

DSB's resultat før skat blev i 1. halvår 2017 290 mio. kr.

- Operatørpunktigheden for Fjern- & Regionaltog og S-tog opfylder kontraktmålene
- Passagerindtægter og antal rejsende er påvirket af sporarbejder og grænsekontrol
- Den nettorentebærende gæld er reduceret med 401 mio. kr.
- Salg af de billige Orange-billetter er steget markant
- DSB's beslutningsoplæg for Fremtidens Tog er politisk godkendt
- Politisk aftale om et udvidet genudbud af den Midt- og Vestjyske jernbanetrafik
- Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har offentliggjort sektoranalysen vedrørende den fremtidige organisering af den danske jernbanesektor.

"DSB's medarbejdere har leveret en operatørpunktighed i første halvår, som opfylder kontraktmålene. De økonomiske resultater udvikler sig fortsat tilfredsstillende."
Peter Schütze, bestyrelsesformand

Robust økonomi

DSB opnåede i 1. halvår et Resultat før skat på 286 mio. kr. korrigeret for poster af engangskarakter. Det er en forbedring på 91 mio. kr. i forhold til samme periode i 2016. Det forbedrede resultat kan primært henføres til reducerede afskrivninger på togmateriel og en nedgang i de finansielle omkostninger. Den nettorentebærende gæld er nedbragt med 401 mio. kr. i forhold til 31. december 2016 og udgjorde 5.633 mio. kr. pr. 30. juni 2017.

Den gode udvikling i punktigheden for Fjern- & Regionaltog fastholdes

Operatørpunktigheden for Fjern- & Regionaltog - den del af punktigheden som DSB alene står til ansvar for - ligger på 94,4 procent i 1. halvår 2017 og dermed over trafikkontraktens mål på 93,9 procent.

Det er positivt, at den gode udvikling i operatørpunktighed er fastholdt i 2. kvartal. Dette er blandt andet et resultat af de initiativer, som er sat i værk for at reducere antallet af forsinkende fejl på togene.

Det fælles mål for DSB og Banedanmark for kundepunktighed - antal kunder til tiden - er forbedret i 1. halvår 2017 i forhold til 2016. Kundepunktigheden er stadig udfordret og ligger med 79,1 procent under trafikkontraktens mål på 82,4 procent. Banedanmarks arbejder med infrastrukturen, spor og signaler er nogle af årsagerne til, at målet ikke er nået.

På langt de fleste strækninger er der en fornuftig punktighed. Der er imidlertid store udfordringer på de strækninger, der støder op til grænserne mod henholdsvis Tyskland og Sverige. Særligt for Sverige skal det bemærkes, at sporarbejder i Sydsverige og ID-kontrol giver anledning til forsinkelser, som forplanter sig til den danske side af Øresund op imod Kystbanen.

Der er stort fokus på at levere vores kunder den højst mulige punktighed i hele 2017, men det står samtidigt klart, at de helt nødvendige sporarbejder, som Banedanmark gennemfører i hele landet, udfordrer togdriften. DSB og Banedanmark samarbejder om den trafikale såvel som den trafikinformationsmæssige håndtering af disse sporarbejder samt andre arbejder på infrastrukturen.

Forsat høj punktlighed i S-togstrafikken

For S-tog ligger operatørpunktligheden med 98,5 procent over trafikkontraktens mål på 97,5 procent. Kundepunktligheden for S-tog er i første halvår faldet til 92,0, hvilket er tæt på det fastsatte mål på 92,3 procent. De 300.000 daglige kunder i de københavnske S-tog har dermed haft fordel af at kunne nå frem til tiden i langt de fleste tilfælde.

Der er dog kunder på visse strækninger, der har oplevet en punktlighed, som ikke er tilfredsstillende. Der er fortsat ikke optimal drift på strækningen mellem Jægersborg og Hillerød, hvor Banedanmark har implementeret nyt signalsystem.

Billigere og nemmere at være kunde

I 1. halvår har DSB oplevet et fald på 1 procent i antal rejser i forhold til samme periode sidste år. Dette er primært drevet af et fald i antal rejser i S-tog. Årsagen hertil er flere sporarbejder, især på City-strækningen mellem Valby og Svanemøllen, hvilket påvirker hele S-togsnettet. Erfaringer fra tidligere sporarbejder viser, at nedgangen i antal rejser ikke er permanent.

Kundetilfredsheden for 2. kvartal 2017 lå samlet set på 8,0, hvilket er uændret sammenlignet med 1. kvartal 2017, men en stigning sammenlignet med 2. kvartal 2016, hvor tilfredsheden lå på 7,8. De største stigninger i tilfredsheden i forhold til 2. kvartal 2016 ses for togenes overholdelse af køreplanen, rejsetiden, antal togafgange og muligheden for at få en siddeplads.

Kunderne er glade for DSB's Orange-koncept med salg af billige billetter på afgang med ledig sædekapacitet uden for myldretiderne. I første halvår 2017 blev der solgt 840.000 Orange-rejser mod 495.000 i samme periode sidste år. 80 procent af de solgte Orange-rejser er Øst/Vest-rejser.

I juni 2017 blev det igen muligt for kunderne i de fleste IC- og lyntog at købe en kop kaffe i toget på tværs af det danske landskab. Med det nye tilbud imødekommer DSB et stort ønske fra kunderne.

I april 2017 blev der genindført 10 minutters drift på Kastrupbanen mellem København H og Københavns Lufthavn. Det er en mærkbar forbedring for kunderne.

Fra 4. september bliver det igen muligt at tage IC- og lyntog hele vejen fra Fyn og Jylland til Københavns Lufthavn. Den modsatte vej var der allerede direkte forbindelse fra 7. august. Med virkning fra 4. september bliver der indsat fire ekstra myldretidstog fra Sverige mod Danmark om morgenen og tre ekstra afgang mod Sverige i eftermiddagstimerne. Udover flere afgang i myldretiderne kommer rejsetiden fra København H til Malmø ned på 38 minutter mod 45 minutter i dag. Disse ændringer er blevet mulige, efter at ID-kontrollen for tog mod Sverige er ophørt.

Vejen videre mod Fremtidens Tog

I juni 2017 blev DSB's beslutningsoplæg for fase 1.5 om indkøb af eltog politisk godkendt. Beslutningsoplægget besvarer tre nøglespørgsmål for det videre arbejde: Valget af togtype, anskaffelses-strategi og organiseringen af det videre forløb. Oplægget er udarbejdet i tæt samarbejde med en række eksterne rådgivere og er kvalitetssikret af konsulentfirmaerne Struensee & Co. og McKinsey & Company efter udpegning af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

I beslutningsoplægget opridses en række anbefalinger, der samlet set præsenterer, hvordan DSB med mindst mulig risiko kan købe, få leveret og sætte moderne elektriske tog i drift frem mod 2030 og dermed sikre, at den danske jernbane i fremtiden kan leve op til væksten i antallet af passagerer. Beslutningsoplægget giver et væsentligt grundlag for at indfri de gevinster, som investeringerne i elektrificering, spor, skinner og signaler gør mulige for den kollektive transport i Danmark.

"Det nu godkendte beslutningsoplæg ligger i naturlig forlængelse af den fornyelse af DSB's aldrende togflåde, som allerede er sat i gang, og det er særdeles glædeligt, at vi nu kan gå videre med processen for indkøb af eltog."
Flemming Jensen, administrerende direktør

Politisk aftale om et udvidet genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland mv.

I juni blev indgået en politisk aftale om et udvidet genudbud af den Midt- og Vestjyske jernbanetrafik. Ud over de strækninger, der allerede i dag er udbudt, er det besluttet at udbyde yderligere strækninger, som fra og med køreplanen for 2021 ikke længere skal betjenes af DSB. Det drejer sig væsentligst om strækningerne Struer - Herning - Vejle, Struer - Thisted, Odense - Svendborg samt Aarhus - Langå - Struer. Effekten for DSB af den politiske aftale er beskrevet nærmere i halvårsrapportens afsnit vedrørende strækningsregnskab.

Fremtiden for den danske jernbanesektor

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har i juni offentliggjort analyser vedrørende fremtiden for den danske jernbanesektor. Følgende analyser kan findes på Transport-, Bygnings-, og Boligministeriets hjemmeside:

- Sektoranalyse for jernbanen
- DSB's Organisationsanalyse
- Stationsanalyse

Analyserne afdækker en række forskellige scenarier og beskriver både scenarier, som kan karakteriseres som en videreudvikling af den nuværende organisering med DSB som hovedaktør og scenarier, hvor der i højere grad sker udbud af togtrafikken. Det er hensigten, at der sker en politisk drøftelse af den fremtidige udvikling af jernbanesektoren i løbet af efteråret.

I forbindelse med fremlæggelsen af analyserne har transport-, bygnings-, og boligministeren fremført, at også S-tog vil kunne komme i udbud. Et udbud af S-togsdriften vil medføre en væsentlig ændring i DSB's forretningsgrundlag. S-tog står for cirka 60 procent af DSB's passagerantal og udgør cirka 28 procent af DSB's samlede passageromsætning. Hvis DSB ikke længere skal drive S-tog, vil det have store konsekvenser for økonomien i DSB, primært fordi driften af S-tog er overskudsgivende. Effekten af et udbud af S-togsdriften er beskrevet nærmere i halvårsrapportens afsnit vedrørende strækningsregnskab.

I det sidste år har DSB's bestyrelse arbejdet på en strategi, der kan gøre DSB subsidiefrit i 2030, efter at de store sporarbejder, Signalprogrammet og elektrificeringen er afsluttet, samt de nye el-tog er købt ind. I forbindelse med en ekstern kvalitetssikring af DSB's organisationsanalyse har McKinsey & Company og Struensee & Co. kvalitetssikret, at baseline med fremskrivning til 2030 er i overensstemmelse med de aftalte forudsætninger og med resultaterne i beslutningsoplægget vedrørende Fremtidens Tog, og at der er overensstemmelse mellem DSB's organisationsanalyse og sektoranalysen. McKinsey & Company og Struensee & Co. har endvidere vurderet, at hovedparten af de af DSB beskrevne tiltag er realistiske at opnå inden for tidsrammen frem til 2030. Der

henvises til følgende publikation, som kan findes på Transport-, Bygnings-, og Boligministeriets hjemmeside:

- Ekstern kvalitetssikring - DSB organisationsanalyse

De senere års økonomiske resultater har vist, at DSB evner at skabe en konstant mere effektiv virksomhed. Det er vores vurdering, at vi ved at udnytte den stordrift og de synergier, der er ved ét samlet DSB vil kunne skabe et markedsorienteret DSB med en effektivitet, som kan konkurrere med de i sektoranalysen beskrevne udbuds-scenarier. Det er en forudsætning herfor, at DSB's nuværende togdrift holdes intakt, så synergier udnyttes, og overskudsgivende trafik ikke udskilles. DSB kan dermed fortsat høste frugterne af de stordriftsfordele og netværkssynergier, som er grundlaget for DSB som en effektiv virksomhed. Det er samtidig vores opfattelse, at de godt 500.000 dagligt rejsende kunder betjenes bedst i en sammenhængende togoperation - uanset om denne drives af DSB eller en anden operatør.

Det er på den baggrund DSB's opfattelse, at vi også fremover vil kunne knytte Danmark sammen trafikalt på konkurrencedygtig og effektiv vis.

Taastrup, den 17. august 2017

Peter Schütze
Bestyrelsesformand

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Halvårsrapport 2017

Hoved- og nøgletal					
DSB-koncernen	1. halvår		Vækst		Hele året
Beløb i mio. kr.	2017	2016	Abs.	Pct.	2016
Nettoomsætning ¹⁾	5.079	5.071	8	0	10.183
Indtægter i alt ²⁾	5.955	6.065	-110	-2	12.248
Heraf poster af engangskarakter	2	67	-65	-97	193
Omkostninger i alt	4.722	4.749	-27	-1	9.503
Resultat før af- og nedskrivninger	1.233	1.316	-83	-6	2.745
Af- og nedskrivninger	879	1.632	-753	-46	4.634
Heraf poster af engangskarakter	-2	709	-711	-	2.767
Resultat af primær drift	354	-316	670	-	-1.889
Resultat før skat	290	-447	737	-	-2.193
Resultat før skat korrigeret for poster af engangskarakter	286	195	91	47	381
Periodens resultat	224	-350	574	-	-1.704
Balancesum	16.139	18.850	-2.711	-14	16.534
Egenkapital i alt	5.568	6.459	-891	-14	5.338
Rentebærende gæld, netto	5.633	6.587	-954	-14	6.034
Overskudsgrad (EBIT margin)*	7,0	-6,2	13,2	-	-18,6
Egenkapitalforrentning (ROE) p.a.*	8,2	-10,5	18,7	-	-27,8
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.*	4,9	-3,7	8,6	-	-11,5
Gearing p.a.*	2,3	2,5	-0,2	-8	2,2
Soliditetsgrad*	34,5	34,3	0,2	1	32,3
Rentedækning*	5,1	-2,2	7,3	-	-5,9
Antal fuldtidsbeskæftigede - ultimo	7.392	7.344	48	1	7.239
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	7.338	7.291	47	1	7.285
Produktivitet - (danske aktiviteter)³⁾					
Passageromsætning og trafikkontraktindtægter pr. pladskilometer (øre/km)	57	55	2	4	55
Passageromsætning pr. pladskilometer (øre/km)	32	31	1	3	31
Omkostninger pr. pladskilometer eksklusive poster af engangskarakter (øre/km)	58	57	1	2	56
Operatørpunktlighed⁴⁾					
Fjern- & Regionaltog (procent)	94,4	91,9	2,5	3	92,0
S-tog (procent)	98,5	98,8	-0,3	0	98,4
Kundepunktlighed⁵⁾					
Fjern- & Regionaltog (procent)	79,1	72,7	6,4	9	74,0
S-tog (procent)	92,0	94,1	-2,1	-2	92,6
Kunder					
Kunder i Danmark (mio. kunder) ⁶⁾	95,1	95,9	-0,8	-1	192,4
"Kundetilfredsheden for denne rejse" - (danske aktiviteter)	8,0	7,9	0,1	1	7,9
Omdømme					
Brugere af Fjern- & Regionaltog	49,5	51,1	-1,6	-3	49,7
Brugere af S-tog	54,8	57,0	-2,2	-4	55,6
Ikke-brugere af Fjern- & Regionaltog	39,9	43,6	-3,7	-8	41,5

¹⁾ Nettoomsætning vedrører jernbanevirksomheden.

