

Resultatet for 1. halvår blev et underskud før skat på 447 mio. kr. efter nedskrivning af IC2-flåden og 5 IC4-togsæt. Halvåret var præget af utilfredsstillende rettidighed. Tiltag for at genetablere rettidigheden er igangsat, og DSB's bestyrelse har besluttet at indkøbe elektriske lokomotiver

- Kunderettidigheden for Fjern- & Regionaltog var med 72,7 procent markant under målet på 81,8 procent. Tiltag for at genetablere rettidigheden for Fjern- & Regionaltog på kort og på lang sigt er igangsat
- Operatørrettidigheden for Fjern- & Regionaltog – rettidigheden rensat for forhold uden for DSB's kontrol – var med 91,9 procent ligeledes under trafikkontraktens mål på 93,8 procent
- Kunderettidigheden og operatørrettidighed for S-tog var med henholdsvis 94,1 og 98,8 procent begge over målet
- DSB's bestyrelse har godkendt anskaffelse af 26 nye el-lokomotiver, jævnfør særskilt pressemeddelelse
- IC2-togsættene lever ikke op til de krav til stabilitet, som er en forudsætning for anvendelse i togdriften. Samtidig reduceres afhængigheden af både IC4 og IC2 med de planlagte materielinvesteringer – i første omgang nye el-lokomotiver. Alle 23 IC2-togsæt udfases derfor straks, og der foretages en nedskrivning af de 23 togsæt og af 5 IC4-togsæt
- Korrigeret for poster af engangskaraktter – herunder nedskrivning af togmateriel til en samlet værdi af 673 mio. kr. – udgør Resultat før skat 195 mio. kr. mod 386 mio. kr. for 1. halvår 2015. Forskellen skyldes primært effekten af "tillægskontrakt 1", som reducerer trafikkontraktbetalingen
- Den rentebærende gæld er nedbragt med 575 mio. kr. i 1. halvår
- Fortsat kundevækst på strækninger uden sporarbejder, grænse- eller ID-kontrol
- Kundeanalysen fra Passagerpuls i juni viste, at mere end otte ud af ti kunder er tilfredse med togrejsen.

"Første halvår har på mange måder været ganske udfordrende for DSB. De igangsatte aktiviteter for at skabe større robusthed i driften af det aldrende materiel giver basis for en vis optimisme. Samtidig er arbejdet med at indkøbe nyt el-materiel kommet godt i gang."

Peter Schütze, bestyrelsesformand

Strategiske nøgletal				
	1. halvår		Ændring	
	2016	2015	Abs.	Pct.
Finansielle				
Indtægter i alt – DSB-koncernen (mio. kr.)	6.065	6.090	-25	0
Resultat før af- og nedskrivninger – DSB-koncernen (mio. kr.)	1.316	1.511	-195	-13
Resultat før skat – DSB-koncernen (mio. kr.)	-447	386	-833	-
Produktivitet (danske togaktiviteter)				
Passager- og trafikkontraktindtægter pr. pladskilometer (øre/kilometer)	55	57	-2	-4
Omkostninger pr. pladskilometer eksklusive poster af engangskaraktter (øre/kilometer)	56	57	-1	-2
Antal togkilometer pr. medarbejder	5.975	5.888	87	1
Antal togrejser pr. medarbejder	20.274	19.415	859	4
Kunderrettidighed¹⁾				
Fjern- & Regionaltog (procent)	72,7	81,3	-8,6	-11
S-tog (procent)	94,1	95,7	-1,6	-2
Øresund (procent)	-	80,1	-	-
Operatørrettidighed²⁾				
Fjern- & Regionaltog (procent)	91,9	95,3	-3,4	-4
S-tog (procent)	98,8	99,2	-0,4	0
Øresund (procent)	-	97,9	-	-
Kunder				
Kunder i Danmark i alt (mio. kunder)	95,7	94,0	1,7	2
"Kundetilfredsheden for denne rejse" – (danske aktiviteter)	7,9	8,0	-0,1	-1
Omdømme				
Brugere af Fjern- & Regionaltog	51,1	52,8	-1,7	-3
Brugere af S-tog	57,0	60,2	-3,2	-5
Ikke-brugere af Fjern- & Regionaltog	43,6	45,2	-1,6	-4

¹⁾ Kunderrettidigheden for fjern- og regionaltogetrafikken og Øresund defineres som antallet af passagerer, der benytter rettidige tog i forhold til det samlede antal passagerer. I 2016 indgår Øresund i Fjern- & Regionaltog. Kunderrettidigheden for S-banen defineres som den andel af passagerer, der kan komme rettidigt frem på baggrund af passagerernes forventede rejsemønster og den afviklede togtrafik. Ankomster anses for rettidige, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

²⁾ Operatørrettidigheden er den samlede rettidighed med fradrag for forsinkelser, der skyldes forhold, som DSB ikke er ansvarlig for. For 2016 indgår Øresund i Fjern- & Regionaltog. Ankomster anses for rettidige, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, grundet DSB's forhold, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

Ikke tilfredsstillende rettidighed i første halvår

En kunderrettidighed på 72,7 procent for Fjern- & Regionaltog i 1. halvår er langt fra tilfredsstillende for DSB's kunder og for DSB.

Rettidigheden har været påvirket af flere faktorer: Forstyrrelser fra infrastrukturen, især spor og signaler, ID-kontrol ved togene til Sverige og grænsekontrol i togene fra Tyskland. Banedanmarks store sporarbejder på Østfyn omkring Kristi himmelfartsdag og pinse har været udfordrende – det gælder i særdeleshed de ikke planlagte forsinkelser som følge af sporarbejderne.

Også DSB's egne forhold har været udfordrede, og operatørrettidigheden var med 91,9 procent under kontraktens mål på 93,8 procent. DSB's togmateriel har ikke kørt med en tilstrækkelig driftsstabilitet, og den nye køreplan har ikke været robust nok til at håndtere udfordringer med spor, signaler, grænsekontrol og tog.

Udbetalinger i henhold til Rejsetidsgarantiordningerne udgjorde i 1. halvår 20 mio. kr. Dette er en markant stigning i forhold til samme periode sidste år, og kan i væsentligt omfang henføres til de store sporarbejder.

Tiltag for at forbedre rettidigheden – på kort og på lang sigt

Togflådens driftsstabilitet - målt som antal kørte kilometer mellem hændelser - er faldet over det seneste år og påvirker DSB's operatørrettidighed negativt. Henover sommeren har der på DSB's værksteder været udført en lang række ekstraarbejder for at nedbringe antallet af fejl på materiellet. Det arbejde vil fortsætte gennem resten af 2016. Derudover har DSB iværksat en ekstern analyse af den mangelfulde driftsstabilitet for togmateriellet. De endelige konklusioner forventes at foreligge i september.

Robusthedsskabende tiltag i sommerkøreplanen har i juli ført til en rettidighed tæt på trafikkontraktens krav.

Der er samtidig iværksat tilpasninger af efterårskøreplanen fra august, ligesom en række andre tiltag skal være med til at skabe øget robusthed i togdriften og reducere antallet af forsinkelser. Dette omfatter blandt andet indsættelse af perronguides til mere effektiv afvikling af stop ved stationer. I køreplanen for 2017 vil køretiderne på nogle strækninger blive forlænget med få minutter, hvorved robustheden bliver tilsvarende større.

Hovedparten af forsinkelserne er på mellem 3 og 6 minutter, og det er DSB's forventning, at de robusthedsskabende tiltag vil få en positiv effekt på rettidigheden.

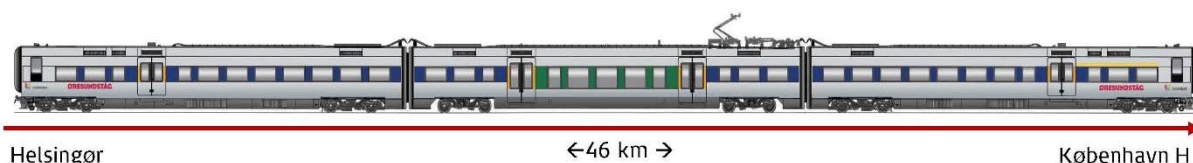
Det helt store løft i kunderettidigheden kommer imidlertid først, når de forestående investeringer i et nyt signalsystem, elektrificeringen af togstrækningerne samt DSB's køb og indsættelse af nyt el-togmateriel i forlængelse heraf er gennemført.

Rejsetid

DSB har den 8. august 2016 justeret en række køretider for at gøre køreplanen mere robust. I den forbindelse har det været fremme, at rejsetiden burde være kortere.

For at belyse den problemstilling er udarbejdet et eksempel på, hvordan rejsetiden beregnes. Af eksemplet fremgår det, at non-stop køretiden for materiellet med maksimal hastighed udgør under halvdelen af den samlede rejsetid. Hastighedsbegrænsningerne medfører en forlænget rejsetid. Disse restriktioner kan i et vist omfang reduceres ved at investere i at opgradere banelegemet.

En markant faktor for den samlede rejsetid er antallet af standsninger på stationer. Hvert stop tager i gennemsnit 1:43 minutter på grund af nedbremsning, af- og indstigning, afgangsprocedure og acceleration. I det viste eksempel fra Helsingør til København H forøger standsningerne køretiden inklusive hastighedsbegrænsninger med 50 procent.



*Robusthedstillæg er ekstra tid i køreplanen, som kan bruges til at absorbere spontant opståede forsinkelser.

Nye el-lokomotiver og el-togsæt

I efteråret 2016 gennemfører DSB et udbud med henblik på indkøb af i første omgang 26 nye el-lokomotiver, som kan sikre elektrificeret trækraft til DSB's dobbeltdækkervogne.

Lokomotiverne kan anvendes på de elektrificerede togstrækninger, og målet er blandt andet, at den sjællandske regionaltogetrafik køres med el-materiel. Det vil betyde et endeligt farvel til de ældre og miljøbelastende ME-diesellokomotiver og en øget robusthed i togdriften.

