perspektiv på virksomheden kræver formentlig også tilpasninger.

DSB vil i den kommende tid gennemgå alle aktivitetsdefinitioner og -grupperinger med henblik på en konsolideret opdeling af togdriftsydelserne i overensstemmelse med ønskerne i den politiske aftale, ligesom DSB arbejder på at sikre, at virksomhedens regnskabsmæssige grundregistreringer over tid direkte understøtter opdelingen.

Det vil på længere sigt sikre et mere solidt grundlag for den transparens, der ønskes politisk, og som DSB ønsker at bidrage til.

Ombrydning af DSB's togdriftsøkonomi for 2014 på aktivitetsområder

Som et første skridt i retning af den ønskede transparens har DSB forsøgt at ombryde økonomien i DSB SOV for 2014 i forhold til togkørsels- hhv. togsystemydelser samt øvrige forpligtelser, herunder poster af engangskarakt¹, jf. Tabel 1.

De opgjorte indtægter udgjorde 11.855 mio. kr. i 2014. Fratrullet udleje af materiel, som betales af Togkørsel, udgør indtægterne 10.198 mio. kr. til finansiering af den offentlige servicetrafik, som virksomheden leverer. Små 70 pct. af indtægterne finansierer Togkørsel, mens små 30 pct. finansierer togsystemopgaver. Knap 3 pct. finansierer DSB's generelle forpligtelser.

DSB's driftsomkostninger til Offentlig Servicetrafik udgjorde 8.776 mio. kr. Fratrullet leje af materiel, som betales til Materiel, udgør driftsomkostningerne 7.119 mio. kr. Heraf er små 70 pct. knyttet til Togkørsel og godt 30 pct. til togsystemopgaver, mens resten er knyttet til DSB's generelle forpligtelser. Hertil kommer af- og nedskrivninger, finansielle poster og skat.

For både indtægter og driftsomkostninger er der set bort fra poster til materiel leje, da materiellet i denne opstilling betales som "lease" af Togkørsel.

Tabel 1: Resultat i DSB's togdrift ombrudt på aktivitetsområder, 2014

Mio. kr.	Offentlig Servicetrafik	Togkørsel	Stationer	Materiel	Systemer & Kanaler	Generelle forpligtelser (historiske)	Generelle forpligtelser (engangs- poster)
Passagerindtægter	5.186	5.006			104	3	73
Trafikkontraktbetaling	4.067	1.734	592	54	1.639	48	
Udleje af materiel	1.657			1.657			
Andre indtægter	945	273	87	244	196	24	121
Indtægter i alt	11.855	7.013	679	1.955	1.939	75	194
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	542	494	26		19	3	
Andre omkostninger	4.138	2.702	199	327	917	61	-68
Personaleomkostninger	2.439	1.720	134	5	568	12	
Leje af materiel	1.657	1.657					
Omkostninger i alt	8.776	6.573	359	332	1.504	76	-68
Resultat før af- og nedskrivninger	3.079	440	320	1.623	435	-1	262
Af- og nedskrivninger	2.159	106	221	1.310	242	10	270
Resultat af primær drift	920	334	99	313	193	-11	-8
Finansielle poster	512	14	61	251	138	-8	56
Resultat før skat	408	320	38	62	55	-3	-64
Skat	137						
Årets resultat	271						
Omkostninger + Af- og nedskrivninger	10.935	6.679	580	1.642	1.746	86	202

Anm.: 1. Historiske generelle forpligtelser vedr. Jernbanemuseum, udlånte tjenestemænd, udlejning af særlige bygninger på ikke-kommercielle vilkår, ikke-finansierede omkostninger til fællesstationer mv.
2. Passagerindtægterne under Systemer og Kanaler dækker over provisions-indtægter fra salg af billetter fra andre operatører
3. Leje af dobbeltdækker-materiel indgår i Materiel

Udgangspunktet for den foretagne ombrydning af økonomien er DSB's Strækningsøkonomimodel. Modellen ombryder DSB's driftsregnskab i aktiviteter og beregner økonomien i den enkelte stræk-

¹ Engangsposterne vedrører ejendomssalg, vundet voldgiftssag om indtægtsdeling, nedskrivning af IC4 samt fremrykkede nedskrivninger af Rejsekortet.

ning på baggrund af aktivitetstrækket. Det vil sige, at den fulde omkostning til for eksempel kørende personale (løn, pension, personaleledere og planlæggere, it, uniformer osv.) allokeres til den enkelte strækning i forhold til de timer, personalet har arbejdet på strækningen.