²⁾ Indtægter i alt inkluderer indtægter fra aktiviteter, der ikke vedrører jernbanevirksomheden.

³⁾ Pladskilometer beregnes som det antal sæder en litraenhed rummer ganget med antal korte litrakilometer.

⁴⁾ Operatørpunktligheden er den samlede punktlighe med fradrag for forsinkelser, der skyldes forhold, som DSB ikke er ansvarlig for. Ankomster anses for punktlig, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, grundet DSB's forhold, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

⁵⁾ Kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltog defineres som det antal passagerer, der benytter punktlig tog i forhold til det samlede antal passagerer. Kundepunktligheden for S-tog defineres som den andel af passagerer, der kan komme punktligt frem på grundlag af passagerernes forventede rejsemønster og den afviklede togtrafik. Ankomster anses for punktlig, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

⁶⁾ Kunder i Danmark i 2016 er korigeret i forhold til tidligere offentliggjorte tal som følge af endelige rejseopgørelser mv. og opgjort som antal rejser. Endvidere er Kunder i Danmark 2016 korigeret med overdragelsen af Grenaa-banen.

* Opgjort i henhold til definitionerne angivet under Nøgletalsdefinitioner i Årsrapport 2016.

Beretning - finansielle aktiviteter

DSB havde i 1. halvår 2017 et Resultat før skat på 290 mio. kr., hvilket er en forbedring på 737 mio. kr. i forhold til samme periode i 2016. Resultat før skat i 1. halvår 2016 var påvirket af nedskrivninger af 5 IC4-togsæt og IC2-togsættene.

Tabel 1: Resultat før skat korrigeret for poster af engangskarakter¹⁾

Mio. kr.	1. halvår	
	2017	2016
Resultat før skat	290	-447
Avance ejendomme mv., netto	-2	-67
Nedskrivning 5 IC4-togsæt og IC2-togsættene	-	673
Nedskrivning enmandsbetjening Kystbanen	-	36
Tilbageførte nedskrivninger, netto	-2	-
Korrigeret resultat før skat	286	195

¹⁾ Et minus er udtryk for, at korrektionen har påvirket Resultat før skat positivt.

Korrigeret for poster af engangskarakter er Resultat før skat 91 mio. kr. højere end det tilsvarende resultat for 1. halvår 2016 primært på grund af reducerede afskrivninger på togmateriel og en nedgang i finansielle omkostninger. Hertil kommer en positiv påvirkning af kompensation fra den svenske stat for omkostninger til den nu ophørte ID-kontrol.

Balancesummen udgjorde 16.139 mio. kr. i forhold til 16.534 mio. kr. pr. 31. december 2016. Nedgangen i Aktiver i alt skyldes primært afskrivninger af Transportmateriel. Faldet i Passiver i alt skyldes en reduktion af Udsatte skatteforpligtelser og indfrielse af gæld.

DSB har i 1. halvår 2017 investeret 401 mio. kr. (418 mio. kr.). Investeringerne omfatter primært store eftersyn af Fjern- & Regionaltog og S-tog.

Den nettorentebærende gæld er reduceret med 401 mio. kr. i forhold til 31. december 2016 og udgjorde 5.633 mio. kr. pr. 30. juni

2017. Det er fortsat hovedsageligt pengestrømme fra driftsaktivitet, der har gjort det muligt at indfri lån. Gældsreduktionen kan især henføres til, at af- og nedskrivninger af det eksisterende materiel væsentligt overstiger investeringer i nyt materiel.

Ved udgangen af 1. halvår 2017 udgjorde Gearing p.a. 2,3 (2,5), Afkast af investeret kapital efter skat p.a. 4,9 (-3,7) og Soliditetsgrad 34,5 (34,3).

Nettoomsætning

DSB-koncernens nettoomsætning udgjorde 5.079 mio. kr. i 1. halvår 2017 (5.071 mio. kr.).

Passageromsætningen er på niveau med tilsvarende periode i 2016 og udgjorde 2.723 mio. kr.

Udviklingen i Fjern- & Regionaltog i 1. halvår 2017 i forhold til samme periode i 2016 er påvirket af en lavere gennemsnitspris pr. rejse. Hertil kommer tab af passageromsætning som følge af overdragelsen af aktiviteterne på Grenaa-banen i august 2016 i konsekvens af etableringen af Aarhus Letbane.

S-tog har i perioden realiseret en højere gennemsnitspris pr. rejse, hvilket har bidraget positivt til passageromsætningen. Dette modsvares delvist af 1,1 mio. færre rejser i forhold til samme periode i 2016, hvilket primært kan henføres til flere store sporarbejder på Citystrækningen i 2. kvartal 2017.

Indtægter fra trafikkontrakter faldt med 13 mio. kr. i forhold til 1. halvår 2016 og udgjorde 2.193 mio. kr. Udviklingen kan henføres til lavere aktivitet i Signalprogrammet i 1. halvår 2017 i forhold til samme periode i 2016 samt overdragelse af aktiviteterne på Grenaa-banen i august 2016.

Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. udgjorde 139 mio. kr. og er steget med 12 mio. kr. i forhold til 1. halvår 2016.

Udlejning af togmateriel udgjorde 24 mio. kr. og er steget med 19 mio. kr. i forhold til samme periode i 2016. Denne udvikling skyldes udlejning af togmateriel til kørsel København - Hamborg, der tidligere primært blev gennemført med materiel fra Deutsche Bahn.

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver er faldet med 30 mio. kr. og udgjorde 304 mio. kr. i 1. halvår 2017. Dette skyldes primært, at der forfaldt færre kilometerbaserede store eftersyn på Fjern- & Regionaltog og S-tog.

Andre driftsindtægter er faldet med 88 mio. kr. og udgjorde 572 mio. kr. Udviklingen kan primært henføres til, at der i 1. halvår 2016 var større avancer ved salg af fast ejendom. Derudover er Andre driftsindtægter negativt påvirket af mindre salg af kioskvarer som følge af den midlertidige lukning af butikken på Østerport.

Omkostninger

Omkostninger i alt udgjorde 4.722 mio. kr. i 1. halvår 2017 (4.749 mio. kr.).

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer udgjorde 901 mio. kr. og er faldet med 4 mio. kr. Udviklingen er påvirket af, at der i perioden er færre omkostninger til energi til fremføring og mindre forbrug af kioskvarer som følge af den midlertidige lukning af butikken på Østerport. Dette modsvares delvist af øgede omkostninger til reservedele til løbende reparationer af togsæt.

Andre eksterne omkostninger udgjorde 1.909 mio. kr. og er faldet 21 mio. kr. i forhold til samme periode i 2016. Faldet kan blandt andet henføres til, at der i 1. halvår 2017 er modtaget kompensation fra den svenske stat for omkostninger til den nu ophørte ID-kontrol samt reducerede omkostninger til materielle til kørsel København - Hamborg, der nu i modsætning til tidligere primært bliver gennemført med IC3-togsæt. Dette modsvares delvist af øgede omkostninger til konsulenter til udvikling af flere IT-opgaver - herunder til understøttelse af nye takstreformer - samt

flere omkostninger til reparation og vedligeholdelse af bygninger.

Personaleomkostninger på 1.912 mio. kr. er på niveau med 1. halvår 2016 (1.914 mio. kr.) til trods for det stigende antal fuldtidsbeskæftigede på værkstederne og den almindelige lønudvikling.

Af- og nedskrivninger

Af- og nedskrivninger udgjorde 879 mio. kr. mod 1.632 mio. kr. i samme periode i 2016. Faldet skyldes primært nedskrivningerne af 5 IC4-togsæt og IC2-togsættene i 1. halvår 2016.

Finansielle poster

Finansielle poster, netto udgjorde en omkostning på 64 mio. kr. (131 mio. kr.). Nedgangen skyldes primært låneomlægning til en lavere gennemsnitsrente på den nettorentebærende gæld i 1. halvår 2017 i forhold til samme periode i 2016.

Forventninger til 2017

I 2017 vil DSB fortsætte arbejdet med driftsforbedrende aktiviteter for at øge punktligheden - blandt andet ved at reducere antal forsinkende fejl på materiellet.

DSB forventer et resultat før skat og poster af engangskaraktér i størrelsesordenen 500 mio. kr. for 2017.

Produktivitet

Tabel 2: Antal fuldtidsbeskæftigede				
	1. halvår		Vækst	
	2017	2016	Abs.	Pct.
Danske aktiviteter	7.202	7.159	43	1
Svenske aktiviteter	101	98	3	3
Tyske aktiviteter ¹⁾	89	87	2	2
Antal fuldtidsbeskæftigede - ultimo	7.392	7.344	48	1
Gns. antal fuldtidsbeskæftigede i alt	7.338	7.291	47	1

¹⁾ Omkostninger til disse fuldtidsbeskæftigede er indregnet i Personaleomkostninger pro rata med 50 procent.

Stigningen i antal fuldtidsbeskæftigede i de danske aktiviteter skyldes i al væsentlighed ansættelse af flere medarbejdere på værkstederne for at reducere antal forsinkende fejl på materiellet.

Dette modsvares delvist af færre medarbejdere som følge af omdannelsen af Danmarks Jernbanemuseum til en erhvervsdrivende fond i starten af 2017, overdragelsen af aktiviteterne på Grenaa-banen i august 2016 samt enmandsbetjening på Lille Syd (Roskilde - Næstved).

Tabel 3: Produktivitet i de danske togaktiviteter				
	1. halvår		Vækst	
	2017	2016	Abs.	Pct.
Omkostninger pr. pladskilometer ¹⁾ (øre/km)	58	57	1	2
Antal togkilometer pr. medarbejder	5.885	5.977	-92	-2
Antal togrejser pr. medarbejder ²⁾	20.222	20.313	-91	0

¹⁾ Pladskilometer beregnes som antal sæder en litraenhed rummer ganget med antal kørte litrakilometer. Beregningen indeholder afskrivninger, men ikke poster af engangskaraktér.

²⁾ Antal togrejser pr. medarbejder 2016 er korrigeret med nedgangen i antal rejser som følge af overdragelsen af Grenaa-banen.

Omkostninger pr. pladskilometer er 2 procent højere end i samme periode i 2016. Stigningen skyldes primært, at antal pladskilometer faldt som følge af IC4-nedbrud og implementering af køreplanen for 2017 (K17).

Punktlighed

Tabel 4: Operatørpunktlighed ¹⁾				
Procent	1. halvår		Vækst	
	2017	2016	Abs.	Pct. point
Fjern- & Regionaltog	94,4	91,9	2,5	3
S-tog	98,5	98,8	-0,3	0

¹⁾ Operatørpunktligheden er den samlede punktighed med fradrag for forsinkelser, der skyldes forhold, som DSB ikke er ansvarlig for. Ankomster anses for punktligt, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, grundet DSB's forhold, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

Operatørpunktligheden i Fjern- & Regionaltog er i 1. halvår 2017 steget til 94,4 procent fra 91,9 i samme periode sidste år. Operatørpunktligheden på 94,4 procent er over trafikkontraktens mål på 93,9.

Operatørpunktligheden er i forhold til samme periode sidste år forbedret på grund af den ændrede køreplan samt færre forsinkelser som følge af materielle fejl.

Operatørpunktligheden i S-tog er faldet marginalt i 1. halvår 2017 sammenlignet med samme periode sidste år. Operatørpunktligheden er fortsat højere end trafikkontraktens mål på 97,5.

Tabel 5: Kundepunktlighed ¹⁾				
Procent	1. halvår		Vækst	
	2017	2016	Abs.	Pct. point
Fjern- & Regionaltog	79,1	72,7	6,4	9
S-tog	92,0	94,1	-2,1	-2

¹⁾ Kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltog defineres som det antal passagerer, der benytter punktligt tog i forhold til det samlede antal passagerer. Kundepunktligheden for S-tog defineres som den andel af passagerer, der kan komme punktligt frem på grundlag af passagerernes forventede rejsemønster og den afviklede togtrafik. Ankomster anses for punktligt, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

Kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltog steg i 1. halvår 2017 til 79,1 procent fra 72,7 i samme periode sidste år.

Den nye køreplan for 2017 (K17), der trådte i kraft i december 2016, har betydet, at kundepunktigheden overordnet set er forbedret. I forhold til 2016 er antallet af forsinkelser og aflysninger som følge af fejl på materiellet faldet.