De første af de nye el-lokomotiver forventes at kunne idriftsættes fra starten af 2020.

Der skal i 2017 tages politisk stilling til rammerne for udbud af nye el-togsæt til Danmark – til både fjern- og regionaltogetrafikken – med henblik på leverance midt i næste årti i takt med elektrificeringen af togetnettet til Aarhus og Aalborg. DSB forventer på den baggrund at fremlægge et beslutningsoplæg om indkøb af nye el-togsæt ultimo 2016.

DSB vurderer, at virksomheden med den tilfredsstillende likviditetsmæssige situation og baseret på den indgåede kontrakt med staten kan finansiere de nye el-lokomotiver uden statslig finansiering. Herudover er DSB godt rustet til indkøb af de fremtidige el-togsæt.

Nedskrivning af IC2-flåden og 5 IC4-togsæt

Det igangsatte arbejde med indkøb af nyt togmateriel – både el-lokomotiver og el-togsæt – forventes at reducere afhængigheden af både IC4- og IC2-togsæt, hvilket muliggør en kontrolleret udfasning. På grundlag af den opsamlede driftserfaring, må det konkluderes, at IC4 ikke bliver grundstammen i den danske togetrafik, men vil være en del af løsningen frem til elektrificeringen er gennemført, og det nye materiel er på plads.

IC2 er aldrig rigtigt kommet i gang og er kun i meget lille omfang anvendt i trafikken og lever ikke op til de krav til stabilitet, som er en forudsætning for anvendelse i togdriften. Det er tid til at koncentrere kræfterne om at øge driftsstabiliteten for den del af IC4-flåden, der ikke kan undværes i trafikken på mellemlang sigt.

Der er derfor foretaget en nedskrivning af IC2-flådens 23 togsæt. Alle 23 togsæt udfases straks, nedskrivningen udgør 588 mio. kr.

Samtidig foretages en fuld nedskrivning af restværdien af 5 IC4-togsæt, hvor udviklingsarbejdet tidligere er stillet i bero. Det er vurderingen, at der ikke vil være behov for de 5 togsæt i driften. Nedskrivningen udgør 85 mio. kr.

Den samlede nedskrivning af IC4- og IC2-togsættene udgør i forbindelse med halvårsrapporten 673 mio. kr. Dermed påbegyndes afslutningen af et ulykkeligt kapitel i DSB's historie, som købet af IC4- og IC2-togsættene er udtryk for. DSB udarbejder frem mod 4. kvartal 2016 en analyse og anbefaling vedrørende den fremtidige anvendelse af IC4-togsættene.

Den bogførte værdi af den resterende del af IC4-flåden udgør pr. 30. juni 3,7 mia. kr.

ID-kontrol og Sporarbejder

ID-kontrollen ved togene til Sverige og grænsekontrollen i togene fra Tyskland er og bliver en betydelig gene for kunderne, og belaster DSB's togdrift og mulighederne for at levere et sammenhængende og rettidigt togprodukt. Det er ikke alene de direkte berørte tog, der påvirkes, for eksempel kan et forsinket tog fra Padborg få afsmittende indvirkning på andre strækninger. I Fredericia skal togene kobles sammen med InterCity tog, som kører fra København til Aalborg. Når togene fra Padborg kommer for sent til denne sammenkobling på grund af grænsekontrollen, vil togene fra København skulle vente på de forsinkede tog. Derved påvirker forsinkelsen fra Padborg ligeledes InterCity tog fra København til Aalborg.

Det er desværre uklart, hvor længe kravet om ID-kontrol vil blive opretholdt. I mellemtiden søger DSB løsninger, hvor kontrollen gennemføres med så få gener for kunderne som muligt, hvilket gælder både rejsende til lufthavnen og rejsende over Øresund. Som led heri blev fotodokumentation ved ID-kontrollen i lufthavnen indstillet i april. Det kan konstateres, at kundetabet over Øresund har bidt sig fast.

Fjerntogstrafikken har de senere år været præget af et betydeligt tab af kunder direkte som følge af de store sporarbejder på Vestfyn i 2015 og Østfyn i 2016. DSB står foran at skulle genvinde de tabte kunder i et marked præget af stadigt stigende konkurrence fra både privatbiler og langdistancebusser. Det kræver et øget fokus på konkurrencedygtighed - både på service og priser.

Kunderettede tiltag

DSB har fortsat arbejdet med prissætning af ledig kapacitet gennem Orange-billet konceptet. Der er blandt andet iværksat en mere dynamisk prissætning, og minimumsprisen for billetter mellem København og Aarhus er sænket fra 149 til 99 kr.

Der er fortsat fokus på øget digitalisering og nye produkter. Eksempelvis har DSB's Pendlerkort på app'en fået en god start, og senest har kunderne taget muligheden for at købe udlandsrejser på DSB's hjemmeside til sig.

Takstharmonisering i vest og i øst

Arbejdet med at skabe sammenhæng og gennemsigtighed i billetpriserne i den kollektive trafik på tværs af trafikselskaber skrider planmæssigt frem. Takst Sjælland er vedtaget – her udestår den nødvendige tilpasning af IT-systemer og salgskanaler. Movia er i spidsen for dette arbejde. Principperne for Takst Vest er ligeledes på plads.

Taastrup, den 23. august 2016

Peter Schütze
Bestyrelsesformand

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Hoved- og nøgletal					
DSB-koncernen	1. halvår		Vækst		Hele året
Beløb i mio. kr.	2016	2015	Abs.	Pct.	2015
Passagerindtægter	2.733	2.445	288	12	4.969
Trafikkontrakter	2.206	2.470	-264	-11	4.883
Danske aktiviteter, inkl. Øresund ¹⁾	2.101	2.085	16	1	4.138
Internationale aktiviteter	105	385	-280	-73	745
Kioskvarer mv.	426	403	23	6	822
Reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	127	127	0	0	257
Udlejning af togmateriel	5	118	-113	-96	222
Nettoomsætning	5.497	5.563	-66	-1	11.153
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	334	272	62	23	537
Andre driftsindtægter	234	255	-21	-8	568
Indtægter i alt	6.065	6.090	-25	0	12.258
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	824	822	-2	0	1.709
Andre eksterne omkostninger	2.011	1.872	-139	-7	3.915
Personaleomkostninger	1.914	1.885	-29	-2	3.708
Heraf omkostninger til fratrædelser	16	4	-12	-	10
Omkostninger i alt	4.749	4.579	-170	-4	9.332
Resultat før af- og nedskrivninger	1.316	1.511	-195	-13	2.926
Af- og nedskrivninger	1.632	927	-705	-76	2.023
Resultat af primær drift	-316	584	-900	-	903
Finansielle poster, netto	-131	-198	67	34	-323
Resultat før skat	-447	386	-833	-	580
Periodens resultat	-350	275	-625	-	446
Balancesum	18.850	21.184	-2.334	-11	20.369
Egenkapital i alt	6.459	6.744	-285	-4	6.931
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt	1.098	1.360	-262	-19	2.766
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt	-341	-344	3	1	-611
Heraf investeringer i materielle anlægsaktiver	-359	-358	-1	0	-737
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt	-726	-1.007	-281	-28	-2.140
Rentebærende gæld, netto	6.587	8.317	-1.730	-21	7.162
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)*	23,9	27,2	-3,3	-12	26,2
Overskudsgrad (EBIT margin)*	-5,7	10,5	-16,2	-	8,1
Egenkapitalforrentning (ROE) p.a.*	-10,5	8,4	-18,9	-	6,7
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.*	-3,7	5,6	-9,3	-	4,7
Gearing p.a.*	2,5	2,8	0,3	11	2,4
Soliditetsgrad*	34,3	31,8	2,5	8	34,0
Rentedækning*	-2,2	3,2	-5,4	-	2,7
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	7.291	7.457	-166	-2	7.438
Antal fuldtidsbeskæftigede - ultimo	7.344	7.536	-192	-3	7.302
Antal togrejser i Danmark (1.000 rejser) ²⁾	95.703	94.048	1.655	2	191.882
Antal togrejser i udlandet (1.000 rejser)	2.783	4.192	-1.409	-34	9.185
Antal personkilometer i Danmark (mio. kilometer) ²⁾	2.916	2.938	-22	-1	5.979
Antal togkilometer i Danmark (1.000 kilometer) ²⁾	28.206	28.521	-315	-1	57.225
Antal togkilometer i udlandet (1.000 kilometer)	2.546	3.695	-1.149	-31	7.283

¹⁾ Aktiviteten vedrørende Øresund er overgået til DSB ultimo 2015, og er derfor indregnet i danske aktiviteter for 2016. Internationale aktiviteter er baseret på bruttokontrakter. Trafikkontrakten for Øresund var i 2015 en bruttokontrakt, og var derfor indregnet i Internationale aktiviteter.

²⁾ Antal togrejser, personkilometer og togkilometer i 2015 er i forhold til tidligere offentliggjorte tal reguleret som følge af endelige rejseopgørelser mv.

* Opgjort i henhold til definitionerne angivet under Nøgletalsdefinitioner i DSB's årsrapport for 2015.

Beretning – finansielle aktiviteter

DSB havde i 1. halvår 2016 et Resultat før skat på -447 mio. kr., hvilket er 833 mio. kr. mindre end i samme periode i 2015 (386 mio. kr.).

Korrigeret for poster af engangskarakter er Resultat før skat 191 mio. kr. mindre end det tilsvarende resultat for 1. halvår 2015. Udviklingen i resultatet er negativt påvirket af effekten af "tillægskontrakt 1", som medfører en reduktion af kontraktbetaling med 146 mio. kr. samt indførelsen af ID-kontrol ved Øresund, som påvirker resultatet negativt med 56 mio. kr.

Poster af engangskarakter består i årets første 6 måneder af nedskrivninger på IC4- og IC2-togsæt og nedskrivning af udstyr til enmandsbetjening på Kystbanen samt avancer vedrørende ejendomme mv., mens samme periode i 2015 ikke var påvirket af poster af engangskarakter.