Ombrydningen af togdriften på aktivitetsområder er som tidligere nævnt baseret på de "Offentlige serviceydelse"², som er en revideret opgørelse af de aktiviteter, som DSB udfører i henhold til trafikkontrakten.

Såvel kontraktbetalingen som passagerindtægterne for 2014 er fordelt til aktivitetsområderne på baggrund af nogle foreløbige principper, som skal afklares nærmere i forbindelse med udmøntningen af den politiske aftale. Denne afklaring vil formentlig medføre en justering af allokeringsprincipperne.

Den foreløbige fordeling er baseret på, at ca. 43 pct. af kontraktbetalingen (1.734 mio. kr.) går til Togkørsel, som samtidig henføres stort set de fulde passagerindtægter (5.006 mio. kr.). Den resterende kontraktbetaling er fordelt til Togsystemet, det vil sige til Stationer (592 mio. kr.) og til Systemer & Kanaler (1.639 mio. kr.). Materiel modtager kontraktbetaling til dækning af omkostninger til Fremtidens tog.

Det er et analytisk valg, at passagerindtægterne stort set fuldt ud er fordelt til Togkørsel, idet passagerindtægterne i realiteten også anvendes til at medfinansiere for eksempel stationer, salgskanaler, køreplanlægning, trafikinformation mv. Hvis passagerindtægterne også var fordelt ud på togsystemsudgifter, ville det reducere omfanget af kontraktbetaling, der fordeles til disse.

Den foreløbige fordeling af statens kontraktbetaling til DSB indebærer, at de i Tabel 1 anførte resultater for de enkelte aktivitetsområder også er foreløbige. De fremtidige resultater for de enkelte aktivitetsområder vil blandt andet bero på en nærmere afklaring af finansieringsprincipper og omkostningsallokering.

I det følgende afsnit analyseres nærmere på omkostningerne ved togdrift, herunder råvareomkostninger, personaleomkostninger og det, der i Tabel 1 benævnes "Andre omkostninger", og som består af for eksempel omkostninger til reparation og vedligehold af togmateriel samt rengøring af materiel og stationsområder.

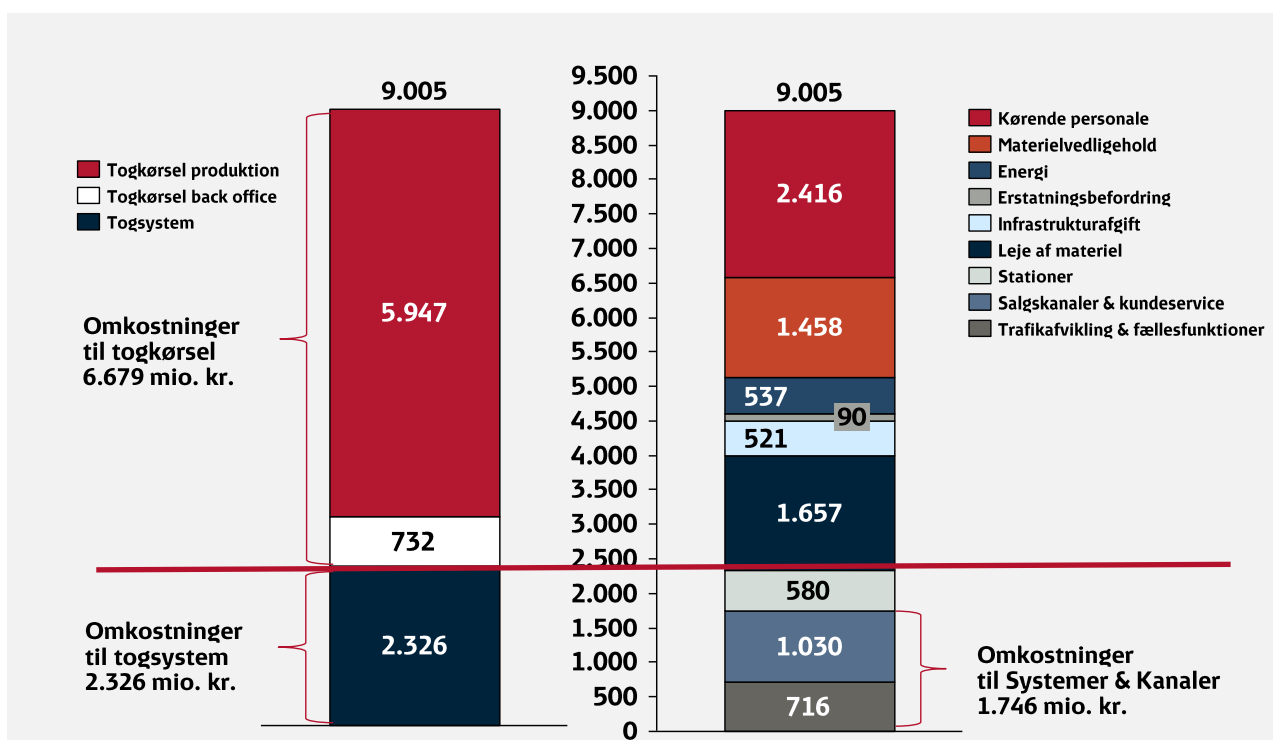
² I forhold til den offentliggjorte Hovedregnskabsopstilling 2014 er der dog indført en afregning af materielleje mellem aktivitetsområderne Materiel og Togkørsel, baseret på DSB's kapitalomkostninger.