Kundepunktigheden for S-tog er i 1. halvår 2017 faldet til 92,0 procent fra 94,1 i samme periode sidste år. Faldet skyldes primært en stigning i antal fejl på sikringsanlæg og fejl i forbindelse med infrastrukturarbejder, mens antal fejl relateret til det nye signalsystem ligger på samme niveau som i 2016.

Kunder

I 1. halvår 2017 blev der foretaget 95,1 mio. rejser med DSB i Danmark sammenlignet med 95,9 mio. rejser i samme periode sidste år. Dette svarer til et fald på 1 procent primært drevet af faldet i antal rejser i S-tog i 2. kvartal.

Tabel 6: Antal kunder (rejser)

1.000 kunder (rejser)	1. halvår		Vækst	
	2017	2016 ¹⁾	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	37.673	37.294	379	1
Øst (Sjælland)	25.839	25.650	189	1
Vest (Jylland og Fyn)	7.373	7.335	38	1
Øst/Vest (over Storebælt)	4.029	3.996	33	1
Øvrige	432	313	119	38
S-tog	57.430	58.562	-1.132	-2
Danmark i alt	95.103	95.856	-753	-1
Sverige i alt	2.050	1.950	100	5
Tyskland i alt	1.083	1.083	0	0
I alt	98.236	98.889	-653	-1

¹⁾ Kunder i Danmark (opgjort som antal rejser) i 2016 er korrigeret i forhold til tidligere offentliggjorte tal som følge af endelige rejseopgørelser mv. 2016 er endvidere korrigeret med overdragelsen af aktiviteterne på Grenaa-banen med cirka 0,4 mio. rejser i Vest, og Sverige er reduceret med 0,3 mio. rejser.

Fjern- & Regionaltog havde 37,7 mio. rejser, hvilket er en stigning på 1 procent i forhold til samme periode i 2016.

Trafikken i Øst har haft en fremgang på 1 procent. Stigningen skyldes flere rejsende på Sjælland udenfor hovedstadsområdet, hvor der har været færre omfattende sporarbejder i 1. halvår 2017 end i samme periode i 2016. Samtidig har der været flere rejsende på Kystbanen. Omvendt har der været færre rejsende på Øresundsstrækningen.

I Vest er antal rejser på niveau med samme periode i 2016, som er korrigeret for overdragelsen af aktiviteterne på Grenaa-banen i august 2016 i konsekvens af etableringen af Aarhus Letbane. Antal rejser i 1. halvår 2017 er endvidere negativt påvirket af de nye befordringsregler for Ungdomskort, idet egenbetalingen for de dyreste Ungdomskort er steget væsentligt.

Udviklingen i Øst/Vest (antal rejser mellem landsdelene) har haft en fremgang på 1 procent. Antal rejser er positivt påvirket af øget salg af Orange-billetter. Uanset denne stigning er DSB's markedsandel faldet med 0,3 procentpoint i forhold til samme periode i 2016. Også her har de nye befordringsregler for Ungdomskort en betydning, som er estimeret til et fald i antal rejser på 85.000.

Stigningen i Øvrige skyldes primært flere internationale rejser og rejser med IC Bornholm.

S-tog havde 57,4 mio. rejser i første halvår, hvilket er et fald på 2 procent i forhold til samme periode i 2016. En stor del af faldet skyldes flere sporarbejder i 2. kvartal 2017, især på City-strækningen, hvilket påvirker hele S-togsnettet. Erfaringer fra tidligere sporarbejder viser, at nedgangen i antal rejser ikke er permanent.

Takst Sjælland trådte i kraft i januar 2017. Det er for tidligt at konkludere noget om takstreformens konsekvenser for antal rejser og passagersættningen.

I 1. halvår 2017 blev solgt 840.000 Orange-billetter, hvoraf 80 procent var Øst/Vest-rejser. Antallet af solgte Orange-billetter var i samme periode sidste år 495.000.

Flere tiltag har i de seneste år øget kundernes selvbetjening - herunder den fortsatte udbredelse af rejsekortet. Ved udgangen af juni 2017 var der 2,2 mio. aktive rejsekort - heraf 297.000 udstedt i 1. halvår 2017. Derudover er passageromsætningen på DSB App'en stadig stigende og er nu den største salgskanal med 37 procent af passageromsætningen. Det gennemsnitlige antal månedlige brugere er oppe på 270.000.

DSB overvåger løbende fjernbussernes markedsandele og har senest konstateret, at nye aktører er indtrådt på markedet. DSB har dog endnu ikke oplevet, at dette har haft nævneværdig betydning for passageromsætningen.

Materiel

Tabel 7: Litrakilometer¹⁾

Kilometer (1.000)	1. halvår		Vækst	
	2017	2016	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	3.078	3.065	13	0
IC3-togsæt	15.628	15.193	435	3
IR4-togsæt	4.353	4.468	-115	-3
Øresunds-togsæt	4.493	4.397	96	2
Dobbeltdekker-vogne	8.131	8.258	-127	-2
MR-togsæt	456	1.088	-632	-58
Desiro-togsæt	1.347	1.239	108	9
Diesellokomotiver - ME	1.895	1.838	57	3
EL-lokomotiver - EA	73	79	-6	-8
S-togsæt	8.546	8.883	-337	-4

¹⁾ Litrakilometer er det sammenlagte antal kilometer, som DSB's lokomotiver, togsæt og Dobbeltdekker-vogne kører i Danmark.

IC4-produktionen i 2017 er steget marginalt i forhold til samme periode sidste år. Dog har IC4-togsæt kørt færre litrakilometer end planlagt på grund af indstilling af passagerdriften i marts 2017.

Kørsel med IC3-togsæt i 2017 har været større end i samme periode i 2016. Dette skyldes blandt andet, at IC3-togsæt er anvendt til kørsel København - Hamborg modsat tidligere med materiel fra Deutsche Bahn.

MR-produktionen i 2017 er som planlagt mindre end i samme periode sidste år. MR-togsættene har dog kørt flere litrakilometer end planlagt, da de på visse strækninger erstattede IC4-materiel i den periode, hvor passagerdriften med IC4-togsæt var indstillet.

Der er i 2017 kørt mere med Desiro-togsæt end i den samme periode sidste år. Dette skyldes, at Desiro-togsættene nu er fuldt ud indfaset på Lille Syd samtidig med, at det som tidligere kører på Svendborgbanen.

Tabel 8: Antal kørte kilometer mellem hændelser^{1) 2)}

Kilometer (1.000)	1. halvår		Vækst	
	2017	2016	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	4,3	3,6	0,7	19
IC3-togsæt	47,3	29,2	18,1	62
IR4-togsæt	12,6	9,7	2,9	30
Øresunds-togsæt	21,7	19,8	1,9	10
Dobbeltdekker-vogne	18,0	20,5	-2,5	-12
MR-togsæt	9,3	9,1	0,2	2
Desiro-togsæt	14,5	21,0	-6,5	-31
Diesellokomotiver - ME	25,2	16,3	8,9	55
EL-lokomotiver - EA	4,8	3,3	1,5	45
S-togsæt	12,6	14,6	-2,0	-14

¹⁾ En teknisk hændelse på togmateriellet, som forårsager en forsinkelse.

²⁾ Antal kørte kilometer mellem hændelser er opgjort med et forsinkelseskriterie på 2:59 min. Sammenligningstal for 2016 er tilpasset.

DSB igangsatte i efteråret 2016 på baggrund af en ekstern undersøgelse en række initiativer, som skulle afhjælpe den faldende driftsstabilitet - herunder en udvidelse af værkstedskapaciteten.

Overordnet set er udviklingen i antal kørte kilometer mellem hændelser positiv i 1. halvår 2017 sammenlignet med samme periode sidste år.

IC4-togsæt har på trods af hændelsen med en hydraulikpumpe, som betød indstilling af passagerdriften i en periode, oplevet en stigning i antal kørte kilometer mellem hændelser på 19 procent i 2017 sammenlignet med samme periode sidste år.

IC3-togsættene har haft en meget positiv udvikling. Her er antallet af kørte kilometer mellem hændelser steget med 62 procent, hvilket skyldes et fald i antallet af fejl på motor og gear.

Dobbeltdekkervognene og især Desiro-togsættene har i 2017 kørt færre kilometer mellem hændelser end i samme periode sidste år. For Desiro-togsættene skyldes faldet blandt andet, at der har været udfordringer med dørene.

Faldet i antal kørte kilometer mellem hændelser på S-togsæt skyldes i høj grad det nye signalssystem mellem Jægersborg og Hillerød, som har nødvendiggjort installation af nyt udstyr i S-togsættene. Disse har kørt over 20.000 kilometer mellem hændelser, hvis der korrigeres for hændelser, som skyldes signal-systemet. Dette er uændret i forhold til samme periode i 2016.

Tabel 9: Antal kørte kilometer mellem nedbrud¹⁾

Kilometer (1.000)	1. halvår		Vækst	
	2017	2016	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	24,0	28,1	-4,1	-15
IC3-togsæt	538,1	433,9	104,2	24
IR4-togsæt	228,7	297,6	-68,9	-23
Øresunds-togsæt ²⁾	N/A	145,0	N/A	N/A
Dobbeltdekker-vogne	138,8	190,4	-51,6	-27
MR-togsæt	35,1	32,0	3,1	10
Desiro-togsæt	39,6	53,9	-14,3	-27
Diesellokomotiver - ME	99,6	61,2	38,4	63
EL-lokomotiver - EA	18,1	15,8	2,3	15
S-togsæt	37,9	51,4	-13,5	-26

¹⁾ Et tog/togsæt, som på grund af en teknisk fejl aflyses og ikke kan gennemføre sit planlagte løb, mens det er i drift.

²⁾ Data er ikke tilgængelige grundet puljekørsel med svensk trafik.

Generelt skal der ikke mange nedbrud til, før antal kørte kilometer mellem nedbrud ændres væsentligt. Dette gælder alle litra - men jo færre kilometer, der køres, desto større indvirkning har et nedbrud.

Anvendt regnskabspraksis

Halvårsrapporten for den selvstændige offentlige virksomhed DSB er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for klasse D virksomheder og Lov om DSB.

Indtægter fra Salg af kioskvarer er indregnet under Andre driftsindtægter mod tidligere Nettoomsætning. Sammenligningstal er tilpasset. Halvårsrapporten er i øvrigt aflagt efter samme regnskabspraksis som Årsrapport 2016.

Begivenheder indtruffet efter 30. juni 2017

Driftsdirektør Anders Egehus har valgt at opsig sin stilling. Anders Egehus forlader derfor DSB senest med udgangen af januar 2018.

Som offentliggjort 17. april 2015 har DSB Ejendomsudvikling indgået betinget aftale om salg af godsarealer ved Dybbølsbro til IKEA. Salget er endeligt gennemført i august 2017.

Der er i øvrigt ikke indtruffet begivenheder efter 30. juni 2017, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af nærværende halvårsrapport.

Øvrige forhold

DSB har som offentliggjort 26. juni 2017 indgået aftale om salg af 15 IC2-togsæt med levering af de første 3 togsæt i juli 2017. Levering af de resterende 12 togsæt er betinget af, at køberen opnår ibrugtagningstilladelse på de første 3 togsæt.

Som offentliggjort 10. august 2017 har DSB indgået betinget aftale om salg af DSB Uppland til Transdev Sverige AB pr. 1. september 2017.

Påtegning

Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt halvårsrapporten for perioden 1. januar - 30. juni 2017 for DSB.

Halvårsrapporten, der hverken er revideret eller reviewet af virksomhedens revisorer, er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven og Lov om DSB. Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, således at halvårsrapporten giver et retvisende billede af koncernens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 30. juni 2017 samt af resultatet af koncernens aktiviteter og pengestrømme for perioden 1. januar - 30. juni 2017.

Det er endvidere vores opfattelse, at halvårsrapporten indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i koncernens aktiviteter og økonomiske forhold, periodens resultat og koncernens finansielle stilling som helhed.