Tabel 1: Resultat før skat korrigeret for poster af engangskarakter ¹⁾		
Mio. kr.	1. halvår	
	2016	2015
Resultat før skat	-447	386
Nedskrivning IC4- og IC2-togsæt	673	-
Nedskrivning enmandsbetjening Kystbanen	36	-
Avance ejendomme mv., netto	-67	-
Korrigeret resultat før skat	195	386

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

Rentebærende gæld, netto udgjorde 6.587 mio. kr. pr. 30. juni 2016 og er dermed reduceret med 1.730 mio. kr. (8.317 mio. kr.).

I første halvår af 2016 er den rentebærende gæld reduceret med 575 mio. kr. sammenlignet med udgangen af 2015.

Det er hovedsageligt pengestrømme fra driftsaktivitet, der har gjort det muligt at indfri lån,

fordi af- og nedskrivninger på det eksisterende materiel væsentligt overstiger investeringer i nyt materiel.

Gearingen udgjorde 2,5 (2,8), afkast af investeret kapital efter skat -3,7 (5,6), og soliditetsgraden udgjorde 34,3 ved udgangen af 1. halvår 2016 (31,8).

DSB's balancesum udgjorde 18.850 mio. kr. pr. 30. juni 2016 i forhold til 21.184 mio. kr. ultimo 1. halvår 2015, hvilket er et fald på 2.334 mio. kr. Faldet i balancesummen er primært påvirket af af- og nedskrivninger på materielle anlægsaktiver og et fald i tilgodehaver. Passiverne er nedbragt ved indfrielse af gæld og reduktion af egenkapitalen.

DSB har i 1. halvår 2016 investeret 418 mio. kr. (388 mio. kr.). Investeringerne omfattede primært store eftersyn af fjern- og regionaltoget og S-toget.

Nettoomsætning

DSB-koncernens nettoomsætning var 5.497 mio. kr. i 1. halvår 2016 (5.563 mio. kr.).

Passagerindtægterne udgjorde 2.733 mio. kr. (2.445 mio. kr.). Udviklingen skyldes primært, at passagerindtægter vedrørende øresundsaktiviteten i 1. halvår 2016 tilgik DSB til forskel fra 1. halvår 2015, hvor øresundsaktiviteten var fuldt finansieret af kontraktbetaling, mens passagerindtægterne tilgik staten. I mindre omfang er udviklingen positivt påvirket af takststigning og negativt påvirket af færre rejser i landsdelstrafikken, samt at rejser blev foretaget på billigere produkttyper. Hertil kommer tab af indtægter som følge af sporarbejder i foråret, som blev forlænget udover det planlagte. Endeligt er passagerindtægterne negativt påvirket af en hensættelse til tab på kontrolafgifter som følge af lavere indbetalingsprocenter end tidligere erfaret.

Indtægter fra trafikkontrakter udgjorde 2.206 mio. kr. og er dermed faldet med 264 mio. kr. sammenlignet med 1. halvår 2015. Dette fald skyldes primært overgangen til ny kontrakt for øresundsaktiviteten samt effekten af aftalen

om reduktion af kontraktbetaling. Herudover er indtægter fra trafikkontrakter negativt påvirket af bortfald af tyske aktiviteter.

Salg af kioskvare mv. er steget med 6 procent i forhold til 1. halvår 2015 og udgjorde 426 mio. kr. (403 mio. kr.).

Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. udgjorde uændret 127 mio. kr. i 1. halvår 2016.

Udlejning af togmateriel er faldet med 113 mio. kr. og udgjorde 5 mio. kr. (118 mio. kr.). Udviklingen skyldes bortfald af aktiviteten vedrørende udlejning af øresundstogsæt til Transport- og Bygningsministeriet, der i 1. halvår 2015 som trafikudbyder stillede disse til rådighed for DSB Øresund til driften af Kystbanen og Kastrupbanen.

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver udgjorde 334 mio. kr. og steg med 62 mio. kr. i 1. halvår 2016. Dette skyldes, at der er udført flere store eftersyn på S-tog- og øresundstogsæt.

Andre driftsindtægter er faldet med 21 mio. kr. og udgjorde 234 mio. kr. i 1. halvår 2016. Dette skyldes primært mindre salg af kørestrøm og serviceydelser, delvist modsvaret af øget avance ved ejendomssalg.

Omkostninger

Omkostningerne udgjorde i alt 4.749 mio. kr. i 1. halvår 2016 (4.579 mio. kr.).

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer er steget med 2 mio. kr. i forhold til 1. halvår 2015 og udgjorde 824 mio. kr. Der er i perioden realiseret større forbrug af kioskvare som følge af, at DSB har overtaget 8 kiosker på Kystbanen. Dette modsvares af lavere omkostninger til energi til fremføring.

Andre eksterne omkostninger udgjorde 2.011 mio. kr. svarende til en stigning på 139 mio. kr. Stigningen skyldes blandt andet øgede omkostninger til Rejsekort A/S som konsekvens af den ændrede aftale pr. 7. april 2015. Hertil

kommer øgede omkostninger til reparation og vedligeholdelse af bygninger, som tidligere blev varetaget af DSB's egne medarbejdere, jævnfør den indgåede kontrakt om Facility Management ydelser. Vederlag til disse medarbejdere var tidligere indeholdt i Personaleomkostninger. Eksterne omkostninger er i øvrigt påvirket af overtagelse af øresundstrafikken, øgede konsulentomkostninger primært til forberedelse af fremtidige materielanskaffelser og øget ikke afløftningsberettiget moms. Dette modsvares delvist af mindre omkostninger til infrastruktur.

Personaleomkostningerne steg i 1. halvår 2016 med 29 mio. kr. til 1.914 mio. kr. (1.885 mio. kr.). Omkostningerne er positivt påvirket af overdragelsen af Odenwald-banen i Tyskland i 2015 til ny operatør samt reduktionen af antal medarbejdere. Dette modsvares af den almindelige lønudvikling samt enkeltstående forhold relateret til 1. halvår 2016.

Af- og nedskrivninger

Af- og nedskrivninger er steget med 705 mio. kr. og udgjorde 1.632 mio. kr. mod 927 mio. kr. i 2015. Stigningen skyldes hovedsageligt nedskrivningerne på IC4- og IC2-togsæt.

Finansielle poster

De finansielle poster udgjorde i 1. halvår 2016 en omkostning på 131 mio. kr. (198 mio. kr.). Udviklingen i de finansielle poster er positivt påvirket af mindre rentebærende gæld samt et forbedret resultat i associerede virksomheder som følge af den ændrede aftale vedrørende Rejsekort A/S.

Forventninger til 2016

DSB forventer nu et resultat før skat og poster af engangskaraktér i niveauet 300-400 mio. kr.

Forventningerne til resultat før skat og poster af engangskaraktér er behæftet med usikkerhed som følge af de på Østfyn gennemførte sporarbejders indflydelse på rejsemønsteret mellem landsdelene. Hertil kommer konsekvenserne af den utilfredsstillende kunderettedighed. DSB vil have øget fokus på tiltag, som

kan genetablere rettidigheden for Fjern- & Regionaltog.

Produktivitet

Ved udgangen af 1. halvår 2016 var antal fuldtidsbeskæftigede 7.344, hvilket er et fald på 192 medarbejdere i forhold til 1. halvår 2015.

Tabel 2: Antal fuldtidsbeskæftigede				
	1. halvår		Vækst	
	2016	2015	Abs.	Pct.
Danske aktiviteter ¹⁾	7.159	7.246	-87	-1
Svenske aktiviteter	98	96	2	2
Tyske aktiviteter ²⁾	87	194	-107	-55
Antal fuldtidsbeskæftigede – ultimo	7.344	7.536	-192	-3
Gns. antal fuldtidsbeskæftigede i alt	7.291	7.457	-166	-2

¹⁾ Inklusive Øresund.

²⁾ Omkostninger til disse fuldtidsbeskæftigede er indregnet i Personalemkostninger pro rata med 50 procent.

De danske aktiviteter var ved udgangen af 1. halvår 2016 reduceret med 87 medarbejdere sammenlignet med 1. halvår 2015. Udviklingen skyldes primært overdragelse af medarbejdere, der tidligere udførte reparation og vedligeholdelse af bygninger, i forbindelse med den indgåede kontrakt om Facility Management ydelser.

Hertil kommer et fald på 107 medarbejdere i Tyskland, efter Odenwald-banen er overgået til ny operatør 12. december 2015.

Tabel 3: Produktivitet i de danske togaktiviteter				
	1. halvår		Vækst	
	2016	2015	Abs.	Pct.
Antal togkilometer pr. medarbejder	5.975	5.888	87	1
Antal togrejser pr. medarbejder	20.274	19.415	859	4
Omkostninger pr. pladskilometer ¹⁾ (øre/km)	56	57	-1	-2

¹⁾ Pladskilometer beregnes som antallet af sæder som en litraenhed rummer ganget med antallet af kørte litrakilometer. Beregningen er korrigeret for poster af engangskarakter

Antal togkilometer pr. medarbejder og Antal togrejser pr. medarbejder har haft en positiv udvikling på henholdsvis 1 og 4 procent i 1. halvår 2016 sammenlignet med 1. halvår 2015. Dette skyldes primært flere rejser med S-tog samt et fald i antal fuldtidsbeskæftigede. Herudover er Omkostningerne pr. pladskilometer i 1. halvår 2016 lidt lavere end i samme periode 2015, når der korrigeres for poster af engangskarakter.

Fleere tiltag har i de seneste år øget kundernes selvbetjening – herunder den fortsatte udbredelse af rejsekortet. Ved udgangen af juni 2016 var der således 1,8 mio. aktive rejsekort, heraf 250.000 udstedt i 2016.