Togdriftsomkostninger for DSB's samlede strækninger

DSB's samlede togdriftsomkostninger, inkl. af- og nedskrivninger, til Togkørsel, Stationer og Systemer & Kanaler udgjorde 9.005 mio. kr. i 2014, jf. Figur 5.

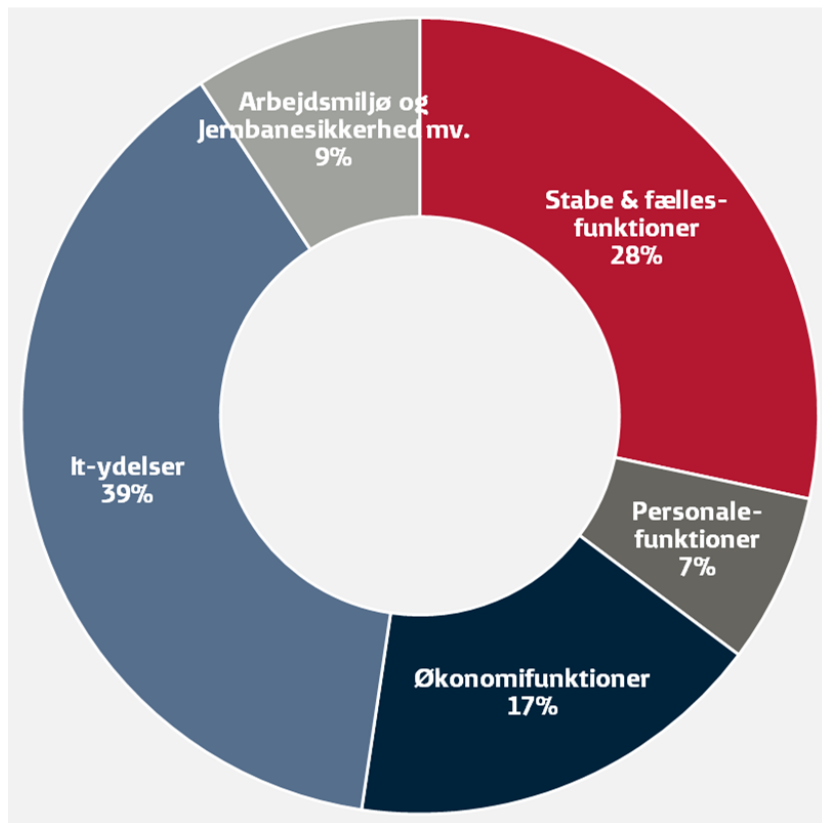
Aktivitetssområdet Materiel indgår ikke som en omkostning under Togsystem, eftersom det anvendte Materiel afregnes med 1.657 mio. kr. som materielleje til Togkørsel, hvor materiellejen således optræder som en omkostning.

Figur 5: Ombrydning af togdriftsomkostninger, 2014



Omkostninger til Togkørsel udgjorde 6.679 mio. kr., hvoraf de 732 mio. kr. (11 pct.) er back office omkostninger, herunder tværgående omkostninger til it-ydelser, stabe & fællesfunktioner, økonomi- og personalefunktioner samt arbejdsmiljø og jernbanesikkerhed mv., jf. Figur 6.

Figur 6: Back office-omkostningernes fordeling



Back office omkostninger bliver i strækningsøkonomimodellen fordelt til aktiviteter, ud fra hvor mange medarbejdere – omregnet til fuldtidsansatte – der medgår til at udføre de enkelte aktiviteter. Det betyder, at medarbejdertunge aktiviteter bærer en væsentlig andel af back office-omkostningerne. Det har den konsekvens, at Togkørsel – hvor den største del af DSB's medarbejdere bidrager direkte som kørende personale og indirekte på værkstederne – belastes forholdsvis meget af omkostninger til back office-funktioner.