Taastrup, den 17. august 2017

Direktionen

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Thomas Thellersen Børner
Økonomidirektør

Anders Egehus
Direktør for Drift

Jürgen Müller
Direktør for Strategi
& Togmateriel

Bestyrelsen

Peter Schütze
Formand

Annette Sadolin
Næstformand

Henrik Amsinck

Henriette Fenger Ellekrog

Carsten Gerner

Christina Grumstrup Sørensen

Hans Christian Kirketerp-Møller

Preben Steenholdt Pedersen

Birthe Østergaard Petersen



Regnskab

Resultatopgørelse			
Koncern	1. halvår		Hele året
Beløb i mio. kr.	2017	2016	2016
Indtægter			
Nettoomsætning	5.079	5.071	10.183
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	304	334	674
Andre driftsindtægter	572	660	1.391
Indtægter i alt	5.955	6.065	12.248
Omkostninger			
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	901	905	1.903
Andre eksterne omkostninger	1.909	1.930	3.864
Personaleomkostninger	1.912	1.914	3.736
Omkostninger i alt	4.722	4.749	9.503
Resultat før af- og nedskrivninger	1.233	1.316	2.745
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	879	1.632	4.634
Resultat af primær drift	354	-316	-1.889
Finansielle poster			
Resultat efter skat i associerede virksomheder	0	0	0
Finansielle indtægter	6	7	13
Finansielle omkostninger	70	138	317
Finansielle poster, netto	-64	-131	-304
Resultat før skat	290	-447	-2.193
Skat af periodens resultat	-66	97	489
Periodens resultat	224	-350	-1.704
Periodens resultat fordeles således:			
Virksomhedsdeltager i DSB	224	-350	-1.704
Minoritetsinteresser	-	0	0
Periodens resultat	224	-350	-1.704

Balance - aktiver			
Koncern	1. halvår	Hele året	
Beløb i mio. kr.	2017	2016	2016
Immaterielle anlægsaktiver			
Udviklingsprojekter	155	214	172
Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	70	63	79
Immaterielle anlægsaktiver i alt	225	277	251
Materielle anlægsaktiver			
Grunde og bygninger	4.534	4.497	4.607
Transportmateriel	8.222	11.014	8.589
Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	786	884	856
Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	182	137	145
Materielle anlægsaktiver i alt	13.724	16.532	14.197
Finansielle anlægsaktiver			
Kapitalandele i associerede virksomheder	0	0	0
Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	236	253	250
Andre tilgodehavender	29	83	38
Finansielle anlægsaktiver i alt	265	336	288
Anlægsaktiver i alt	14.214	17.145	14.736
Varebeholdninger	498	472	485
Handelsejendomme	183	96	183
Tilgodehavender			
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	794	637	621
Andre tilgodehavender	224	250	283
Periodeafgrænsningsposter	165	177	155
Tilgodehavender i alt	1.183	1.064	1.059
Likvide beholdninger	61	73	71
Omsætningsaktiver i alt	1.925	1.705	1.798
Aktiver i alt	16.139	18.850	16.534

Balance - passiver			
Koncern	1. halvår		Hele året
Beløb i mio. kr.	2017	2016	2016
Egenkapital			
Ansvarlig kapital	4.760	4.760	4.760
Overført resultat	808	1.699	578
Foreslået udbytte	-	-	0
Virksomhedsdeltager i DSB's andel af egenkapital	5.568	6.459	5.338
Minoritetsinteresser	-	0	0
Egenkapital i alt	5.568	6.459	5.338
Hensatte forpligtelser			
Andre hensatte forpligtelser	55	91	64
Udskudte skatteforpligtelser	832	1.192	918
Hensatte forpligtelser i alt	887	1.283	982
Langfristede gældsforpligtelser			
Langfristede lån	3.881	5.578	4.609
Ansvarlig lånekapital	-	2	2
Øvrige langfristede gældsforpligtelser	466	617	591
Anden gæld	279	309	302
Langfristede gældsforpligtelser i alt	4.626	6.506	5.504
Kortfristede gældsforpligtelser			
Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	1.010	790	229
Kortfristede lån	640	200	1.000
Kreditinstitutter	104	159	199
Leverandørgæld	1.431	1.450	1.639
Selskabsskat	160	121	63
Anden gæld	840	998	793
Periodeafgrænsningsposter	873	884	787
Kortfristede gældsforpligtelser i alt	5.058	4.602	4.710
Gældsforpligtelser i alt	9.684	11.108	10.214
Passiver i alt	16.139	18.850	16.534

Egenkapitalopgørelse						
Koncern						
Beløb i mio. kr.	Ansvarlig kapital	Overført Resultat	Foreslået udbytte	Virksomhedsdelta-ger i DSB's andel af egen-kapital	Minoritets-interesser	Egenkapi-tal i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2016	4.760	1.998	173	6.931	0	6.931
Betalt udbytte	-	-	-173	-173	-	-173
Periodens resultat	-	-350	-	-350	0	-350
Valutakursregulering	-	-1	-	-1	-	-1
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	345	-	345	-	345
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-293	-	-293	-	-293
Egenkapital pr. 30. juni 2016	4.760	1.699	0	6.459	0	6.459
Indskud fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet	-	42	-	42	-	42
Periodens resultat	-	-1.354	-	-1.354	0	-1.354
Valutakursregulering	-	-1	-	-1	-	-1
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	293	-	293	-	293
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-108	-	-108	-	-108
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat	-	7	-	7	-	7
Egenkapital pr. 31. december 2016	4.760	578	0	5.338	0	5.338
Periodens resultat	-	224	-	224	-	224
Valutakursregulering	-	0	-	0	-	0
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	108	-	108	-	108
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-102	-	-102	-	-102
Egenkapital pr. 30. juni 2017	4.760	808	0	5.568	-	5.568

Pengestrømsopgørelse			
Koncern	1. halvår		Hele året
Beløb i mio. kr.	2017	2016	2016
Resultat af primær drift	354	-316	-1.889
Regulering for ikke-likvide driftsposter			
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	879	1.632	4.634
Ændring i andre hensatte forpligtelser, netto	-9	-10	-37
Andre reguleringer			
Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	-3	-66	-189
Finansielle poster netto, betalt	-67	-122	-366
Selskabsskat, betalt	-51	-94	-98
Ændring i driftskapital	-282	70	95
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt	821	1.094	2.150
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver, eksklusive aktiverede renter	-401	-418	-1.147
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	24	77	253
Afdrag på ansvarlig lånekapital	15	4	9
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt	-362	-337	-885
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet			
Provenu ved optagelse af kortfristede lån	640	400	1.000
Indfrielse og afdrag på langfristede lån	-14	-393	-1.743
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån	-1.000	-450	-250
Ændring i kreditinstitutter	-95	-110	-70
Betalt udbytte	0	-173	-173
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt	-469	-726	-1.236
Ændring i likvider i alt	-10	31	29
Likvider 1. januar	71	42	42
Likvider ultimo	61	73	71

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af resultatopgørelse og balance.

Resultatopgørelse pr. kvartal

Koncern	2017		2016			
Beløb i mio. kr.	1. kv.	2. kv.	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.
Passageromsætning	1.299	1.424	1.327	1.406	1.337	1.424
Indtægter fra trafikkontrakter	1.098	1.095	1.093	1.113	1.089	1.099
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	72	67	73	54	70	85
Udlejning af togmateriel	16	8	3	2	8	0
Nettoomsætning	2.485	2.594	2.496	2.575	2.504	2.608
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	155	149	179	155	141	199
Andre driftsindtægter	261	311	341	319	359	372
Indtægter i alt	2.901	3.054	3.016	3.049	3.004	3.179
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	464	437	455	450	478	520
Andre eksterne omkostninger	980	929	988	942	907	1.027
Personaleomkostninger	924	988	927	987	917	905
Omkostninger i alt	2.368	2.354	2.370	2.379	2.302	2.452
Resultat før af- og nedskrivninger	533	700	646	670	702	727
Af- og nedskrivninger	451	428	459	1.173	442	2.560
Resultat af primær drift	82	272	187	-503	260	-1.833
Finansielle poster, netto	-34	-30	-71	-60	-56	-117
Resultat før skat	48	242	116	-563	204	-1.950
Periodens resultat	39	185	88	-438	160	-1.514
Egenkapital i alt	5.371	5.568	6.806	6.459	6.559	5.338
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	21,4	27,0	25,9	26,0	28,0	27,9
Egenkapitalforrentning (ROE) p.a.	2,9	13,5	5,1	-26,4	9,8	-101,8
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.	2,3	7,4	4,2	-11,8	6,3	-46,8

Strækingsregnskab 1. halvår 2017

For at bidrage til transparens i togdriftens økonomi og resultater har DSB gennem de seneste år udviklet en rapportering af DSB's togdriftsøkonomi opdelt på aktivitetsområder. Kombineret med en opsplætning af operatøropgaven på strækninger bidrager dette til at give transparens om DSB's togdrift i Danmark.

DSB anvender løbende strækingsregnskabet til at effektivisere virksomheden, ligesom strækingsregnskabet's fordelinger og resultater indgår som input til Sektoranalyse for jernbanen, udarbejdet af McKinsey & Company og Struensee & Co. for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

I juni blev indgået en politisk aftale om et udvidet genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland mv. Endvidere har transport-, bygnings- og boligministeren fremført, at også S-togstrafikken kan komme i udbud. S-tog har i 1. halvår 2017 transporteret cirka 60 procent af DSB's passagerer og bidraget med cirka 28 procent af DSB's samlede passagerindtægter. Resultatet af S-togskørsel udgør 63 mio. kr. i 1. halvår 2017.

I det følgende gennemgås aktivitetsområde- og strækingsregnskabet for 1. halvår 2017 efterfulgt af en gennemgang af omkostningspåvirkningen for DSB af først et udvidet genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland mv., dernæst et eventuelt udbud af S-togstrafikken. Endelig gennemgås S-togs resultater i en international sammenligning i regi af den internationale benchmark-gruppe ISBeRG.

Følgende kan fremhæves:

- DSB's Intercity- og lyntogstrafik mellem København og Aarhus/Aalborg samt S-togstrafik er overskudsgivende og medvirker dermed til at finansiere den underskudsgivende trafik
- Trafikken mellem København og Malmø er resultatmæssigt neutral. Resultatet påvirkes i 1. halvår 2017 negativt af ID-kontrollen i Københavns Lufthavn. DSB forventer, at passagerne gradvist kommer tilbage efter udfasningen af ID-kontrollen, og dermed at strækningens resultat bliver positivt for året 2017
- Alle øvrige regionaltoogsstrækninger er underskudsgivende og kræver tilførsel af midler fra den overskudsgivende trafik og fra statens kontraktbetaling
- Strækningernes rentabilitet er generelt afledt af betjeningsomfanget - som er fastlagt i kontrakten med staten - set i forhold til efterspørgslen henover driftsdøgnet
- Udvidelsen af den udbudte jernbanetrafik i Midt- og Vestjylland medfører kun i begrænset omfang lavere omkostninger i DSB. De direkte produktionsafhængige omkostninger påvirkes i høj grad, mens fordelte koncernomkostninger stort set ikke påvirkes. Det hænger sammen med, at fjernelse af strækninger altid medfører synergital i DSB. DSB's betjening af strækningerne sker i dag med en høj punktlighed, som overstiger kravene i trafikkontrakten
- Et eventuelt udbud af S-togstrafikken vil indebære en kraftig reduktion af DSB's produktion og vil i langt højere grad påvirke DSB's samlede forretning, end det er tilfældet med udvidelsen af den Midt- og Vestjyske jernbanetrafik. De direkte produktionsafhængige omkostninger påvirkes i høj grad, og de fordelte koncernomkostninger påvirkes til en vis grad. Det skyldes, at S-togstrafikken med 27 procent af DSB's samlede togkilometre og 23 procent af DSB's samlede passagerkilometre udgør en meget betydelig andel af DSB's samlede produktion. Dette betyder samtidig, at tabet af synergi og stordriftsfordele ligeledes vil

være meget betydeligt, hvis S-tog ikke længere drives af DSB. Også S-togstrafikken køres i dag med en meget høj punktlighed

- S-togs kunde- og operatørpunktlighed ligger nummer 3-4 ud af 14 bybaner i benchmark-samarbejdet ISBeRG og tilsvarende godt placeret på de øvrige parametre, der måles på. De 14 bybaner omfatter offentligt såvel som fuldt kommercielt drevne bybaner over hele kloden - fra New York over London til Hong Kong og Tokyo.

Aktivitetsområderegnskab

Offentlige serviceydelser, som DSB leverer i henhold til trafikkontrakten, opdeles i Togkørsel, Togsystem og Generelle forpligtelser, jævnfør Tabel 1.

- Togkørsel knytter sig til operatøropgaven med fremføring af tog
- Togsystem er en fælles betegnelse for de aktiviteter, der støtter op om det at køre tog - lige fra drift af stationer, tilvejebringelse af togmateriel, planlægning og monitorering af den daglige togdrift til trafikinformation og billet salg
- Generelle forpligtelser er aktiviteter, som er uafhængige af togdriften - for eksempel Jernbanemuseet og ekstraomkostninger vedrørende tjenestemænd.

Togkørsel opdeles yderligere i Fjern- & Regionaltogstrafik, S-togstrafik samt Øresundstrafik. Togsystem opdeles i Stationer, Materiel samt Systemer & Kanaler. Systemer & Kanaler indeholder Salgskanaler og Kundeservice samt Trafikafvikling og Fællesfunktioner.

DSB's indtægter før udlejning af togmateriel er for 1. halvår 2017 opgjort til 5.088 mio. kr.

Indtægterne finansierer de leverede Offentlige serviceydelser. Den fulde passageromsætning er i strækningsøkonomimodellen fordelt til Togkørselsydelserne¹⁾, det vil sige passagertransporten, mens Togsystemopgaverne i modellen i al væsentlighed finansieres af indtægter fra trafikkontrakten (herefter kontraktbetaling).

Den samlede kontraktbetaling udgør for halvåret 2.085 mio. kr. og finansierer - sammen med resultatet for overskudsgivende strækninger - dels den underskudsgivende togkørsel, dels øvrige aktivitetsområder på grundlag af principper fastlagt i forbindelse med DSB's trafikkontrakt med staten. Kontraktbetalingen er i overensstemmelse hermed fordelt således, at den for Stationer afspejler et risikoafstemt afkast på den investerede kapital (ROIC) på 3 procent, for Materiel og Generelle forpligtelser afspejler omkostningsdækning uden afkast og for Systemer & Kanaler afspejler en overskudsgrad på 5 procent. Den resterende kontraktbetaling tilfalder Togkørsel.

Det positive resultat for Stationer og for Systemer & Kanaler skyldes således den tekniske fordeling af kontraktbetalingen.

Af de samlede indtægter før udlejning af togmateriel finansierer 72 procent Togkørsel og 26 procent Togsystemopgaver, mens de resterende 2 procent finansierer Generelle forpligtelser.