Rettidighed

Tabel 4: Kunderrettidighed ¹⁾				
Procent	1. halvår		Vækst	
	2016	2015	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	72,7	81,3	-8,6	-11
S-tog	94,1	95,7	-1,6	-2
Øresund	-	80,1	-	-

¹⁾ Kunderrettidigheden for fjern- og regionaltogstrafikken og Øresund defineres som antallet af passagerer, der benytter rettidige tog i forhold til det samlede antal passagerer. I 2016 indgår Øresund i Fjern- & Regionaltog. Kunderrettidigheden for S-banen defineres som den andel af passagerer, der kan komme rettidigt frem på baggrund af passagerernes forventede rejsemønster og den afviklede togtrafik. Ankomster anses for rettidige, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

Kunderrettidigheden i Fjern- & Regionaltog faldt i 1. halvår 2016 til 72,7 procent fra 81,3 i samme periode sidste år. Rettidigheden har været udfordret af flere påvirkninger fra materielle fejl, stort sporarbejde på Østfyn, strækningsforhold, signalproblemer og ID-kontrol samt genopretning af trafikken.

Tabel 5: Operatørrettidighed¹⁾

Procent	1. halvår		Vækst	
	2016	2015	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	91,9	95,3	-3,4	-4
S-tog	98,8	99,2	-0,4	0
Øresund	-	97,9	-	-

¹⁾ Operatørrettidigheden er den samlede rettidighed med fradrag for forsinkelser, der skyldes forhold, som DSB ikke er ansvarlig for. I 2016 indgår Øresund i Fjern- & Regionaltog. Ankomster anses for rettidige, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter. Aflysninger, grundet DSB's forhold, der ikke er varslede med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

Operatørrettidigheden i Fjern- & Regionaltog er faldet i 1. halvår 2016 til 91,9 procent fra 95,3 i samme periode sidste år. Rettidigheden har været udfordret af flere påvirkninger fra materielle fejl og manglende robusthed i køreplanen til at håndtere udfordringerne med spor, signaler og grænsekontrol.

Kunder

I 1. halvår 2016 blev der foretaget 95,7 mio. rejser med DSB i Danmark sammenlignet med 94,0 mio. rejser i 1. halvår 2015 svarende til en vækst på 2 procent.

Tabel 6: Antal kunder

1.000 kunder	1. halvår		Vækst	
	2016	2015 ²⁾	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	37.055	37.808	-753	-2
Øst (Sjælland) ¹⁾	24.953	25.467	-514	-2
Vest (Jylland og Fyn)	7.787	7.759	28	0
Øst/Vest (over Storebælt)	4.002	4.149	-147	-4
Øvrige	313	433	-120	-28
S-tog	58.648	56.240	2.408	4
Danmark i alt	95.703	94.048	1.655	2
Sverige i alt	1.700	2.048	-348	-17
Tyskland i alt	1.083	2.144	-1.061	-49
Antal kunder i alt	98.486	98.240	246	0

¹⁾ Driften af DSB Øresund er overgået til DSB pr. 13. december 2015. Rejserne er indeholdt i Øst (Sjælland).

²⁾ I forhold til tidligere offentliggjorte tal er 2015 reduceret med 1,0 mio. rejser i Fjern- & Regionaltog og med 0,1 mio. rejser i S-tog.

Den positive udvikling i antal kunder viser, at det har været muligt at tiltrække flere kunder på de strækninger, hvor togproduktet ikke har været påvirket af ekstraordinære forhold og på trods af et lavt niveau af kunderettidighed for Fjern- & Regionaltog.

Fjern- & Regionaltog havde 37,1 mio. rejser i 1. halvår 2016, hvilket var 0,8 mio. færre rejser end i samme periode i 2015, hvilket dækker over flere modsatrettede tendenser.

I Fjern- & Regionaltog er der på Sjælland udenfor hovedstadsområdet realiseret en rejsevækst på 3 procent i forhold til 2015, og i Jylland og på Fyn er der realiseret en rejsevækst på 2 procent. Hovedstadsområdet og IC-Bornholm er derimod negativt påvirket af ID-kontrollen til Sverige, hvor kunderne vælger andre transportformer. Tilsvarende er rejsevæksten negativ til Tyskland på grund af den indførte grænsekontrol og usikkerheden omkring operatøransvaret i begyndelsen af året.

Udviklingen i antal kunder imellem landsdelene har ligeledes været negativ (4 procent), hvilket skyldes kundetab som følge af sporarbejdet på Østfyn i 2016. Tabet af kunder har været større end forventet som følge af de væsentlige ikke-planlagte sporspærringer omkring Kristi himmelfart og pinse. Hertil kommer, at det ikke fuldt ud er lykkedes at indhente kundetabet i landsdelstrafikken som følge af sporarbejderne i 2015, herunder særligt sporarbejderne på Vestfyn.

S-tog havde 58,6 mio. rejser i 1. halvår 2016 svarende til en stigning på 4 procent. Dette på trods af problemer med udrulningen af det nye signalprogram på Hillerødbanen.

Driften af Odenwald-banen i Tyskland overgik 12. december 2015 til ny operatør.

DSB har fortsat stor fokus på markedsføring samt produkt- og serviceudvikling. I 1. halvår 2016 blev der eksempelvis solgt 428.000 Orange-billetter svarende til en stigning på 68 procent sammenlignet med samme periode sidste år. Dette skyldes øget kampagneaktivitet kombineret med en prisjustering, således at den billigste billetpris nu er 99 kr. Endvidere blev et nyt produkt introduceret – familiebilletten til 499 kr., hvor op til to voksne og fire børn kan rejse med toget sammen.

DSB varslede i maj, at de sidste DSB papklippe kort bliver udfaset med virkning fra 15. januar 2017. Klippe kortet kan nu købes i DSB app'en, hvor der også kan udstedes en faktura til glæde for de erhvervsrejsende. Samtidigt er der introduceret nye digitale salgspaltformer for udlands- og erhvervs salg. Den nye udlandsplatform gør det muligt at købe en togrejse til en lang række europæiske destinationer, og den nye erhvervsplatform gør det enkelt og nemt for erhvervs kunderne at købe togrejser.

DSB samarbejder i stigende omfang med partnere for at kunne tilbyde services på rejsen, eksempelvis Mofibo, Riidr og JP/Politiken, hvor medlemmer af DSB Plus kan få gratis adgang til lyd- og E-bøger samt avisartikler.

Materiel

Tabel 7: Litrakilometer¹⁾

Kilometer (1.000)	1. halvår		Vækst	
	2016	2015	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	3.065	2.648	417	16
IC3-togsæt	15.193	15.423	-230	-1
IC2-togsæt	147	224	-77	-34
IR4-togsæt	4.468	3.559	909	26
Øresunds-togsæt ²⁾	4.397	3.670	727	20
Dobbeltdekker-vogne	8.258	8.182	76	1
MR-togsæt	1.088	1.446	-358	-25
Desiro-togsæt	1.239	1.498	-259	-17
Diesellokomotiver – ME	1.838	1.932	-94	-5
S-togsæt	8.883	8.494	389	5

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

²⁾ Driften af DSB Øresund er overgået til DSB pr. 13. december 2015. Litrakilometer for 2015 er medtaget for sammenligning.

IC4-produktionen er som planlagt steget i perioden som følge af en yderligere indsættelse fra K16 (køreplan 2016) start. Også IR4-produktionen er steget i forbindelse med integrationen af DSB Øresund i DSB. Stigningen på Øresunds-togsæt skyldes blandt andet mere materielkørsel på grund af ID-kontrol. IC3-togsæt har været indsat lidt mindre i perioden som følge af mere IR4-kørsel i Øst/Vest-relationen. MR-produktionen er på planlagt niveau. Der var ligeledes planlagt et lavere niveau for Desiro-togsæt, men den faktiske produktion ligger endnu lavere grundet længerevarende sporspærringer på Fyn og ingen kørsel i weekenderne på strækningen Odder – Grenaa.

Tabel 8: Antal kørte kilometer mellem hændelser¹⁾

Kilometer (1.000)	1. halvår		Vækst	
	2016	2015	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	4,8	8,5	-3,7	-44
IC3-togsæt	46,6	60,2	-13,6	-23
IR4-togsæt	14,7	28,0	-13,3	-48
Øresunds-togsæt	26,2	42,8	-16,6	-39
MR-togsæt	11,9	16,8	-4,9	-29
Desiro-togsæt	26,4	62,4	-36,0	-58
Diesellokomotiver - ME	21,4	36,5	-15,1	-41
S-togsæt	14,6	22,4	-7,8	-35

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

DSB har kunnet konstatere, at togflådens driftsstabilitet er faldet over det sidste år. Der er ikke konstateret nogle entydige årsager til denne generelle nedgang i Antal kørte kilometer mellem hændelser. DSB har igangsat en ekstern undersøgelse, der er opdelt i 2 faser, en kortsigtet med her og nu tiltag på de fire hovedlitra (IC3-, IR4- og Øresunds-togsæt samt ME-lokomotiver/Dobbeldækker-vogne) og en langsigtet, hvor anbefalinger til aktiviteter vil foreligge til september.

IC4-togsæt har oplevet et fald i antal kørte kilometer mellem hændelser fra 3. kvartal 2015. Der foreligger endnu ikke nogen entydig forklaring på udviklingen, men de væsentligste årsager til forsinkelser var fortsat vognkasser, motorer og bremses, som trods gennemførte aktiviteter ikke udviser større stabilitet. Der iværksættes løbende specifikke aktiviteter på IC4-togsæt, som skal medvirke til en højere driftsstabilitet.

Faldet i Antal kørte kilometer mellem hændelser på S-tog skyldes alene ibrugtagning af det nye signalsystem mellem Jægersborg og Hillerød. Hvis hændelser vedrørende Signalprogrammet sorteres fra, ligger S-tog over 20.000 kørte kilometer mellem hændelser.