Materielvedligehold og leje af materiel beslaglægger ca. 47 pct. af de samlede omkostninger til Togkørsel, mens omkostninger til kørende personale udgør ca. 36 pct.

Omkostningerne til Togsystemet, som er forudsætningen for sammenhængen i Togkørslen, udgør 2.326 mio. kr. Heraf er ca. 25 pct. omkostninger til stationsdrift, og ca. 75 pct. omkostninger til Systemer & Kanaler, det vil sige billetsalg, trafikinformation mv.

DSB er optaget af løbende at forbedre og effektivisere togdriften til fordel for både kunderne og skatteyderne. Aktivitetsopdelingen peger i den forbindelse på både muligheder og begrænsninger.

Det er for eksempel på tværs af flere aktiviteter en mulighed at nedbringe personaleomkostningerne, gennem bedre planlægning og øget fleksibilitet i mandskabsanvendelsen eller gennem mere effektive arbejdsredskaber.

Det er også en mulighed at nedbringe de tværgående omkostninger ved for eksempel forenkling og bedre porteføljestyring på it-området og andre administrative effektiviseringer.

Og endelig er det afgørende for en effektiv togdrift, at togmateriellet stilles til rådighed i det planlagte omfang og med den forudsatte kvalitet, samt at dette sker til de lavest mulige omkostninger. Denne planlægnings- og leverancerelaterede optimering er en central opgave i DSB.

Effektiviseringsmulighederne er på andre områder begrænsede, fordi omkostningerne i større eller mindre grad er uden for DSB's kontrol, eller fordi de er vanskelige at tilpasse.

Omfanget af DSB's Togkørsel er for eksempel i stort omfang kontaktilt fastsat, infrastrukturens størrelse er udefra givet, og omfanget af erstatningsbefordring er bestemt af forhold ved infrastrukturen, som DSB har begrænset indflydelse på³. Samtidig er materiel en langsigtet investering, som er vanskelig at op- og nedjustere på kort sigt. Dermed er omkostningerne i et vist omfang uafhængige af kørselsomfanget.

Materiel- såvel som mandskabsbehov i Togkørsel er dimensioneret efter myldretiden, hvor der skal transporteres flest kunder. Det betyder, at der skal være tilstrækkeligt med materiel til rådighed, hvilket dimensionerer investeringen i materiel samt de tilhørende værksteder til vedligehold og klargøring af materiellet. På mandskabssiden indebærer den tidsmæssige spredning af morgen- og eftermiddagsmyldretiden, at det samme personale ikke kan dække begge myldretider inden for en normal arbejdsdag.

En betydelig del af omkostningerne ved Togkørsel – afskrivninger på materiellet, bemanning af toget, omkostninger til el eller diesel til fremføring af toget mv. – er reelt uafhængige af antallet af passagerer. Det er således afgørende for økonomien i Togkørslen, at kapaciteten udnyttes bedst muligt. Dette økonomiske forhold skal balanceres mod det forhold, at DSB's Togkørsel sigter på at bidrage til bæredygtig vækst og sammenhængskraft i Danmark gennem adgang til toget, også i de mindre tæt befolkede egne og i de fleste af døgnets timer.

Strækningsanalyser

Omkostningerne til Togkørsel og de aktiviteter, som indgår heri, kan yderligere nedbrydes på strækninger ved hjælp af strækningsøkonomimodellen.

I de følgende analyser er materiellejen i udgangspunktet fastlagt ud fra et gennemsnitligt materielforbrug, mens alle andre omkostninger er fordelt efter strækningsøkonomimodellen. Årsagen til, at der anvendes et gennemsnitligt materielforbrug, er, at DSB's materiel indgår i en pulje og anvendes fleksibelt med sigte på en optimal udnyttelse af ressourcerne. Der kan således være store variationer i, hvilke materieltyper der anvendes på den enkelte strækning over tid. Analysen er dog justeret for de strækninger, hvor der anvendes dedikeret materiel. Materiellejen for S-tog er for eksempel alene baseret på de faktiske materieludgifter for S-togsmateriel.

Omkostningerne fordeles på strækningsniveau ved anvendelse af fordelingsnøgler, som i sagens natur indebærer et element af skøn. Samtidig er passagerindtægterne fordelt ved hjælp af ad hoc-tællinger af passagerer, vejninger af tog mv.