¹⁾ Dette er et analytisk valg, idet passageromsætningen i realiteten også anvendes til at medfinansiere for eksempel stationer, salgskanaler, køreplanlægning, trafikinformation mv. Hvis passageromsætningen også var fordelt til Togsystem, ville det reducere størrelsen af kontraktbetalingen, der fordeles til disse aktivitetsområder.

Tabel 1: Resultat i DSB's Togdrift opdelt på aktivitetsområder 1. halvår 2017

Beløb i mio. kr.	Offentlige service-ydelser	Togkørsel			Togsystem			Generelle forpligtelser	
		Fjern- & Regional-togs trafik	S-togs trafik	Øresunds trafik	Stationer	Materiel	Systemer & Kanaler ¹⁾	Historiske ²⁾	Engangs-poster ³⁾
Passageromsætning	2.734	1.600	756	330	0	0	48	0	0
Indtægter fra trafikkontrakt	2.085	827	0	74	325	59	755	45	0
Andre driftsindtægter ⁴⁾	269	61	16	11	34	26	72	49	0
Indtægter før udlejning af togmateriel	5.088	2.488	772	415	359	85	875	94	0
Udlejning af togmateriel	808	0	0	0	0	808	0	0	0
Indtægter i alt	5.896	2.488	772	415	359	893	875	94	0
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	306	225	48	30	0	0	3	0	0
Andre eksterne omkostninger	2.345	1.131	231	195	139	156	469	16	8
Personaleomkostninger	1.338	616	185	109	46	13	291	78	0
Omkostninger før leje af togmateriel	3.989	1.972	464	334	185	169	763	94	8
Leje af togmateriel	808	491	239	78	0	0	0	0	0
Omkostninger i alt	4.797	2.463	703	412	185	169	763	94	8
Resultat før af- og nedskrivninger	1.099	25	69	3	174	724	112	0	-8
Af- og nedskrivninger	858	25	4	4	82	688	67	0	-12
Resultat af primær drift	241	0	65	-1	92	36	45	0	4
Finansielle poster, netto	57	1	2	0	9	36	9	0	0
Resultat før skat⁵⁾	184	-1	63	-1	83	0	36	0	4
Skat	40								
Periodens resultat	144								
% -vis fordeling									
Indtægter fra trafikkontakt		39%	0%	4%	16%	3%	36%	2%	0%
Indtægter før udlejning af togmateriel		49%	15%	8%	7%	2%	17%	2%	0%
Omkostninger før leje af togmateriel		50%	12%	8%	5%	4%	19%	2%	0%
Omkostninger, af- og nedskrivninger og finansielle poster, netto	5.712	2.489	709	416	276	893	839	94	-4

¹⁾ Passageromsætningen under Systemer & Kanaler dækker over provisionsindtægter fra salg af billetter fra andre operatører.

²⁾ Generelle forpligtelser (Historiske) vedrører Jernbanemuseum, udlånte tjenestemænd, udlejning af særlige bygninger på ikke-kommercielle vilkår, ikke-finansierede omkostninger til fællesstationer, resultat fra Rejsekort A/S samt elimineringsposter.

³⁾ Generelle forpligtelser (Engangsposter) vedrører nettoavancer ved ejendomssalg i modervirksomheden.

⁴⁾ Andre driftsindtægter indeholder gebyrer, erstatninger, husleje samt indtægter fra Trafikuafhængige aktiviteter mv.

⁵⁾ Resultat før skat påvirkes væsentligt af fordelingen af kontraktbetalingen baseret på de forudsætninger om afkast og overskudsgrad for Stationer og Systemer & Kanaler, der blev fastlagt i forbindelse med indgåelsen af trafikkontrakten med staten, jf. side 22.

Omkostninger til Offentlige serviceydelser udgør før leje af togmateriel 3.989 mio. kr. i 1. halvår 2017. Heraf er 70 procent anvendt til Togkørsel, 28 procent til Togsystem og de resterende 2 procent til Generelle forpligtelser.

For både indtægter og omkostninger er der set bort fra omkostninger vedrørende leje af togmateriel, da materiellet i strækningsregnskabet betragtes som en resultatmæssig neutral virksomhedsintern overførsel. Det er teknisk lagt til grund, at materiellet udlejes til Togkørsel uden et afkast.

Opdelingen af togdriften på aktivitetsområder er baseret på Offentlige serviceydelser, som dækker over de aktiviteter, DSB udfører i henhold til trafikkontrakten.

Udgangspunktet for aktivitetsopdelingen er DSB's Strækningsøkonomimodel, der opdeler resultatopgørelsen i aktivitetsområder og beregner økonomien inden for hvert aktivitetsområde på baggrund af aktivitetstrækket i de enkelte områder.

Strækningsregnskab

Strækningsregnskabet er en yderligere nedbrydning af aktivitetsområdet Togkørsel på strækninger.

Et positivt resultat indebærer, at strækningen er kørt med overskud og derfor kan drives uden tilskud fra staten. Et negativt resultat betyder omvendt, at strækningen er kørt med underskud og skal tilføres finansiering fra overskudsgivende strækninger og/eller statslig kontraktbetaling. Således er S-togstrafikken i 1. halvår 2017 drevet med et overskud på 63 mio. kr. og tilføres derfor ikke kontraktbetaling.

Modeltilpasninger af Strækningsøkonomimodellen i 2017

I 2017 er følgende tilpasninger blevet indarbejdet i strækningsøkonomimodellen:

- Ny strækningsdefinition i Øresundsregionen

Det har vist sig at være nødvendigt at revidere definitionerne af strækningerne København - Helsingør og København - Malmø. Helt konkret betyder det, at kørsel mellem København H og Københavns Lufthavn er flyttet fra strækningen København - Helsingør til København - Malmø, hvilket giver et mere retvisende billede af kørslen.

Tabel 2: Strækningsregnskab for Togkørsel Fjerntog og Regional Vest, 1. halvår 2017

Beløb i mio. kr.	Passager- omsætning	Indtægter i alt	Kørende personale	Materiel vedlige- holdelse	Energi	Erstat- nings- kørsel	Infra- struktur- afgifter	Direkte omkost- ninger i alt	Leje af materiel (gns. omk.)	Støtte- funktions- omkost- ninger	Resultat
København - Aarhus - Aalborg	806	825	-176	-180	-53	-4	-147	-560	-155	-98	12
København - Esbjerg	218	223	-53	-49	-15	-2	-53	-172	-45	-29	-23
Fjerntog	1.024	1.048	-229	-229	-68	-6	-200	-732	-200	-127	-11
Odense - Svendborg	19	20	-12	-18	-2	0	-3	-35	-7	-7	-29
Odense - Ringe	3	4	-4	-5	-1	0	-1	-11	-4	-2	-13
Aarhus - Langå - Aalborg	38	42	-33	-21	-6	0	-6	-66	-16	-18	-58
Skørping - Lindholm	2	2	-4	-9	-1	0	-1	-15	-2	-2	-17
Aalborg - Frederikshavn	33	34	-16	-18	-4	-1	-4	-43	-10	-9	-28
Aarhus - Hamborg	10	11	-11	-9	-3	-1	-2	-26	6	-6	-15
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	42	44	-16	-45	-9	-1	-5	-76	-15	-10	-57
Aarhus - Fredericia	11	11	-3	-8	-1	0	-1	-13	-2	-2	-6
Odense - Fredericia	8	9	-8	-15	-3	0	-2	-28	-5	-5	-29
Fredericia - Flensborg	11	12	-7	-4	-1	0	-2	-14	-3	-4	-9
Fredericia - Sønderborg	18	19	-15	-9	-3	0	-3	-30	-8	-8	-27
Aarhus - Langå - Struer	0	0	-3	-2	-1	0	-1	-7	-2	-2	-11
Fredericia - Vejle - Struer	35	39	-33	-34	-7	-1	-6	-81	-17	-18	-77
Struer - Thisted	0	0	-2	-2	0	0	0	-4	-1	-1	-6
Regional Vest	230	247	-167	-199	-42	-4	-37	-449	-86	-94	-382

Tabel 3: Strækingsregnskab for Togkørsel Regional Øst, Øresund og S-tog, 1 halvår 2017

Beløb i mio. kr.	Passager- omsætning	Indtægter i alt	Kørende personale	Materiel vedlige- holdelse	Energi	Erstat- nings- kørsel	Infra- struktur- afgifter	Direkte omkost- ninger i alt	Leje af materiel (gns. omk.)	Støtte- funktions- omkost- ninger	Resultat
København - Kalundborg	52	55	-33	-45	-10	-1	-5	-94	-34	-19	-92
København - Holbæk	63	66	-27	-36	-11	-1	-4	-79	-41	-16	-70
København - Roskilde	5	5	-7	-3	-1	0	-1	-12	-2	-4	-13
København - Ringsted	25	27	-16	-10	-3	0	-2	-31	-9	-9	-22
København - Slagelse	30	31	-11	-12	-3	0	-3	-29	-12	-6	-16
København - Nykøbing F - Rødby Færge	113	119	-52	-75	-24	-4	-8	-163	-84	-30	-158
København - Hamborg	39	41	-10	-13	-3	-1	-1	-28	-8	-6	-1
Roskilde - Køge - Næstved	16	19	-18	-23	-4	-1	-3	-49	-13	-10	-53
København - Ystad	3	3	-3	-2	-1	0	-3	-9	-2	-2	-10
Regional Øst	346	366	-177	-219	-60	-8	-30	-494	-205	-102	-435
København - Helsingør	151	159	-72	-51	-14	-4	-9	-150	-45	-39	-75
København - Malmø	179	182	-32	-33	-10	-3	-55	-133	-33	-16	0
Øresund	330	341	-104	-84	-24	-7	-64	-283	-78	-55	-75
Central (Hellerup - Valby)	289	291	-35	-24	-7	-6	0	-72	-38	-17	164
Køge (Sydhavn - Køge)	93	96	-32	-37	-9	-1	0	-79	-56	-16	-55
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	69	70	-13	-11	-3	-1	0	-28	-17	-7	18
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	86	89	-28	-30	-7	-1	0	-66	-45	-14	-36
Farum (Ryparken - Farum)	50	52	-17	-15	-4	-1	0	-37	-24	-8	-17
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	88	91	-29	-25	-6	-1	0	-61	-38	-14	-22
Klampenborg (Charlottenlund - Klampenborg)	16	16	-5	-4	-1	0	0	-10	-6	-3	-3
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	65	67	-18	-9	-2	-1	0	-30	-15	-8	14
S-tog	756	772	-177	-155	-39	-12	0	-383	-239	-87	63
Togkørsel ekskl. Indtægter fra trafikkontrakt	2.686	2.774	-854	-886	-233	-37	-331	-2.341	-808	-465	-840
Beregnet trafikkontraktbetaling		901									901
Togkørsel inkl. Indtægter fra trafikkontrakt	2.686	3.675	-854	-886	-233	-37	-331	-2.341	-808	-465	61

Udvidelse af udbuddet af togtrafikken i Midt- og Vestjylland mv.

Politisk aftale af 9. juni 2017

Med den politiske aftale af 9. juni 2017 er det besluttet at genudbyde regionaltogtrafikken i Midt- og Vestjylland og i den forbindelse udbyde yderligere strækninger, som i dag drives af DSB.

Fra og med køreplanen for 2021 vil DSB ikke længere køre strækningerne Struer - Herning - Vejle, Struer - Thisted, Odense - Svendborg samt Aarhus - Langå - Struer. Dog skal DSB fortsat køre 8 daglige direkte forbindelser (4 togsæt) mellem København og Struer via Herning som "entreprenørkørsel" for genudbuddet.

Konsekvensen er, at DSB skal afgive 7 procent af den samlede Fjern- & Regionaltogtrafik målt i togkilometer (2 procent målt i personkilometer). Strækningsregnskabet for togekørsel for de berørte strækninger viser, at DSB kan køre strækningerne mod et kontrakttilskud på 136 mio. kr. i 1. halvår 2017, jævnfør Tabel 4.

DSB's besparelse ved at afgive trafikken bliver væsentligt mindre end det aktuelle driftsresultat for de berørte strækninger. Det skyldes dels, at DSB mister stordriftsfordele og synergieffekter, dels at der er lagt op til, at den nye operatør oppebærer en del af passagerindtægterne for de direkte tog, DSB fortsat skal køre mellem København og Struer, mens DSB bærer de fulde omkostninger.

Nedenfor gennemgås konsekvenserne for DSB ved det udvidede udbud i Midt- og Vestjylland i detaljer.

Entreprenørkørsel betyder, at strækningerne indgår i den vindende operatørs opfyldelse af sine trafikale forpligtelser, ligesom operatøren oppebærer passagerindtægterne mellem Vejle og Struer. DSB afholder alle omkostninger til drift af strækningen.

DSB bliver i dag kompenseret med kontraktbetaling for entreprenørkørsel, hvilket antages også at være tilfældet fremadrettet. Det betyder, at DSB's økonomiske resultat for disse strækninger påvirkes negativt, da al passageromsætning tilfalder en anden operatør, som ikke har omkostninger til selve kørslen, hvilket forbedrer denne operatørs økonomiske resultater. Dette bidrager til, at statens kontraktbetaling til DSB overvurderer det faktiske tilskudsbehov til DSB's togekørsel, mens tilskudsbehovet for den anden operatør - i dag Arriva Danmark - omvendt undervurderes.

DSB driver i dag togkørsel på disse strækninger i henhold til det kontraktligt fastsatte betjeningsomfang. Efter som kapacitetsudnyttelsen på disse strækninger er relativt lav - herunder særligt på ydertidspunkter - drives de med et underskud, som dækkes af trafikkontrakten.