Tabel 9: Antal kørte kilometer mellem nedbrud¹⁾

Kilometer (1.000)	1. halvår		Vækst	
	2016	2015	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	28,1	80,2	-52,1	-65
IC3-togsæt	433,9	734,4	-300,5	-41
IR4-togsæt	297,6	237,2	60,4	25
Øresunds-togsæt	145,0	282,7	-137,7	-49
MR-togsæt	32,0	85,1	-53,1	-62
Desiro-togsæt	53,9	299,5	-245,6	-82
Diesellokomotiver - ME	61,2	84,0	-22,8	-27
S-togsæt	51,4	66,9	-15,5	-23

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

Generelt skal der ikke mange nedbrud til, før Antal kørte kilometer mellem nedbrud ændres væsentligt. Dette gælder alle litra – men jo færre kilometer, der præsteres, desto større indvirkning har et nedbrud. Dette ses tydeligt på Desiro-togsættene, hvor de 20 togsæt i 1. halvår 2016 har haft 23 nedbrud mod 5 nedbrud i 1. halvår 2015.

Anvendt regnskabspraksis

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

Som følge af lov nr. 738 af 1. juni 2015 er halvårsregnskabet aflagt efter nye og ændrede præsentationskrav. Bortset herfra er halvårsregnskabet aflagt efter samme regnskabspraksis som årsregnskabet 2015.

Sammenligningstal er i halvårsregnskabet tilpasset de nye og ændrede præsentationskrav.

Ændring af regnskabsmæssige skøn

I forhold til 31. december 2015 har DSB revurderet den økonomiske levetid af koncernens IC4- og IC2-togsæt baseret på opdaterede forventninger til den fremtidige anvendelse. I konsekvens heraf er alle IC2-togsæt straks udfaset. Udfasningen har resulteret i en samlet nedskrivning på 588 mio. kr.

Samtidig er foretaget en fuld nedskrivning af 5 IC4-togsæt, som blev udfaset i 2015.

Begivenheder indtruffet efter 30. juni 2016

Der er ikke indtruffet begivenheder efter 30. juni 2016, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af nærværende halvårsrapport.

Øvrige forhold

Der er ikke yderligere forhold.

Påtegning

Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt halvårsrapporten for perioden 1. januar 2016 – 30. juni 2016 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 2016 samt af resultatet af koncernens aktiviteter og pengestrømme for perioden 1. januar 2016 – 30. juni 2016.

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 23. august 2016

Direktionen

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Thomas Thellersen Børner
Økonomidirektør

Anders Egehus
Direktør for Drift

Susanne Mørch Koch
Direktør for Kommerciel

Bestyrelsen

Peter Schütze
Formand

Annette Sadolin
Næstformand

Lars Andersen

Carsten Gerner

Helge Israelsen

Christina Grumstrup Sørensen

Andreas Hasle

Hans Christian Kirketerp-Møller

Preben Steenholdt Pedersen



Regnskab

Resultatopgørelse			
Koncern	1. halvår		Hele året
Beløb i mio. kr.	2016	2015	2015
Indtægter			
Nettoomsætning	5.497	5.563	11.153
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	334	272	537
Andre driftsindtægter	234	255	568
Indtægter i alt	6.065	6.090	12.258
Omkostninger			
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	824	822	1.709
Andre eksterne omkostninger	2.011	1.872	3.915
Personaleomkostninger	1.914	1.885	3.708
Omkostninger i alt	4.749	4.579	9.332
Resultat før af- og nedskrivninger	1.316	1.511	2.926
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1.632	927	2.023
Resultat af primær drift	-316	584	903
Finansielle poster			
Resultat efter skat i associerede virksomheder	0	-21	0
Finansielle indtægter	7	8	22
Finansielle omkostninger	138	185	345
Finansielle poster, netto	-131	-198	-323
Resultat før skat	-447	386	580
Skat			
Skat af periodens resultat	97	-97	-132
Regulering af skat vedrørende tidligere år	0	-14	-2
Skat i alt	97	-111	-134
Periodens resultat	-350	275	446
Periodens resultat fordeles således:			
DSB	-350	275	446
Minoritetsinteresser	0	0	0
Periodens resultat	-350	275	446

Balance – aktiver

Koncern	1. halvår		Hele året
Beløb i mio. kr.	2016	2015	2015
Immaterielle anlægsaktiver			
Erhvervede rettigheder	0	2	0
Strategiske udviklingsprojekter	0	0	0
Øvrige udviklingsprojekter	214	298	253
Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	63	57	40
Immaterielle anlægsaktiver i alt	277	357	293
Materielle anlægsaktiver			
Grunde og bygninger	4.497	4.734	4.548
Transportmateriel	11.014	12.558	12.023
Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	884	1.026	985
Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	137	218	174
Materielle anlægsaktiver i alt	16.532	18.536	17.730
Finansielle anlægsaktiver			
Kapitalandele i associerede virksomheder	0	0	0
Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	253	254	256
Andre kapitalandele	2	2	2
Andre tilgodehavender	81	159	133
Finansielle anlægsaktiver i alt	336	415	391
Anlægsaktiver i alt	17.145	19.308	18.414
Varebeholdninger	472	447	425
Ejendomme solgt – endnu ikke overdraget	96	-	106
Tilgodehavender			
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	637	659	793
Andre tilgodehavender	250	505	387
Periodeafgrænsningsposter	177	229	202
Tilgodehavender i alt	1.064	1.393	1.382
Likvide beholdninger	73	36	42
Omsætningsaktiver i alt	1.705	1.876	1.955
Aktiver i alt	18.850	21.184	20.369

Balance – passiver			
Koncern	1. halvår		Hele året
Beløb i mio. kr.	2016	2015	2015
Egenkapital			
Ansvarlig kapital	4.760	4.760	4.760
Overført resultat	1.699	1.985	1.998
Foreslået udbytte	-	-	173
Virksomhedsdeltager i DSB's andel af egenkapital	6.459	6.745	6.931
Minoritetsinteresser	0	-1	0
Egenkapital i alt	6.459	6.744	6.931
Hensatte forpligtelser			
Andre hensatte forpligtelser	91	107	101
Udskudte skatteforpligtelser	1.192	1.455	1.390
Hensatte forpligtelser i alt	1.283	1.562	1.491
Langfristede gældsforpligtelser			
Langfristede lån	5.578	6.194	5.482
Ansvarlig lånekapital	2	7	2
Øvrige langfristede gældsforpligtelser	617	943	769
Anden gæld	309	344	335
Langfristede gældsforpligtelser i alt	6.506	7.488	6.588
Kortfristede gældsforpligtelser			
Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	790	1.781	1.156
Kortfristede lån	200	0	250
Kreditinstitutter	159	354	269
Leverandørgæld	1.450	1.337	1.521
Selskabsskat	121	32	92
Anden gæld	998	1.041	1.070
Periodeafgrænsningsposter	884	845	1.001
Kortfristede gældsforpligtelser i alt	4.602	5.390	5.359
Gældsforpligtelser i alt	11.108	12.878	11.947
Passiver i alt	18.850	21.184	20.369

Egenkapitalopgørelse

Beløb i mio. kr.						
Koncern	Ansvarlig kapital	Overført resultat	Foreslået udbytte	Virksomhedsdeltagere i DSB's andel af egenkapital	Minoritetsinteresser	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2015	4.760	1.541	0	6.301	0	6.301
Periodens resultat	-	275	-	275	-	275
Minoritetsinteressernes andel af periodens resultat	-	0	-	0	0	0
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder mv.	-	4	-	4	-1	3
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	525	-	525	-	525
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-360	-	-360	-	-360
Egenkapital pr. 30. juni 2015	4.760	1.985	0	6.745	-1	6.744
Periodens resultat	-	-2	173	171	-	171
Minoritetsinteressernes andel af periodens resultat	-	0	-	0	0	0
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder mv.	-	0	-	0	1	1
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	360	-	360	-	360
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-345	-	-345	-	-345
Egenkapital pr. 31. december 2015	4.760	1.998	173	6.931	0	6.931
Vedtaget udbytte	-	-	-173	-173	-	-173
Periodens resultat	-	-350	-	-350	-	-350
Minoritetsinteressernes andel af periodens resultat	-	0	-	0	0	0
Valutakursregulering vedr. tilknyttede virksomheder mv.	-	-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

Pengestrømsopgørelse

Koncern	1. halvår		Hele året
Beløb i mio. kr.	2016	2015	2015
Resultat af primær drift	-316	584	903
Regulering for ikke-likvide driftsposter			
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	1.632	927	2.023
Ændring i andre hensatte forpligtelser, netto	-10	-40	-46
Andre reguleringer			
Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	-66	-26	-110
Finansielle poster, betalt	-122	-137	-331
Selskabsskat, betalt	-94	-1	-37
Pengestrømme fra driftsaktivitet før ændring i driftskapital	1.024	1.307	2.402
Ændring i driftskapital			
Ændring i tilgodehavender	276	381	276
Ændring i varebeholdninger	-47	-20	2
Ændring i leverandørgæld og anden gæld mv.	-155	-308	86
Ændring i driftskapital i alt	74	53	364
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt	1.098	1.360	2.766
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver, ekskl. aktiverede renter	-418	-388	-803
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	77	44	192
Indskud i associeret virksomhed	-	-	0
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt	-341	-344	-611
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet			
Provenu ved optagelse af kortfristede lån	400	-	250
Indfrielse og afdrag på langfristede lån	-393	-116	-1.960
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån	-450	-995	-450
Ændring i kreditinstitutter	-110	105	20
Betalt udbytte til ejer	-173	-	-
Betalt udbytte til minoritetsaktionær	-	-1	-
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt	-726	-1.007	-2.140
Ændring i likvider i alt	31	9	15
Likvider 1. januar	42	27	27
Likvider ultimo	73	36	42

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af resultatopgørelse og balance.