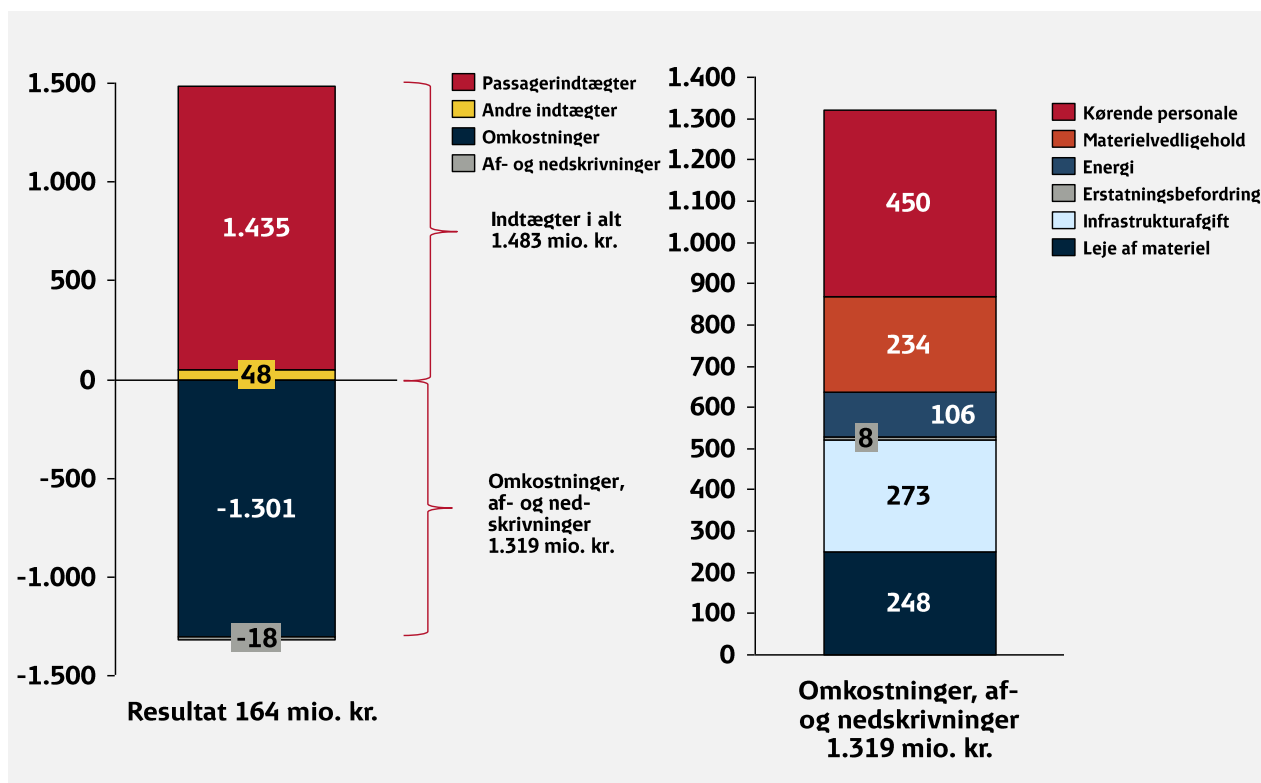
Særligt det sidste forhold giver en vis usikkerhed i analysegrundlaget, som øges, jo mere fintmasket der analyseres på enkeltstrækninger. De følgende analyser skal således tages med et vist forbehold.

³ DSB har et intensivt og velfungerende samarbejde med Banedanmark om planlægning og afvikling af infrastrukturarbejder, som medvirker til at begrænse omkostningerne – og generne for kunderne – ved planlagte og ikke-planlagte infrastrukturarbejder.

Analyse af InterCity-togkørsel mellem København og Aarhus

InterCity-kørsel på strækningen København - Aarhus bibragte i 2014 indtægter på i alt 1.483 mio. kr. og beslaglagde omkostninger, inkl. af- og nedskrivninger, på 1.319 mio. kr., jf. Figur 7.

Figur 7: Økonomi i InterCity-kørsel København - Aarhus, 2014



Anm.: Baseret på en gennemsnitlig materielleje

Togkørsel på InterCity-strækningen gav isoleret set et overskud på 164 mio. kr. i 2014 og havde dermed ikke behov for offentlige tilskud. Strækningens overskud har således kunnet medgå til at finansiere kørsel på underskudsgivende strækninger.

Omkostningsfordelingen på strækningen adskiller sig fra det generelle billede ved de relativt høje infrastrukturafgifter (21 pct. af strækningens samlede togekørselsomkostninger), som i stort omfang udgøres af afgifter for anvendelse af Storebæltsforbindelsen. Infrastrukturafgiften på denne strækning udgør over halvdelen af DSB's samlede infrastrukturafgifter.

Årsagen til den gode økonomi på strækningen København - Aarhus er, at der er mange passagerer, som dels bidrager med betydelige passagerindtægter, dels gør det muligt at udnytte kapaciteten langt bedre, end det er tilfældet på strækninger med færre passagerer set hen over det tidsrum, hvor der i kontrakten med staten er stillet krav om togbetjening.