Det er kendetegnende, at rentabiliteten af DSB's togkørsel er afhængig af relationen mellem betjeningsomfang og kundeunderlag.

Operatørpunktligheden, den punktighed som DSB alene er ansvarlig for, er for de omfattede strækninger i alle tilfælde højere end trafikkontraktens krav til DSB (93,9 procent).

Kundepunktligheden, den punktighed som DSB og Banedanmark i fællesskab er ansvarlig for, er tæt på eller væsentligt over både gennemsnittet (79,1 procent) for DSB's Fjern- & Regionaltogs strækninger i 1. halvår 2017 og trafikkontraktens måltal for året (82,4 procent). Kunder på disse strækninger kommer således i langt de fleste tilfælde frem til tiden.

Det forhold, at strækningerne er underskudsgivende, betyder samtidig, at et bortfald af disse strækninger mindsker DSB's behov for kontraktbetaling. Modsat trækker kravet om entreprenørkørsel for genudbuddet, som betyder, at DSB har omkostningerne til at køre trafikken, mens den vindende kontraktoperatør får passagerindtægterne.

Det er i DSB's trafikkontrakt med staten fastsat, at ved statens opsigelse af dele af kontrakten skal kontraktbetalingen reguleres med afsæt i den faktiske omkostningspåvirkning for DSB. I den forbindelse skal der tages højde for, i hvilket omfang de forskellige omkostningsgrupper knyttet til DSB's togdrift reelt er påvirkelige af udskæringen af de nævnte strækninger.

DSB kører den samlede togtrafik som en integreret trafik. Det giver muligheder for at udnytte netværksfordele og sikre en sammenhængende optimering af anvendelsen af værksteder, togmateriel og personale, ligesom det sikrer en stordriftsfordel i forhold til nødvendige koncernfælles omkostninger til blandt andet IT. Der er således altid et synergिताb for DSB, når strækninger falder bort.

Nedenfor gennemgås kort, hvordan DSB's omkostninger til togkørsel påvirkes af bortfald af de nævnte strækninger.

Tabel 4: Nyudbudte DSB strækninger i Midt- og Vestjylland mv., 1. halvår 2017

Beløb i mio. kr.

	Togkørsel Resultat H1 2017	Operatør punkt- lighed	Kundepunkt- lighed	Tog km i mio.	Person km i mio.
Trafikkontrakt måltal		93,9	82,4		
Vejle - Herning - Struer	-77	94,9	79,8	1,11	45
Struer - Thisted	-6	98,4	94,8	0,06	1
Odense - Svendborg	-42	98,1	94,2	0,64	21
Aarhus - Langå - Struer	-11	98,0	93,2	0,11	2
I alt	-136			1,92	69
Andel af DSB's samlede produktion				7 %	2 %

Tabel 5: Togkørselsomkostninger for nyudbudte DSB strækninger i Midt- og Vestjylland mv., 1. halvår 2017

Beløb i mio. kr.		
	Omkostninger	Påvirkelig
Kørende personale	-54	Ja
Personaleomkostninger	-47	Ja - i høj grad
Øvrige omkostninger	-7	Ja - til en vis grad
Materielvedligeholdelse	-61	Ja - til en vis grad
Vedligeholdelse	-47	Ja - til en vis grad
Togrengøring	-4	Ja
Klargøring	-3	Ja
Øvrige omkostninger	-7	Ja
Energi	-11	Ja - til en vis grad
Erstatningskørsel	-1	Ja
Infrastrukturafgifter	-11	Ja
Direkte omkostninger i alt	-138	
Leje af materiel	-31	Nej
Støttefunktionsomkostninger	-30	Stort set ikke
Omkostninger i alt	-199	

Det kørende personale består af både overenskomstansatte og tjenestemænd. Derfor skal der eksplicit tages højde for håndteringen af DSB's tjenestemænd - herunder placering af rådigheds- og pensionsforpligtelser. Uanset ansættelsesforhold vil DSB ikke kunne tilpasse personaleomkostningerne fuldt ud som følge af synergitabet i planlægningen og løbende justeringer af togpersonalets tidsanvendelse. For eksempel kan en lokomotivfører stationeret i Fredericia i dag betjene både Svendborgbanen og strækningen fra Vejle mod Struer og Thisted. Det vil ikke være tilfældet efter udbuddet.

De øvrige omkostninger til det kørende personale indeholder omkostninger til for eksempel uniformer, IT-udstyr og personalefaciliteter mv. og vil til en vis grad være påvirkelige. Det er naturligvis kun de variable omkostninger, der kan reduceres. Uniformer og IT-udstyr kan afskrives, mens det kræver nærmere analyse at vurdere, hvilke personalefaciliteter der kan afvikles.

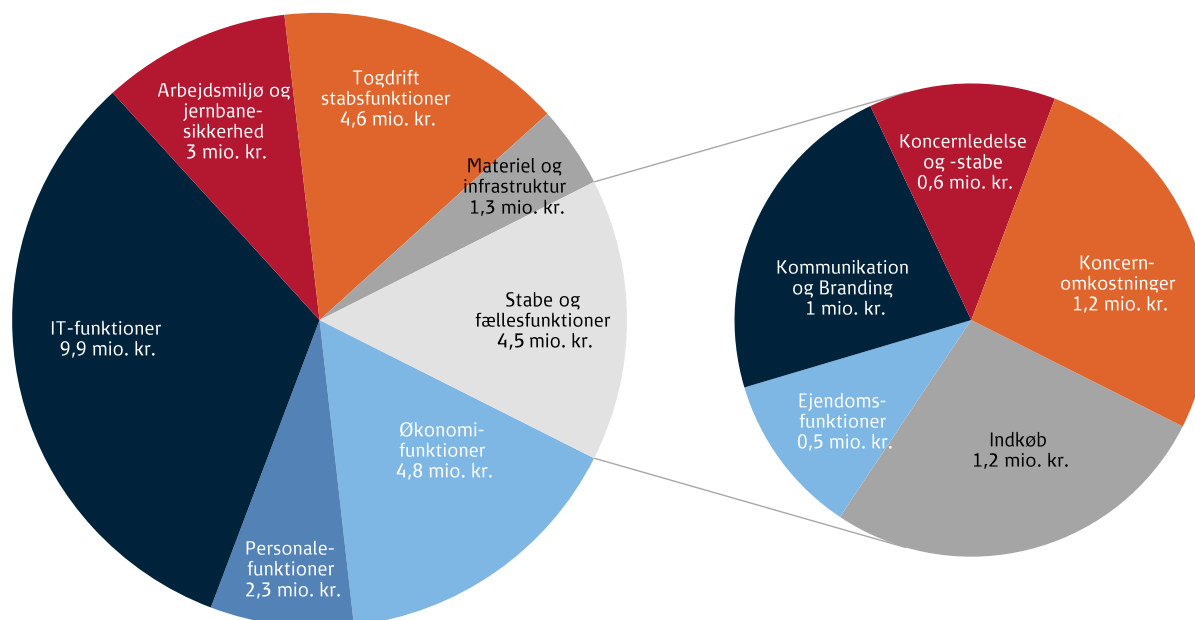
Strækningen Vejle - Herning - Struer er i 1. halvår 2017 betjent med en blanding af IC3-, IC4- og MR-togsæt, men skal ifølge den politiske aftale fremover betjenes med Desiro-togsæt. Kapital-, vedligeholdelses- og energiomkostningerne varierer meget fra materieltype til materieltype. IC3- og IC4-togsæt er væsentlig dyrere i drift end de nyere Desiro-togsæt. Det betyder, at kørsel efter genudbuddet vil være billigere på materielvedligeholdelse og energi for en ny operatør med en anden type togsæt end i dag. Tilsvarende vil DSB stå tilbage med det ældre og dyrere dieselmateriel til betjening af de øvrige strækninger, hvilket vil øge DSB's gennemsnitlige omkostninger.

Det vil alene være marginalomkostningerne, der kan reduceres, det vil sige de vedligeholdelses-, rengørings- og energiomkostninger, der varierer med antal kørte togkilometer. Faste omkostninger til værkstedsbygninger og inventar samt værkstedsledning mv. vil ikke umiddelbart kunne reduceres. Der vil således også være et synergitab i DSB Vedligehold i forhold til udnyttelsen af kapaciteten på de enkelte værksteder.

Infrastrukturafgifter vil blive væsentlig reduceret for DSB, idet DSB kun skal betale afgifter for den ønskede entreprenørkørsel. Erstatningskørsel vil forsvinde for DSB, da det antages at blive en forpligtelse for den nye operatør på strækningerne at indsætte og betale for erstatningsbusser ved sporarbejde mv., som det er tilfældet for DSB i dag.

DSB's fordelte koncernomkostninger til støttefunktioner påvirkes stort set ikke af udvidelsen af udbuddet med de yderligere strækninger. I henhold til regnskabsreglementet skal samtlige DSB's omkostninger fordeles til aktivitetsområderne og videre til strækningerne. Støttefunktioner er således et udtryk for fælles kapacitetsomkostninger, som stort set ikke varierer med togkørselsomfanget, men fordeles til strækningerne.

Figur 1: Støttefunktionsomkostninger for nyudbudte strækninger i Midt- og Vestjylland mv., 1. halvår 2017



DSB's støttefunktionsomkostninger er knyttet til funktioner, der stort set ikke er produktionsrelaterede og derfor ikke ændrer sig væsentligt ved et begrænset bortfald af trafik.

Arbejdsmiljø og Jernbanesikkerhed er lovgivningsbestemt og udføres på et generelt niveau. For eksempel har DSB de seneste år arbejdet intenst på at etablere et sikkerhedsledelsessystem, som beskriver og monitorerer processer, der påvirker sikkerheden. Det arbejde påvirkes ikke umiddelbart af et ændret produktionsgrundlag.

DSB's IT-funktioner er stort set uberørte af en begrænset aktivitetsnedgang, eftersom systemerne anvendes på tværs af togdriften og ikke er specifikke i forhold til en enkelt strækning. For eksempel bliver forretningssystemet SAP, som benyttes til planlægning og styring af virksomheden, ikke mindre eller billigere af, at der er færre aktiviteter i DSB.

Personale- og økonomifunktionerne er kapacitetsfunktioner, som varetager virksomhedens tværgående opgaver, hvoraf langt de fleste ikke er aktivitetsafhængige. Der vil naturligvis være enkelte funktioner, som vil opleve et aktivitetsfald - for eksempel lønudbetalingen - men generel økonomistyring, regnskabsaflæggelse, arbejdsmiljø, lønforhandling osv. vil ikke blive påvirket.

Togdriftens stabsfunktioner er generelle koordinerings- og planlægningsfunktioner, som løbende arbejder på at optimere de tværgående forretningsgange og processer. Det gælder eksempelvis planlægningsprocessen mellem Drift og Vedligehold, der skal balancere og koordinere vedligeholdelse og tilrådighedsstillelse af materiel for den daglige togkørsel. Der er stort set ingen direkte sammenhæng mellem opgaverne i driftens stabsfunktioner og aktivitetsniveauet på de enkelte strækninger.

Der skal ske en tilpasning af især ledelsesfunktioner knyttet til det kørende personale, mens generelle koncernledelses- og fællesfunktioner samt kapacitetsomkostninger til blandt andet IT- og regnskabssystemer kun påvirkes minimalt eller slet ikke.

Togsystem omfatter de aktiviteter, som medvirker til at sikre sammenhæng og effektiv ressourceudnyttelse i togtrafikken, jævnfør Tabel 6.

Det vurderes, at DSB's omkostninger til drift af Togsystem samlet set kun i meget begrænset omfang vil blive påvirket af bortfald af de nævnte strækninger.

Det er usikkert, hvem der har ansvaret for vedligeholdelse og rengøring mv. af stationer på strækninger omfattet af udvidelsen og dermed hvilke omkostninger, der vil bortfalde i DSB.

Omkostninger til Togsystem i øvrigt, det vil sige til planlægning og monitorering af togtrafik, trafikinformation, kundeservice, salgs- og distributionssystemer samt marketing, vil kun i meget begrænset omfang blive påvirket af bortfald af de nævnte strækninger.

Tabel 6: Togsystem-aktiviteter

Påvirkelig	
Stationer	Usikkert
Systemer & Kanaler	
Trafikafvikling & Fællesfunktioner	
Trafikinformation	Meget begrænset
Trafikstøtte	Meget begrænset
Trafikplanlægning	Meget begrænset
Øvrige omkostninger	Meget begrænset
Salgskanaler & Kundeservice	
Salgskanaler	
Betjent salg	Meget begrænset
Digitale kanaler	Meget begrænset
Rejsekort	Meget begrænset
Kundeservice	Meget begrænset
Marketing	Meget begrænset

Togsystem-aktiviteterne varetages af centrale funktioner på tværs af landet, og nyudbuddet af nuværende DSB strækninger vil kun have en marginal påvirkning af opgaveomfanget. Som eksempel vil DSB's trafikplanlægning ikke kunne reduceres målbart som følge af bortfald af en så begrænset del af produktionen, som udvidelsen af genudbuddet omfatter. Tilsvarende vil omkostninger til drift af det betjente salg på København H, Københavns Lufthavn, Odense og Aarhus ikke blive påvirket af udvidelsen, hvilket heller ikke vil være tilfældet for drifts- og udviklingsomkostninger til de digitale salgskanaler - herunder DSB's App.