Resultat pr. kvartal

Koncern	2016		2015			
Beløb i mio. kr.	1. kvrt.	2. kvrt.	1. kvrt.	2. kvrt.	3.kvrt.	4. kvrt.
Passagerindtægter	1.327	1.406	1.200	1.245	1.152	1.372
Indtægter fra trafikkontrakter	1.093	1.113	1.235	1.235	1.265	1.148
Salg af kiosvarer mv.	197	229	185	218	208	211
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	73	54	57	70	75	55
Udlejning af togmateriel	3	2	60	58	59	45
Nettoomsætning	2.693	2.804	2.737	2.826	2.759	2.831
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	179	155	143	129	123	142
Andre driftsindtægter	144	90	94	161	129	184
Indtægter i alt	3.016	3.049	2.974	3.116	3.011	3.157
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	414	410	399	423	429	458
Andre eksterne omkostninger	1.029	982	935	937	949	1.094
Personaleomkostninger	927	987	917	968	922	901
Omkostninger i alt	2.370	2.379	2.251	2.328	2.300	2.453
Resultat før af- og nedskrivninger	646	670	723	788	711	704
Af- og nedskrivninger	459	1.173	465	462	638	458
Resultat af primær drift	187	-503	258	326	73	246
Finansielle poster, netto	-71	-60	-127	-71	-62	-63
Resultat før skat	116	-563	131	255	11	183
Periodens resultat	88	-438	91	184	14	157
Egenkapital i alt	6.806	6.459	6.241	6.745	6.725	6.931
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	24,0	23,9	26,4	27,9	25,8	24,9
Egenkapitalforrentning (ROE) p.a.	5,1	-26,4	5,8	11,3	0,8	9,2
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.	4,2	-11,8	4,9	6,4	1,7	5,8

Strækingsregnskab 1. halvår 2016

I 2015 udviklede DSB en rapportering, som opdeler DSB's togdriftsøkonomi i aktivitetsområderne Togkørsel, Togsystem og Generelle forpligtelser, som hermed bliver videreført for 1. halvår 2016. Arbejdet baserede sig på en videreudvikling af DSB's Strækingsøkonomimodel, for herigennem at sikre sammenhæng og konsistens i rapporteringen af Aktivitetsområder og Strækninger.

DSB driver togdrift i Danmark som en samlet aktivitet, og DSB's organisering og forretningsprocesser understøtter en effektiv drift af den samlede togtrafik og de øvrige aktiviteter, som DSB udfører i henhold til trafikkontrakten med staten og det lovbestemte grundlag for DSB's arbejde. Ombrydningen på aktivitetsområder tjener således et analytisk formål og er frembragt ved fordelinger af passagerindtægter og omkostninger snarere end grundregistreringer. Det samme er tilfældet for opdelingen på strækninger. Analyseresultaterne skal derfor tages med et vist forbehold.

Modeltilpasninger

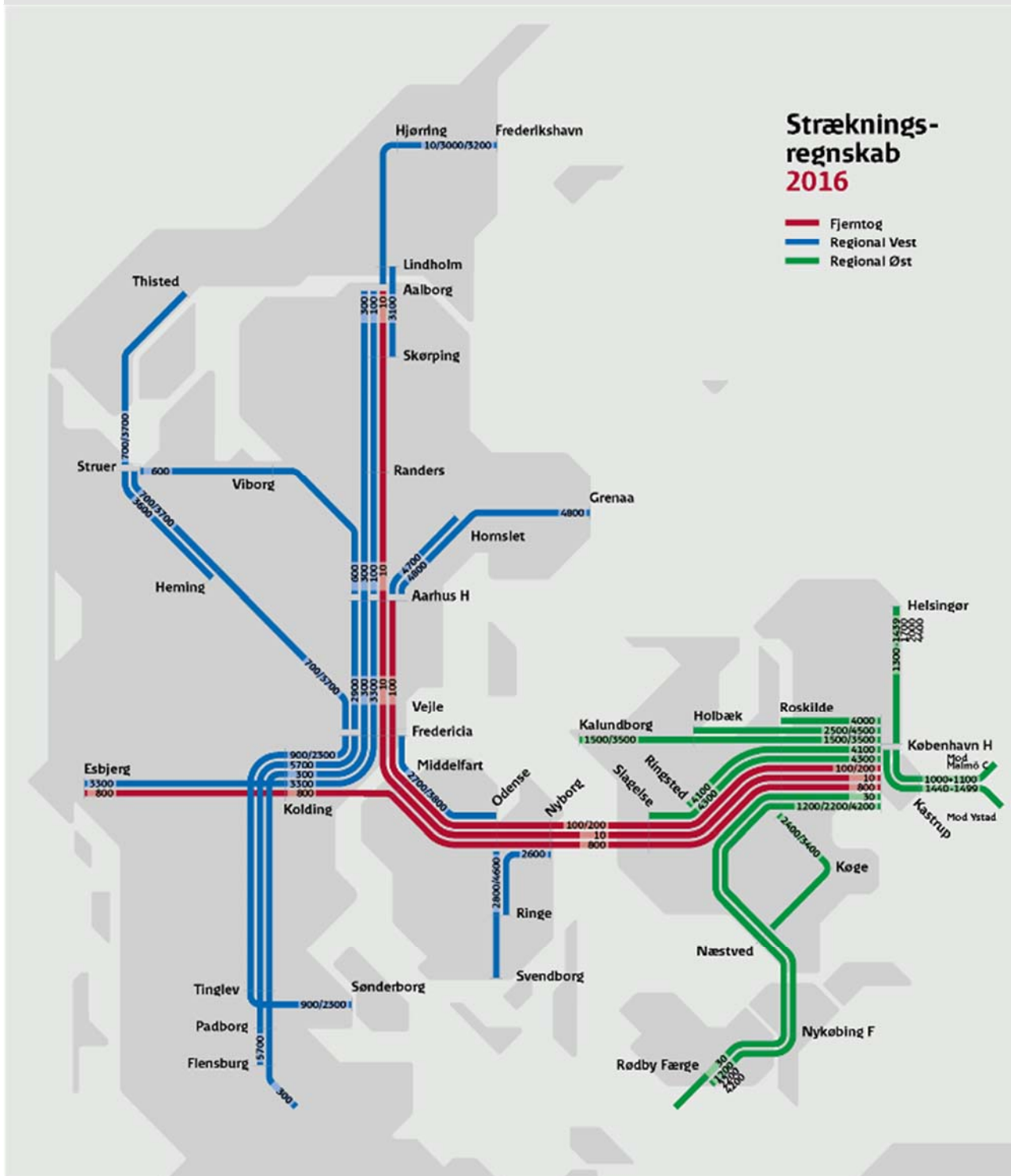
De strækingsdefinitioner, som hidtil har været anvendt for Fjern- & Regionaltog, stammer fra år 2000. I den mellemliggende periode har produktionen ændret sig. For eksempel er strækningen Fredericia – Vejle - Struer klassificeret som Lyntog det ene år og InterCity det næste år, alene ud fra hvilken forbindelse toget kobles med til/fra København, uanset at strækningen køres som regionaltog med stop på alle stationer. Derudover har DSB ved årsskiftet introduceret en ny køreplan, hvilket gør, at der er behov for at gentænke, hvordan strækningerne defineres.

DSB har udarbejdet nye strækingsdefinitioner, som primært skal sikre en ensartet håndtering af strækningerne over tid og derved afspejle den reelle underliggende planlagte produktion, jævnfør Figur 1.

- Fjerntog defineres som tog, der kører over Storebælt (de røde strækninger på kortet). (København – Esbjerg, København – Aalborg, København – Aarhus)
- De resterende Lyntog og InterCity-strækninger og "halerne" for Lyntog fra Aalborg til Frederikshavn og for InterCity Aarhus til Aalborg defineres som regionaltog, fordi der reelt set er tale om regionaltogstrafik, eftersom togene stopper ved samtlige stationer. Det gælder Aarhus – Langå – Struer, Fredericia – Vejle – Struer, Struer – Thisted (hale af Lyntog), Fredericia – Sønderborg, Aalborg – Frederikshavn (hale af Lyntog), Aarhus – Langå – Aalborg (hale af InterCity) samt København – Ystad
- Struer – Thisted ses som en særskilt strækning, fordi DSB ifølge trafikkontrakten er forpligtet til at køre strækningen 6 gange i døgnet, men ikke får passagerindtægterne
- Togkategorierne Regional Øst og Regional Vest følger den underliggende togkørsel
- Internationale systemer, som i stor udstrækning benyttes af lokalrejsende på Sjælland og i Jylland, defineres som regionaltogstrafik.

Figur 1: Strækningsoversigt 2016

Nye strækningsdefinitioner



S-togsstrækningerne opgøres på samme måde som i 2015.

En fornyet gennemgang af DSB's interne handelskontrakter mellem DSB og S-tog for 2015 har vist et behov for at justere kontrakterne. Eftersom S-tog ikke længere drives i en selvstændig virksomhed, men drives sammen med den øvrige togkørsel, har DSB besluttet at forenkle de interne processer ved fremadrettet ikke at handle ydelser internt, men i stedet fordele dem via strækningøkonomimodellen. Derved sikres en ensartet håndtering af støttefunktionsomkostninger til togkørsel på tværs af aktivitetsområderne.

Konkret betyder det, at S-togsaktiviteten i 1. halvår 2016 belastes med ca. 30 mio. kr. yderligere i forhold til en videreførelse af de hidtidige interne handelskontrakter. Årsagen er primært, at de interne kontrakter ikke i tilstrækkeligt omfang medregnede S-togsandel af moms og lønsumsafgift samt IT-omkostninger.

Aktivitetsområder

Offentlige serviceydelser som leveres i henhold til trafikkontrakten, opdeles i Togkørsel, Togsystem og Generelle forpligtelser, jævnfør Tabel 1. Togkørsel knytter sig til operatøropgaven med fremføringen af tog. Togsystem er en samlebetegnelse for de aktiviteter, der støtter op om det at køre tog, lige fra drift af stationer, togmateriel, leverancer til køreplanlægning og monitorering samt trafikinformation og billetsalg.

Togkørsel opdeles yderligere i Fjern- & Regionaltogstrafik, S-togstrafik samt Kystbane- & Kastrupbanetrafik. Togsystem opsplittes i Stationer, Materiel og Systemer & Kanaler. Systemer & Kanaler indeholder Salgskanaler og Kundeservice samt Trafikafvikling og fællesfunktioner.