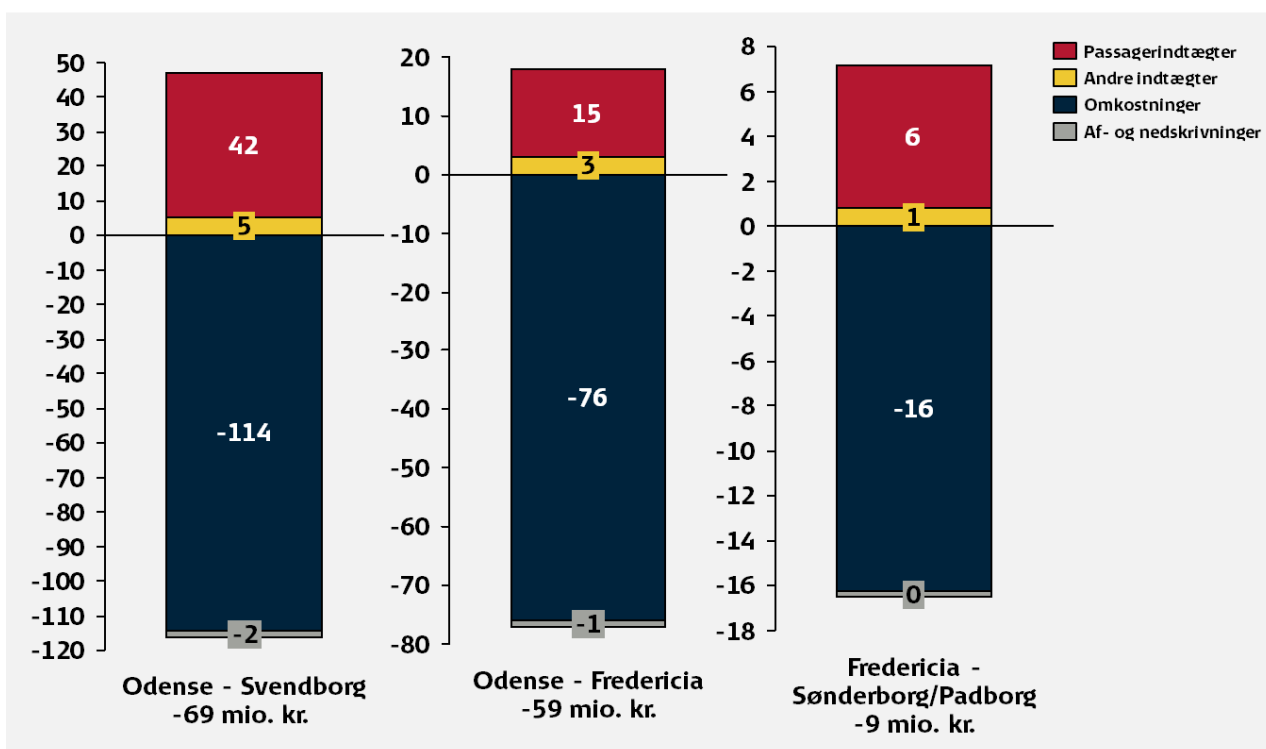
Strækningen København - Aarhus er et godt eksempel på den usikkerhed, som følger med fordeling af indtægter og omkostninger på strækninger. Indtægtsfordelingen baserer sig på vejninger af tog, passagertællinger mv., som indebærer en usikkerhed. Hertil kommer, at InterCity-trafikken

køres som en samlet drift, hvor togsæt skilles fra i Fredericia, Vejle og Århus. En del af de indtægter, som henregnes til København – Aarhus, stammer således fra passagerer, som rejser med direkte forbindelser til destinationer uden for strækningen. Det er usikkert, hvor stort passagerfaldet ville blive, hvis der ikke var direkte forbindelse via InterCity-systemet. Hertil kommer usikkerheden ved omkostningsfordelingen som beskrevet ovenfor.

Analyse af Togkørsel på udvalgte regionaltoogsstrækninger

Passagerindtægterne på regionaltoogsstrækningerne Odense – Svendborg, Odense – Fredericia og Fredericia – Sønderborg/Padborg har i 2014 ikke været tilstrækkelige til at finansiere omkostningerne ved Togkørslen, jf. Figur 8.