Generelt vil togsystemomkostninger øges, når antallet af operatører stiger. Det skyldes flere snitflader og dermed et øget koordineringsbehov. For eksempel omfatter DSB's kundeservice i dag DSB's Call Center, som hjælper kunderne med information om deres samlede rejse - også ved tilslutning til bus, metro og togkørsel ved andre operatører (Arriva, privatbaner mv.). Ved tilførsel af flere operatører øges kompleksiteten og dermed alt andet lige også omkostningerne. Det samme gælder generelt det betydelige sektorsamarbejde omkring koordinering af køreplaner, sammenhængende trafikinformation, indtægtsdeling mv.

Økonomiske effekter af forslaget om udbud af S-togskørsel

Forslag om udlicitering af S-togskørslen

Transport-, bygnings- og boligministeren har fremført muligheden for at udlicitere S-togskørslen.

S-tog er en integreret del af DSB's samlede forretning og udgør en meget betydelig del af DSB's aktiviteter. S-tog står for cirka 60 procent af DSB's passagerantal, som udgør cirka 28 procent af DSB's samlede passageromsætning. Tilsvarende udgør S-tog 27 procent af DSB's samlede produktion målt i togkilometer.

S-tog har i alle årene fra 2014 til 2017 givet et positivt resultat, på trods af at passageromsætningen er negativt påvirket af metro-dobbeltfaktoren med i størrelsesordenen 170 mio. kr. årligt. Det indebærer, at det økonomiske resultat af S-togskørsel reelt er tilsvarende højere. Det positive resultat har været stigende i perioden som følge af passagervækst og faldende omkostninger.

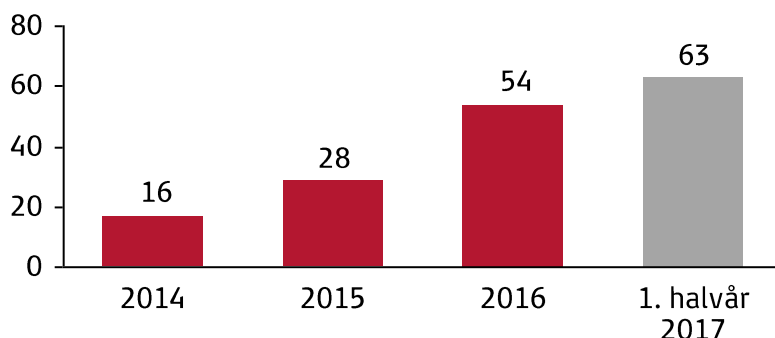
Hvis S-tog udskilles, vil det betyde en radikal ændring af DSB's virksomhed. Det vil derfor være nødvendigt at omstrukturere organisationen samt ændre systemer og processer for den overordnede drift af DSB til alene at drive Fjern- & Regionaltog. Samtidig vil en udskillelse af S-tog indebære et tab af stordriftsfordele og synergieffekter i virksomheden, og der vil være begrænset mulighed for at reducere koncernfælles omkostninger.

I det følgende vurderes påvirkningen af DSB's økonomi ved et udbud af S-togskørslen.

Strækingsregnskabet viser et positivt resultat på 63 mio. kr. af DSB's S-togskørsel for 1. halvår 2017. Udviklingen i resultatet over perioden er påvirket af passagervækst og omkostningsreduktioner, jævnfør Figur 2. Denne udvikling forventes at fortsætte i takt med løbende passagervækst og effektiviseringer i DSB. Samtidig er udviklingen mellem årene påvirket af reguleringer af indtægtsfordelingen mellem trafikselskaber i Hovedstadsområdet.

Figur 2: Togkørsel resultat S-tog

Beløb i mio. kr.



S-togs resultat er opgjort uden bidrag fra trafikkontrakten. På indtægtssiden indgår alene passageromsætning. Denne skal ses i lyset af den bekendtgørelsesbestemte såkaldte metro-dobbeltfaktor, som betyder, at en andel af S-togs passagerindtægter overføres til Metroselskabet til medfinansiering af driften af den københavnske metro. Det vurderes, at dette påvirker det opgjorte S-togsresultat negativt i størrelsesordenen 170 mio. kr. om året. Det reelle resultat pr. år af S-togskørsel er således tilsvarende bedre.

Virkningen af metro-dobbeltfaktoren modsvares af en kontraktbetaling til DSB, som betyder, at DSB's reelle finansieringsbehov overvurderes.

Hertil kommer, at påvirkningen af DSB's økonomi af at miste S-togskørslen vil være større end det, der kan aflæses af det økonomiske resultat. Det skyldes, at DSB's omkostninger knyttet til S-togskørslen - herunder de fordelte koncernomkostninger mv. - ikke i fuldt omfang kan tilpasses, hvis S-togskørslen udbydes. S-tog er en meget betydelig del af DSB's samlede forretning, og synergitabet ved en udskillelse af S-tog vil følgelig være meget betydeligt.

Operatørpunktligheden på S-banen er med 98,5 procent over kontraktens mål, mens kundepunktligheden er en smule under kontraktmålet.

På de fleste S-togsstrækninger kan kunderne i det store og hele forvente at komme frem til tiden, men kundepunktligheden er påvirket af især Banedanmarks implementering af nyt signalsystem på strækningen mellem Jægersborg og Hillerød.

Tabel 7: S-tog 1. halvår 2017

Beløb i mio. kr.

	Tog- kørsel Resultat H1 2017	Operatør punkt- lighed	Kunde- punkt- lighed	Tog km i mio.	Person km i mio.
Trafikkontrakt måltal		97,5	92,3		
S-tog realiseret	63	98,5	92,0	7,64	673
Andel af DSB's samlede produktion				27 %	23 %

S-tog omfatter en meget betydelig del af DSB's produktion og kundebetjening - 27 procent af de samlede kørte togkilometre og 23 procent af de samlede personkilometre.

Af Tabel 8 fremgår de enkelte omkostningsgrupper i resultatopgørelsen for S-togskørsel, og det vurderes, hvordan disse vil blive påvirket af et eventuelt udbud.

Tabel 8: Togkørselsomkostninger for S-tog, 1. halvår 2017		
Beløb i mio. kr.		
S-tog	Omkostninger	Påvirkelig
Kørende personale	-177	Ja - i høj grad
Personaleomkostninger	-161	Ja - i høj grad
Øvrige omkostninger	-16	Ja
Materielvedligeholdelse	-155	Ja - i høj grad
Vedligeholdelse	-109	Ja - i høj grad
Togrengøring	-15	Ja
Klargøring	-30	Ja
Øvrige omkostninger	-1	Ja
Energi	-39	Ja
Erstatningskørsel	-12	Ja
Direkte omkostninger i alt	-383	
Leje af materiel	-239	Ja
Støttefunktionsomkostninger	-87	Ja - til en vis grad
Omkostninger i alt	-709	

Omkostninger til det kørende personale vil blive påvirket i betydeligt omfang, idet personalet forudsættes at overgå til den nye operatør som led i en virksomhedsoverdragelse.

Der skal imidlertid tages særskilt stilling til DSB's tjenestemænd. Hvis tjenestemændene bliver i DSB, vil DSB stå tilbage med en omkostning på 80 mio. kr. (ud fra en opgjort omkostning på 40 mio. kr. for 1. halvår 2017). Hvis tjenestemændene udlånes til en ny operatør, og hvis rådigheds- og pensionsforpligtelser mv. forbliver i DSB, vil dette indebære en negativ påvirkning af DSB's økonomi på lang sigt, uanset at de pågældende medarbejdere ikke længere bidrager positivt til DSB's resultat. Øvrige personaleomkostninger forudsættes at falde bort i fuldt omfang, herunder fordi personalefaciliteter for S-togspersonalet i stort omfang kan isoleres, så en ny operatør overtager husleje- og forpligtelser mv.

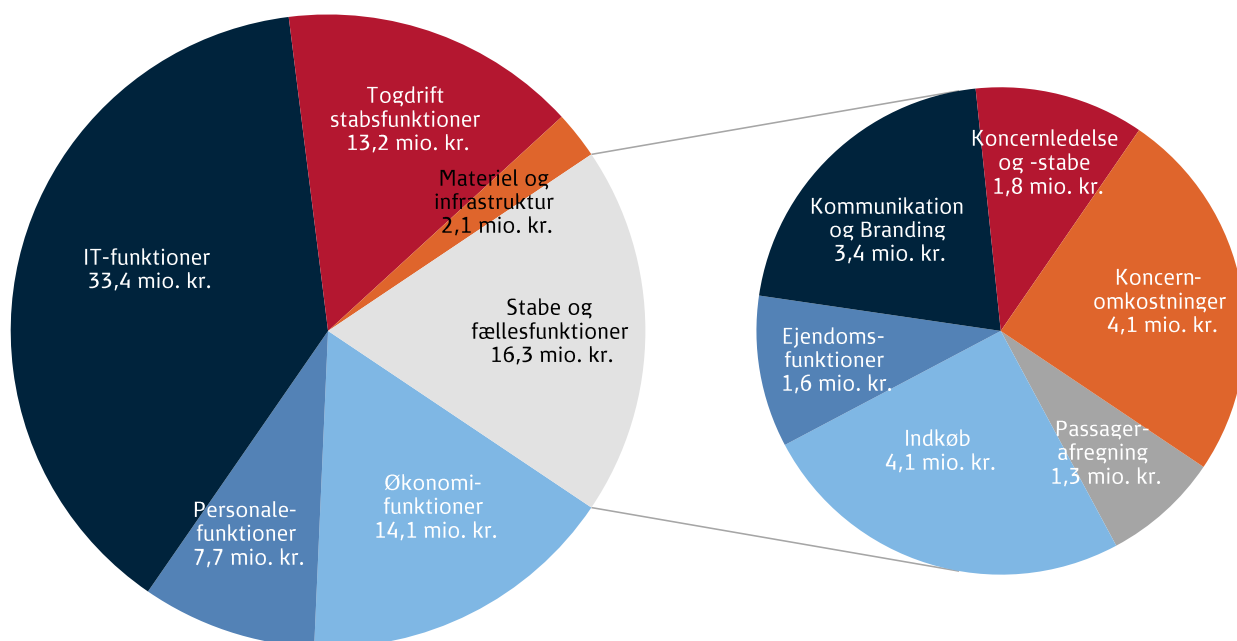
Ved et udbud forudsættes alle omkostninger til materielvedligeholdelse at overgå til en ny operatør, da alle aftaler med DSB Vedligehold forudsættes at overgå eller opsiges. Hvis det sidste bliver tilfældet, skal der ske en væsentlig personaletilpasning i DSB Vedligehold. Det skal ligeledes vurderes, om der vil være tale om en virksomhedsoverdragelse, hvor personalet overgår til en ny leverandør. Her gælder samme problemstilling vedrørende tjenestemænd som for det kørende personale - dog i væsentligt mindre omfang.

Ansaret for og dermed omkostningerne til togrengøring og klargøring forudsættes overtaget fuldt ud af en ny operatør. Ligeledes forventes energi til fremføring af togene samt til erstatningsbusser, når togkørsel er forhindret af Banedanmarks infrastrukturarbejder, at overgå til den nye operatør.

Omkostninger til materielleje for S-togsdriften forsvinder fra DSB efter et udbud, men den regnskabsmæssige effekt for DSB afhænger af, hvor ejerskabet af materiellet efter et udbud bliver placeret. Hvis DSB fortsat er ejer af materiellet, vil omkostningerne til afskrivninger og forrentning blive i DSB, men modsvares af en lejeindtægt fra en eventuel ny operatør.

Støttefunktionsomkostninger omfatter i strækingsregnskabet de fuldt fordelte omkostninger til generel koncernledelse og tværgående funktioner som IT, HR, Økonomi og Regnskab samt ledelsesfunktioner knyttet til ledelse af S-togs personale. Heri indgår kapacitetsomkostninger til blandt andet de koncernfælles regnskabs- og IT-systemer (salg, planlægning mv.), jævnfør Figur 3.

Figur 3: Støttefunktionsomkostninger Togkørsel S-tog, 1. halvår 2017



Bortfald af det kørende personale vil mindske DSB's støttefunktionsomkostninger, da den decentrale ledelse af S-togs personale også vil forsvinde (Omkostningen i 1. halvår 2017 udgør 15 mio. kr. inklusive cirka 4 mio. kr. til tjenestemænd). Ved en så betydelig udskillelse, som der i givet fald vil være tale om, vil der skulle ske en væsentlig tilpasning af DSB's støttefunktioner, som dog langt fra vil være proportional med S-togs andel af DSB's produktion og indtjening. Det skyldes, at bortfald af S-togsproduktionen vil medføre et markant tab af synergi og stordriftsfordele i DSB. For eksempel vil udgifter til koncernfælles IT-understøttelse støttefunktioner mv. kun i begrænset omfang blive mindre, samtidig med at finansieringen kan fordeles på et langt mindre indtjeningsgrundlag.

Det er usikkert, i hvilket omfang togsystemomkostningerne påvirkes ved et udbud af S-tog. I modsætning til udvidelsen af udbuddet i Midt- og Vestjylland udgør S-tog en meget betydelig del af DSB's forretning. Derfor må togsystemomkostningerne forventes reduceret, hvis aktiviteterne tilfalder andre operatører.

Togsystem indeholder kundedrevte aktiviteter, trafikafvikling og stationsdrift. Kundedrevte aktiviteter omfatter billetsalgskanaler, kundeservice, marketing og medfinansiering af Rejsekort. Trafikafvikling omfatter overvågning og styring af togtrafikken i Danmark (i samarbejde med Banedanmark), planlægning og løbende disponering af personale og togmateriel samt trafikinformation.