Generelle forpligtelser er aktiviteter, som er uafhængige af togdriften, eksempelvis drift af Jernbanemuseet og ekstraomkostninger vedrørende tjenestemænd.

Indtægter før udlejning af togmateriel er for 1. halvår 2016 opgjort til 5.095 mio. kr. til finansiering af de leverede Offentlige serviceydelser. 73 procent af indtægterne finansierer Togkørsel, mens 25 procent finansierer Togsystemopgaver. Resten finansierer Generelle forpligtelser.

Omkostninger til Offentlige serviceydelser udgør før leje af materiel 3.997 mio. kr. i 1. halvår 2016. Heraf er 69 procent anvendt til Togkørsel og godt 28 procent til Togsystemopgaver, resten går til Generelle forpligtelser. Hertil kommer Af- og nedskrivninger, Finansielle poster, netto og Skat.

For både indtægter og omkostninger er der set bort fra omkostninger vedrørende leje af materiel, da materiellet i dette regnskab betragtes som en resultatmæssig neutral virksomhedsintern overførsel.

Table 1: Resultat i DSB's Togdrift opdelt på aktivitetsområder 1. halvår 2016

Beløb i mio. kr.	Offentlige serviceydelser (1)	Togkørsel			Togsystem			Generelle forpligtelser	
		Fjern- & Regional-togtrafik	S-togs- trafik	Kystbane- & Kastrupbane- trafik	Stationer	Materiel (2)	Systemer & Kanaler (3)	Historiske (4)	Engangsposter (5)
Passagerindtægter	2.744	1.665	725	309	0	0	45	0	0
Indtægter fra trafikkontrakter	2.085	809	0	79	284	66	784	63	0
Andre driftsindtægter (6)	266	58	22	10	35	6	65	66	4
Indtægter før udlejning af togmateriel	5.095	2.532	747	398	319	72	894	129	4
Udlejning af togmateriel	900	0	0	0	0	900	0	0	0
Indtægter i alt	5.995	2.532	747	398	319	972	894	129	4
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	242	178	41	19	0	0	3	1	0
Andre eksterne omkostninger	2.420	1.166	245	194	105	185	508	17	0
Personaleomkostninger	1.335	620	190	106	44	11	258	106	0
Omkostninger før leje af materiel	3.997	1.964	476	319	149	196	769	124	0
Leje af togmateriel	900	578	241	81	0	0	0	0	0
Omkostninger i alt	4.897	2.542	717	400	149	196	769	124	0
Resultat før af- og nedskrivninger	1.098	-10	30	-2	170	776	125	5	4
Af- og nedskrivninger	1.608	30	13	4	74	692	81	4	710
Resultat af primær drift	-510	-40	17	-6	96	84	44	1	-706
Finansielle poster, netto	125	2	3	0	20	84	15	1	0
Resultat før skat	-635	-42	14	-6	76	0	29	0	-706
Skat	-140								
Årets resultat	-495								
Procentvis fordeling									
Indtægter fra trafikkontakt		39%	0%	4%	14%	3%	38%	3%	0%
Indtægter før udlejning af togmateriel		50%	15%	8%	6%	1%	18%	3%	0%
Omkostninger før leje af togmateriel		49%	12%	8%	4%	5%	19%	3%	0%
Omkostninger, Af- og nedskrivninger og Finansielle poster, netto	6.630	2.574	733	404	243	972	865	129	710

1 Offentlige serviceydelser indeholder Offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt.

2 Leje af dobbeltdekker-materiel indgår i Materiel.

3 Passagerindtægterne under Systemer & Kanaler dækker over provisionsindtægter fra salg af billetter fra andre operatører.

4 Generelle forpligtelser (Historiske) vedrører Jernbanemuseum, udlånte tjenestemænd, udlejning af særlige bygninger på ikke-kommercielle vilkår, ikke-finansierede omkostninger til fællesstationer samt elimineringsposter.

5 Generelle forpligtelser (Engangsposter) vedrører nettoavancer ved ejendomssalg i modervirksomheden og nedskrivninger af IC4- og IC2-togsæt samt nedskrivningen af udstyr til enmandsbetjening på Kystbanen.

6 Udover passagerindtægter indgår andre driftsindtægter som gebyrer, erstatninger, husleje samt indtægter fra Trafikafhængige aktiviteter mv.

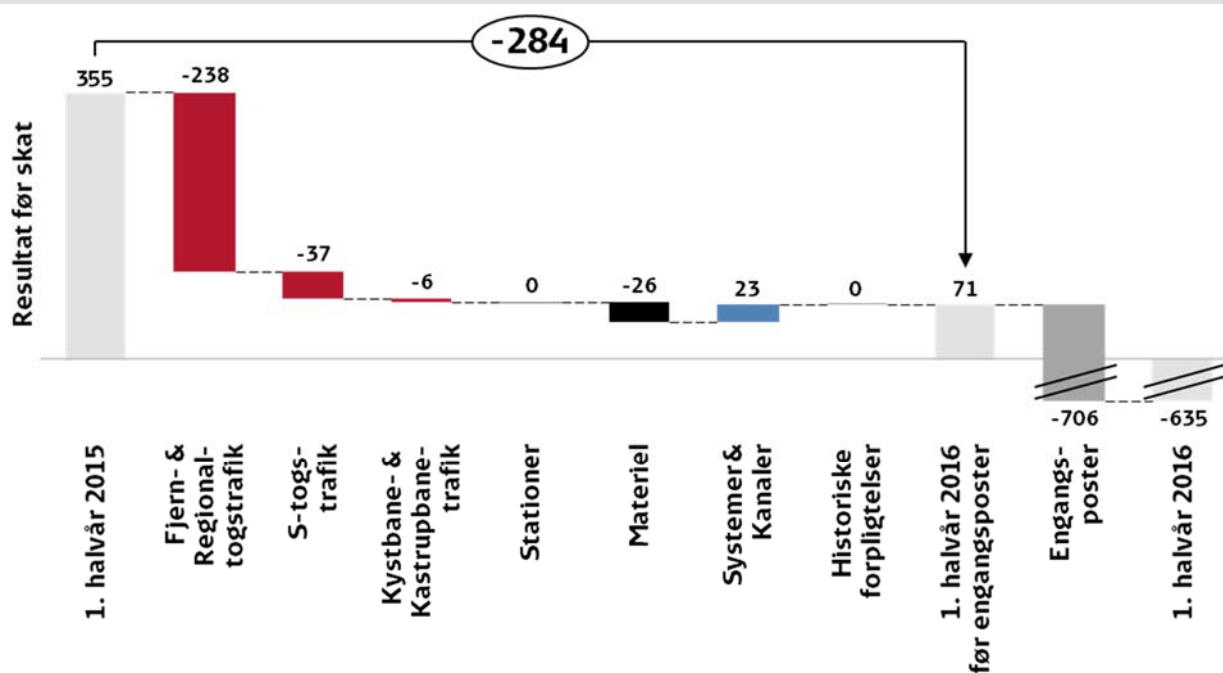
Opdelingen af togdriften på aktivitetsområder er baseret på Offentlige serviceydelser, som er en opgørelse af de aktiviteter, som DSB udfører i henhold til trafikkontrakten, udarbejdet i overensstemmelse med Regnskabsreglementet for DSB.

Udgangspunktet for opdelingen af økonomien er DSB's Strækningsøkonomimodel. Modellen opdeler DSB's resultatopgørelse i aktivitetsområder og beregner økonomien på den enkelte strækning på baggrund af aktivitetstrækket. Det vil sige, at den fulde omkostning til for eksempel kørende personale (løn, pension, personaleledere og planlæggere, IT, uniformer mv.) allokeres til den enkelte strækning i forhold til de timer, personalet har arbejdet på strækningen.

Det er et analytisk valg, at passagerindtægterne primært 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 togsystemydelser, ville det reducere størrelsen af kontraktbetalingen, der fordeles til disse aktivitetsområder.

Figur 2: Udvikling i Resultat før skat for aktivitetsområder fra 1. halvår 2015 til 1. halvår 2016

Beløb i mio. kr.



Resultat før skat for 1. halvår 2016 er forringet med 284 mio. kr. i forhold til samme periode sidste år, hvis man ser bort fra nedskrivningen af IC2- og IC4-togsættene og udstyr til enmandsbetjening på Kystbanen. Udviklingen i resultatet er negativt påvirket af effekten af "tillægskontrakt 1", som medfører en reduktion af kontraktbetaling med 146 mio. kr.

Indtægter fra trafikkontrakter (herefter kontraktbetalingen) er fordelt til aktivitetsområderne på grundlag af principper fastlagt i forbindelse med trafikkontrakten.

Fordelingen medfører, at Togsystemet og Generelle forpligtigelser forlods får tildelt en andel af kontraktbetalingen, og at den resterende kontraktbetaling tilfalder Togkørsel. Det betyder, at resultateffekten af den reducerede kontraktbetaling alene påvirker Togkørsel.

For Fjern- & Regionaltogstrafik er Resultat før skat faldet med 238 mio. kr., som primært skyldes reduktionen i kontraktbetalingen. Derudover har der været faldende passagerindtægter og ekstraomkostninger som følge af forårets sporarbejder samt ekstraarbejder for at nedbringe antallet af fejl på materiellet for derigennem at forbedre driftsstabiliteten.

Resultat før skat for S-tog er faldet med 37 mio. kr., hvilket primært skyldes, at S-tog for 1. halvår 2016 ikke er tildelt kontraktbetaling, som udgjorde 77 mio. kr. i 1. halvår 2015. Dette betyder, at S-togskørsel kan drives uden tilskud fra kontraktbetaling. Hertil kommer de tidligere nævnte metodeændringer, som forringer resultatet med 30 mio. kr. Der er derfor tale om en reel resultatforbedring på 70 mio. kr. Resultatet bliver udover disse forhold positivt påvirket af stigende passagerindtægter og en erstatning for havareret materiel ved Lyngby i 2015 samt faldende materielleje.