Figur 8: Resultat på udvalgte regionalstrækninger, 2014

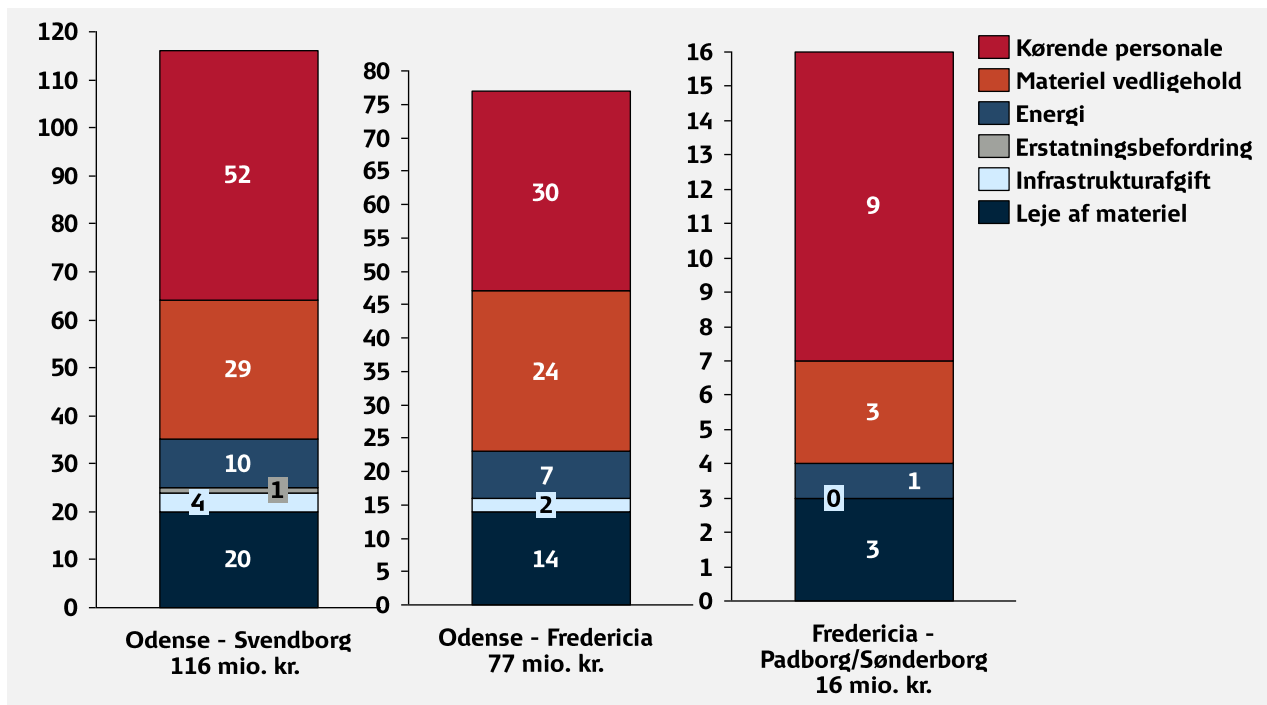


Dermed har regionalbetjeningen af disse strækninger ikke kunnet køres uden bidrag ved overførsel af overskud fra overskudsgivende strækninger, herunder InterCity-kørsel på København – Aarhus, jf. tidligere, og/eller tilførsel af kontraktbetaling fra staten.

Årsagen er, at der er færre passagerer set i forhold til det fastsatte kørselsomfang i kontrakten. Det indebærer en ringere kapacitetsudnyttelse, det vil sige flere tomme pladser i toget hen over det tidsrum, hvor kontrakten kræver betjening. Der kan således på nogle af strækningerne være en god kapacitetsudnyttelse i myldretiderne, men en forholdsvis ringe kapacitetsudnyttelse uden for disse.

Omkostningerne ved regional Togkørsel på de udvalgte strækninger adskiller sig overordnet set ikke væsentligt fra det generelle billede. Den overvejende del af omkostningerne finansierer således det kørende personale samt leje og vedligehold af det anvendte togmateriel, jf. Figur 9.

Figur 9: Omkostninger på udvalgte regionalstrækninger, 2014



På strækningen Odense – Svendborg er materielleje opgjort ud fra de faktiske omkostninger til de Desiro-togsæt, som i dag er dedikeret til strækningen. På strækningerne Odense – Fredericia og Fredericia – Sønderborg/Padborg er derimod anvendt de gennemsnitlige materielomkostninger, fordi materiel disponeres ud fra den samlede materielpulje, jf. tidligere herom.