Påvirkningen af DSB's økonomi beror på, i hvilket omfang disse aktiviteter fortsætter i DSB-regi, jævnfør Tabel 9. Nogle funktioner må umiddelbart forventes overdraget - herunder for eksempel planlægning og monitorering af S-togstrafikken, specifik trafikinformation til S-togspassagerer mv.

Uanset hvilke af alle ovennævnte aktiviteter og omkostninger, der bliver i DSB efter et eventuelt udbud, skal der tages højde for et tab af synergi ved en opsplitning af aktiviteterne. I 2013 blev DSB S-tog a/s fusioneret ind i DSB SOV. Der er i den forbindelse realiseret betydelige synergi-gevinster i DSB, som vil blive rullet tilbage ved et eventuelt udbud af S-tog. Hertil kommer, at DSB vil blive påvirket af forberedelses- og transitionsomkostninger ved et udbud, som kan være betydelige - herunder i forbindelse med en fornyet opsplitning af virksomheden.

Introduktionen af endnu en operatør i den kollektive trafik vil samtidig øge koordineringsbehovet i forhold til for eksempel sammenhængende trafikplanlægning og trafikinformation, kundeservice og indtægtsdeling på tværs af operatørerne.

Tabel 9: Togsystem aktiviteter

	Påvirkelig
Stationer	Ja - til en vis grad
Systemer & Kanaler	
Trafikafvikling & Fællesfunktioner	
Trafikinformation	Ja
Trafikstøtte	Ja - til en vis grad
Trafikplanlægning	Ja
Øvrige omkostninger	Ja - til en vis grad
Salgskanaler & Kundeservice	
Salgskanaler	
Digitale kanaler	Ja - til en vis grad
Rejsekort	Ja
Kundeservice	Ja - til en vis grad
Marketing	Ja

S-togs placering i international benchmark

DSB har siden 2010 deltaget i den internationale benchmarkgruppe International Suburban Rail Benchmarking Group (ISBeRG). I denne gruppe indgår togselskaber, der driver storbytrafik i USA, Sydamerika, Australien, Asien, Sydafrika og Europa. Der er pt. 14 medlemmer beliggende i 13 byer.

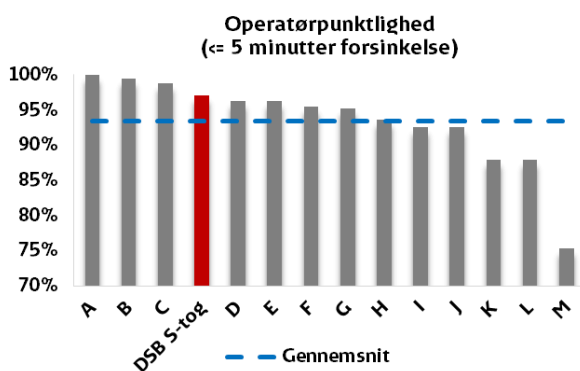
Det overordnede formål med ISBeRG er at identificere og dele bedste praksis i et fortroligt miljø. Gruppen ejes og drives af medlemmerne og faciliteres af Railway and Transport Strategy Centre (RTSC) på Imperial College London. De seneste resultater fra ISBeRG er fra 2015.

Strækningsregnskabet ligger til grund for DSB's input til ISBeRG-samarbejdet, hvilket sikrer sammenhæng og transparens mellem strækningsresultaterne og benchmark-resultaterne.

ISBeRG-medlemmer		
Togselskab	By	Ejerskab
FGC Barcelona	Barcelona, Spanien	Offentlig
Queensland Rail	Brisbane, Australien	Offentlig
DSB S-tog	København, Danmark	Offentlig
PRASA - Metrorail	Cape Town, Sydafrika	Offentlig
Hong Kong MTR	Hong Kong, Kina	Offentlig
London Overground	London, Storbritannien	Privat, udbudskontrakt
Metro Trains Melbourne	Melbourne, Australien	Privat, udbudskontrakt
S-Bahn München	München, Tyskland	Offentlig
MTA Long Island Rail Road	New York, USA	Offentlig
MTA Metro-North Railroad	New York, USA	Offentlig
NSB (Norske Statsbaner)	Oslo, Norge	Offentlig
Bay Area Rapid Transit (BART)	San Francisco, USA	Offentlig
Sydney Trains	Sydney, Australien	Offentlig
East Japan Railway Company (JR East)	Tokyo, Japan	Privat

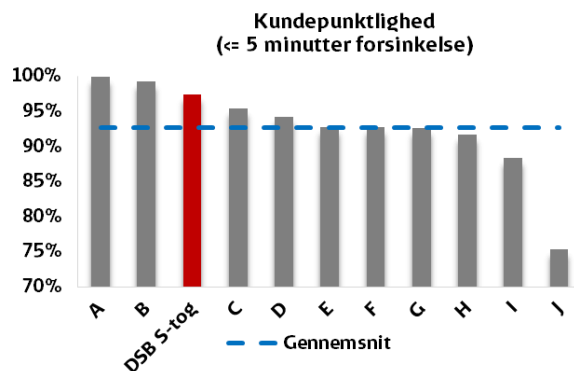
Resultaterne fra ISBeRG viser, at S-tog ligger i top 3-4 blandt de nævnte bybaner - både hvad angår operatørpunktlighed og kundepunktlighed, jævnfør **Figur 4**.

Figur 4: Resultater fra ISBeRG - Operatørpunktlighed og Kundepunktlighed 2015



ISBeRG definition:
Antallet af tog til tiden ≤ 5 minutter forsinkelse / Antallet af kørte tog

Kilde: ISBeRG



ISBeRG definition:
Passagerrejser til tiden ≤ 5 minutter forsinkelse / Alle passagerrejser

Kilde: ISBeRG

Operatørpunktlighed beskriver andelen af tog, som ankommer rettidigt til stationen, mens kundepunktlighed beskriver andelen af passagerer, som ankommer rettidigt til stationen. S-tog er nummer 4 målt på operatørpunktlighed og nummer 3 målt på kundepunktlighed.

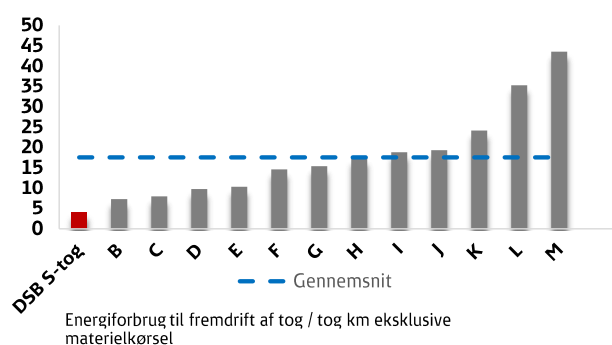
I begge definitioner gælder, at toget maksimalt må være 5 minutter forsinket, hvilket er fælleskriteriet i det internationale benchmarksamarbejde. I DSB's trafikkontrakt med staten er punktlighedsmålene fastlagt ud fra en maksimal forsinkelse på 3 minutter.

Opgjort i forhold til trafikkontraktens punktlighedskrav er S-togs operatørpunktlighed 98,5 procent i 1. halvår 2017 (trafikkontraktens krav er 97,5 procent), mens kundepunktligheden er 92,0 procent (trafikkontraktens krav er 92,3 procent). Forskellen mellem operatørpunktligheden og kundepunktligheden skyldes forhold uden for DSB's kontrol - for eksempel forsinkelser der skyldes forhold ved infrastrukturen, som er Banedanmarks ansvar, eller andre eksterne forhold - herunder for eksempel påvirkning fra godstog og forstyrrelser fra udenlandsk trafik.

Effektivitet måles i ISBeRG ved energiforbrug pr. togkilometer og lokomotivførerproduktivitet. S-tog har det laveste energiforbrug pr. togkilometer, idet S-tog forbruger cirka en fjerdedel af den energi pr. togkilometer, der gennemsnitligt anvendes af bybanerne i samarbejdet, jævnfør **Figur 5**.

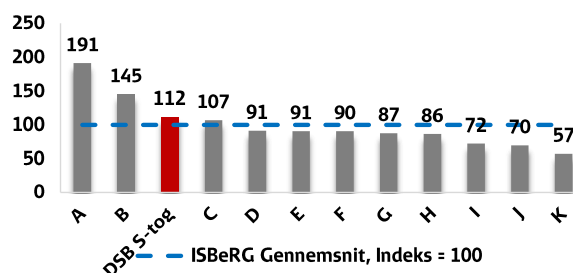
Figur 5: Resultater fra ISBeRG - Energiforbrug og Lokomotivførerproduktivitet 2015

Energiforbrug kWh pr. tog km
(For de operatører, der benytter diesel, er energien omregnet til kWh)



Kilde: ISBeRG

Lokomotivførerproduktivitet



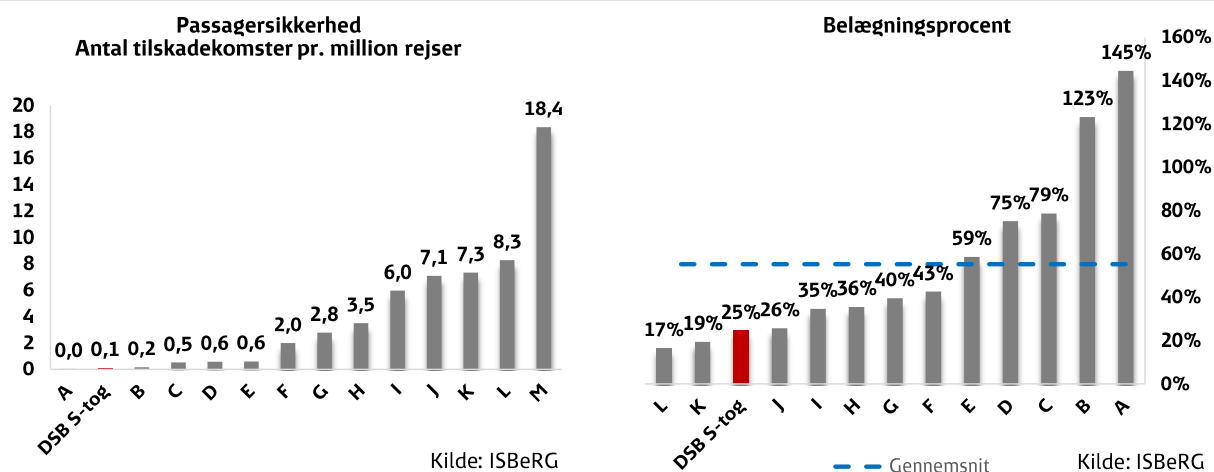
Planlagte togtimer med passagerer i forhold til planlagte lokoførertimer (ekskl. ferie og UA, øvrig aftalt frihed/overarbejde, barsel, orlov mm.)

Kilde: ISBeRG

Lokomotivførerproduktiviteten for S-tog er placeret som nummer 3 i ISBeRG, jævnfør **Figur 5**. Dette er udtryk for, at S-togs lokomotivførere bruger en relativt stor del af deres arbejdstid på at fremføre tog frem for andre aktiviteter, når der sammenlignes med de andre bybaner. Den høje lokomotivførerproduktivitet bidrager til en generel høj effektivitet i S-togsdriften sammenlignet med de andre bybaner. Andre bidrag til dette kommer fra det forhold, at S-tog er enmandsbetjent, samt at der er relativt få stationsmedarbejdere på S-banen - blandt andet i fravær af bemandede gates ved stationerne - samt at der alene er stikprøvevis billetkontrol.

På sikkerhed og komfort ligger S-tog henholdsvis nummer 2 og 3 blandt bybanerne i ISBeRG, jævnfør **Figur 6**.

Figur 6: Resultater fra ISBeRG - Passagersikkerhed og Belægningsprocent 2015



Sikkerheden måles ved frekvens af tilskadekomster, mens komforten måles ved den gennemsnitlige belægningsprocent, som for S-tog er 25 procent.

Belægningsprocenten er udtryk for, at antallet af kunder gennemsnitligt anvender 25 procent af S-togenes siddepladser, mens dette er mere end 100 procent for de bybaner, der har den højeste belægningsprocent. Den relativt lave belægningsprocent hænger sammen med betjeningsomfanget, som er bestemt af trafikkontrakten, set i forhold til efterspørgslen henover døgnet. En lav belægningsprocent indebærer alt andet lige en bedre komfort, men er også en økonomisk udfordring på grund af den relativt lave kapacitetsudnyttelse.

Finanskalender

Forventet offentliggørelse af delårs- og årsrapport mv.:

3. kvartal 2017	8. november 2017
Årsrapport 2017	6. februar 2018
Virksomhedsmøde	1. kvartal 2018

Publikationer

Halvårsrapport 2017 findes på www.dsb.dk

Virksomhedsoplysninger

Adresse

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup
Tlf. 70 13 14 15

www.dsb.dk

CVR nr. 25050053

Hjemstedskommune

Høje-Taastrup

Ejerforhold

DSB er en selvstændig offentlig virksomhed ejet af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Revision

Ernst & Young
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR nr. 30700228

Rigsrevisionen

Bank

Nordea Bank Danmark A/S

Udgiver

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup

Redaktionsansvarlige

Marianne Holmbjerg
Martin Buchtrup Larsen
Janni Strassmann
Niels-Otto Fisker

Grafisk design

Kommunikation & Branding

Foto

DSB's Billedarkiv