Kystbane- & Kastrupbanetrafikken er et nyt aktivitetsområde fra 2016.

Resultat før skat for Materiel er faldet med 26 mio. kr. til nul i 2016. Aktiviteten afregnes til Togkørsel via den interne materielleje, som ikke indeholder en forrentning til aktivitetsområdet Materiel. Faldet skyldes, at kontrakten med udleje af materiel til Trafikstyrelsen er ophørt i forbindelse med, at driften af Kystbane- & Kastrupbanetrafik er overdraget til DSB.

Systemer & Kanaler har forbedret Resultat før skat med 23 mio. kr., hvilket primært skyldes, at hjælpevognsfunktionen er overdraget til Banedanmark.

Historiske forpligtelser, som blandt andet dækker over Jernbanemuseet og ekstraomkostninger som følge af beskæftigelsen af tjenestemænd i forhold til overenskomstansatte i den løbende drift, skal pr. definition ikke give overskud.

Nedskrivningerne behandles som engangsposter, således at de ikke påvirker togdriften.

Strækningsopdeling

Strækningsregnskabet opgøres i henhold til Regnskabsreglementet med de fulde omkostninger, der medgår i produktionen af en strækning, jævnfør Tabel 2a og 2b. Omkostningerne indeholder således alle omkostninger fra lokoførerløn og faciliteter til materiel og mandskab over administrative systemer til koncernledelse.

De direkte omkostninger varierer med produktionsomfanget for den enkelte strækning, for eksempel omkostninger til energi, infrastrukturafgifter mv.

De indirekte omkostninger varierer kun i begrænset omfang med produktionsomfanget på den enkelte strækning, for eksempel klargøringsydelser, anlæg til vedligehold, lokaler til togpersonale mv. Omkostningerne er i mindre grad variable i forhold til produktionsomfanget på den enkelte strækning, og strækningsfordelingen er baseret på fordelingsnøgler. Tilpasningsmulighederne ved ændringer i produktionsomfanget vil variere for forskellige strækninger, for eksempel ud fra faciliteternes geografiske placering, den konkrete materielanvendelse mv.

Støttefunktionsomkostningerne indeholder fuldt fordelte omkostninger til administrative funktioner, for eksempel IT-ydelser, stabe og fællesfunktioner, økonomi- og personalefunktioner samt arbejdsmiljø og jernbanesikkerhed. Disse omkostninger er i betydeligt omfang uafhængige af produktionsomfanget på den enkelte strækning, og navnlig er variabiliteten lav i forhold til mindre ændringer i produktionsomfanget.

Et positivt strækningsresultat udtrykker, at strækningen er kørt med overskud, som medgår til at finansiere underskudsgivende strækninger. Et negativt resultat udtrykker omvendt, at strækningen er kørt med underskud og skal derfor tilføres finansiering fra overskudsgivende strækninger og/eller statslig kontraktbetaling.

Table 2a: Strækingsregnskab for Togkørsel Fjerntog og Regional Vest 1. halvår 2016

Beløb i mio. kr.	Passagerindtægter	Indtægter i alt ¹⁾	Kørende personale	Materiel vedligeholdelse	Energi	Erstatningskørsel	Infrastrukturafgifter	Direkte omkostninger	Leje af materiel (gns. omk.)	Delresultat	Indirekte omkostninger	Støttefunktioner	Resultat
København - Aalborg	390	398	-73	-75	-31	-5	-49	-233	-92	73	-15	-46	12
København - Aarhus	430	438	-80	-78	-28	-8	-78	-272	-79	87	-13	-49	25
København - Esbjerg	276	281	-55	-44	-17	-6	-51	-173	-51	57	-8	-33	16
Fjerntog	1.096	1.117	-208	-197	-76	-19	-178	-678	-222	217	-36	-128	53
Aalborg - Hamborg	11	11	-3	-1	-1	0	-1	-6	-1	4	0	-2	2
Odense - Svendborg	22	24	-13	-15	-3	0	-3	-34	-10	-20	-1	-8	-29
Aarhus - Grenaa	7	8	-9	-10	-2	0	-2	-23	-7	-22	0	-6	-28
Odense - Fredericia	9	10	-8	-13	-4	0	-2	-27	-7	-24	0	-5	-29
Aarhus - Langå - Aalborg	48	51	-30	-18	-6	0	-5	-59	-18	-26	-4	-19	-49
Aalborg - Frederikshavn	36	37	-16	-15	-4	0	-3	-38	-11	-12	-3	-9	-24
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	50	52	-19	-42	-10	0	-6	-77	-17	-42	-2	-11	-55
Nyborg - Ringe	2	2	-6	-6	-2	0	-2	-16	-4	-18	-1	-4	-23
Fredericia - Flensborg	24	25	-9	-4	-2	0	-3	-18	-6	1	-1	-6	-6
Aarhus - Fredericia	4	4	-4	-10	-2	0	-1	-17	-4	-17	0	-2	-19
Fredericia - Sønderborg	4	5	-13	-7	-3	0	-3	-26	-8	-29	-1	-7	-37
Struer - Thisted	0	0	-2	-1	0	0	0	-3	-1	-4	0	-1	-5
Skørping - Lindholm	6	7	-9	-16	-3	0	-2	-30	-6	-29	-1	-5	-35
Aarhus - Langå - Struer	0	0	-3	-1	-1	0	-1	-6	-2	-8	-1	-2	-11
Herning - Struer	0	1	-2	-3	0	0	0	-5	-1	-5	0	-1	-6
Aarhus - Hornslet	1	1	-3	-3	0	0	0	-6	-2	-7	0	-2	-9
Fredericia - Vejle - Struer	36	39	-29	-17	-6	0	-6	-58	-18	-37	-5	-18	-60
Regional Vest	260	277	-178	-182	-49	0	-40	-449	-123	-295	-20	-108	-423

1) Udover passagerindtægter indgår andre driftsindtægter som gebyrer, erstatninger, husleje, samt indtægter fra Trafikuafhængige aktiviteter mv.

Tabel 2b: Strækingsregnskab for Togkørsel Regional Øst og S-tog 1. halvår 2016

Beløb i mio. kr.	Passagerindtægter	Indtægter i alt ¹⁾	Kørende personale	Materiel vedligeholdelse	Energi	Erstatningskørsel	Infrastrukturafgifter	Direkte omkostninger	Leje af materiel (gns. omk.)	Delresultat	Indirekte omkostninger	Støttefunktioner	Resultat
København - Hamborg	32	34	-13	-2	-1	-4	-1	-21	-8	5	-1	-7	-3
København - Kalundborg	57	60	-32	-44	-14	0	-5	-95	-39	-74	-3	-20	-97
København - Holbæk	51	54	-26	-28	-12	-2	-4	-72	-49	-67	-5	-17	-89
København - Nykøbing F - Rødby	110	116	-51	-46	-22	-1	-8	-128	-94	-106	-9	-33	-148
Roskilde - Køge - Næstved	16	19	-26	-20	-1	0	-3	-50	-10	-41	-2	-15	-58
København - Ringsted	22	24	-14	-12	-4	0	-2	-32	-13	-21	-1	-8	-30
København - Roskilde	3	3	-6	-3	-1	0	-1	-11	-4	-12	0	-4	-16
København - Ystad	3	3	0	-1	0	-2	-2	-5	-1	-3	0	0	-3
København - Slagelse	16	17	-12	-12	-4	0	-2	-30	-15	-28	-1	-7	-36
Regional Øst	310	330	-180	-168	-59	-9	-28	-444	-233	-347	-22	-111	-480
København - Helsingør	256	265	-83	-40	-16	-4	-10	-153	-59	53	-19	-48	-14
København - Malmø	53	54	-15	-15	-6	-1	-53	-90	-22	-58	-6	-8	-72
Kystbane og Kasturpanetrafik	309	319	-98	-55	-22	-5	-63	-243	-81	-5	-25	-56	-86
Central (Hellerup-Valby)	278	282	-38	-19	-8	-2	0	-67	-39	176	-6	-19	151
Køge (Sydhavn - Køge)	90	93	-32	-28	-11	-1	0	-72	-56	-35	-8	-16	-59
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	66	68	-15	-8	-3	0	0	-26	-16	26	-2	-8	16
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	82	86	-32	-23	-9	-1	0	-65	-45	-24	-6	-17	-47
Farum (Ryparken - Farum)	47	49	-19	-12	-5	0	0	-36	-25	-12	-4	-10	-26
Hillerød (Bernstorffvej - Hillerød)	85	89	-27	-20	-8	-1	0	-56	-40	-7	-5	-15	-27
Klampenborg (Charlottenlund- Klampenborg)	16	16	-6	-3	-1	0	0	-10	-6	0	-1	-3	-4
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	61	63	-18	-7	-3	0	0	-28	-14	21	-2	-9	10
S-tog	725	746	-187	-120	-48	-5	0	-360	-241	145	-34	-97	14
Togkørsel ekskl. indtægter fra trafikkontrakt	2.700	2.789	-851	-722	-254	-38	-309	-2.174	-900	-285	-137	-500	-922
Beregnet Trafikkontraktbetaling		888								888			888
Togkørsel inkl. indtægter fra trafikkontrakt	2.700	3.677	-851	-722	-254	-38	-309	-2.174	-900	603	-137	-500	-34

¹⁾ Udover passagerindtægter indgår andre driftsindtægter som gebyrer, erstatninger, husleje, samt indtægter fra Trafikafhængige aktiviteter mv.

Finanskalender

Forventet offentliggørelse af delårs- og årsrapport mv.:

3. kvartal 2016	10. november 2016
Årsrapport 2016	9. februar 2017
Virksomhedsmøde	28. februar 2017

Publikationer

Halvårsrapport 2016 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- og Bygningsministeriet

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
Anders Reinholt

Grafisk design

Kommunikation & Branding

Foto

DSB's Billedarkiv