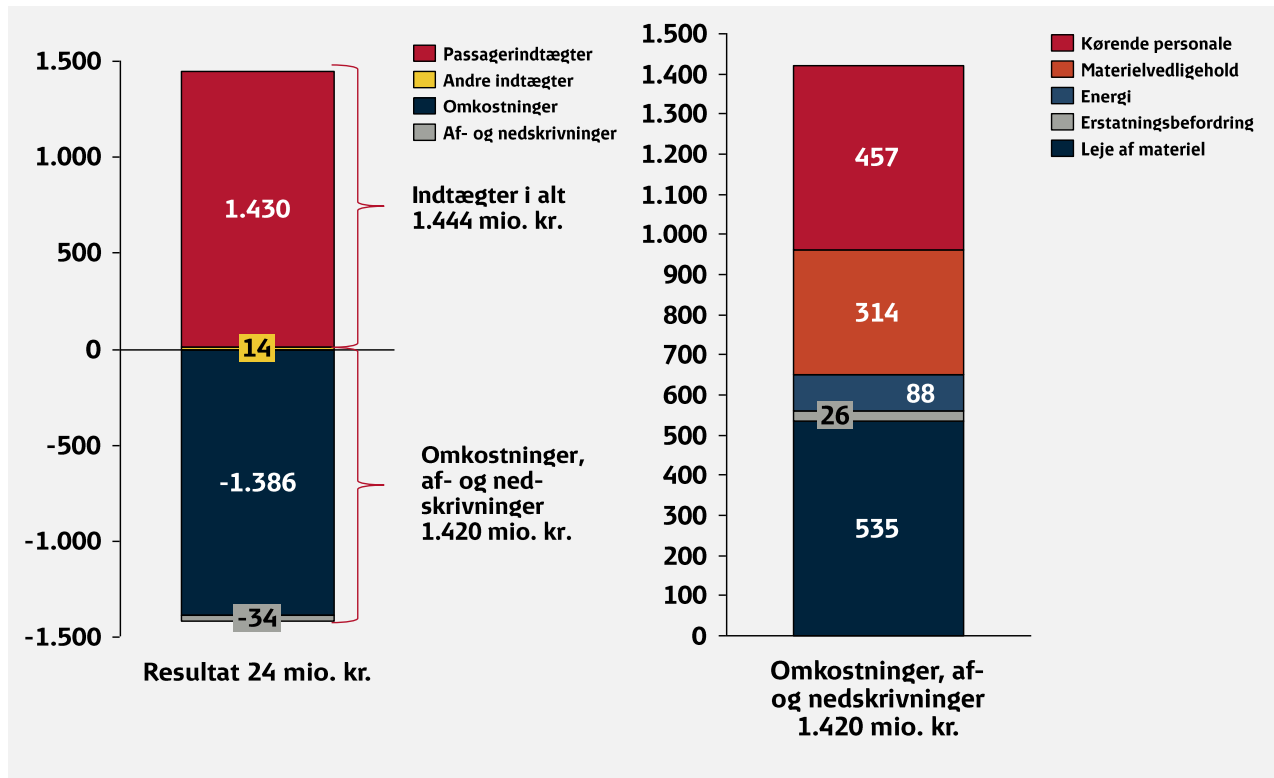
Omkostninger til kørende personale udgør ca. 40 pct. af de samlede togkørselsomkostninger på strækningerne Odense – Svendborg og Odense – Fredericia, hvor der køres med enmandsbetjening, og ca. 55 pct. på strækningen Fredericia – Padborg/Sønderborg, hvor der er både lokomotiv- og togfører om bord i toget.

Mulighederne for at køre enmandsbetjent er beroende på blandt andet fysiske forhold i tog og på stationer, som skal leve op til givne sikkerhedsstandarder.

Analyse af S-tog

Togkørslen på S-banen gav i 2014 indtægter på 1.444 mio. kr., hvilket mere end modsvarede omkostningerne – inkl. af- og nedskrivninger – på 1.420 mio. kr., jf. Figur 10.

Figur 10: Økonomi i S-tog, 2014



Togkørsel med S-tog gav således i 2014 et overskud på 24 mio. kr. og er ligesom InterCity-kørsel på hovedstrækningen mellem København og Aarhus kørt uden tilskud fra den statslige kontraktbetaling. S-togskørslen bidrager således også til at finansiere kørsel på underskudsgivende strækninger.

Igen er forklaringen, at S-togenes samlede pladser er godt udnyttet hen over døgnet, når der sammenlignes med for eksempel regionaltogskørsel i mindre tæt befolkede egne, hvor kapacitetsudnyttelsen – i det mindste uden for myldretiderne – generelt er forholdsvis ringe.

Omkostninger til det kørende personale udgør ca. 32 pct. af de samlede togkørselsomkostninger på S-banen. Det afspejler det forhold, at S-togene er enmandsbetjente.

