

DSB opnåede for 1. halvår et resultat på 1 mio. kr. Høj punktlighed for S-tog, mens punktligheden for Fjern- & Regionaltog er udfordret

- Resultatet for 1. halvår er på linje med forventningerne om et nul-resultat for året
- Antal solgte rejser 1 procent lavere end i samme periode 2018
- Stigning på 38 procent i salget af Orange- og Orange Fri-billetter
- Stabil kundetilfredshed trods udfordringer med infrastrukturarbejder og togmateriel
- Åbning af den nye elektrificerede højhastighedsbane mellem København og Ringsted
- Indkøb af nye el-lokomotiver, nye togvogne og nye el-togsæt følger fortsat planen
- Strategiske initiativer, som bidrager til et grønnere Danmark uden trængsel.

Økonomi

DSB opnåede i 1. halvår 2019 et resultat før skat for på 1 mio. kr., hvilket er 343 mio. kr. lavere end samme periode i 2018. Resultatet før skat er i 1. halvår 2019 negativt påvirket af fratrædelsesomkostninger på 51 mio. kr. i forbindelse med en reduktion af administrative stillinger i marts, mens 1. halvår 2018 var positivt påvirket af avance på 267 mio. kr. fra salget af DSB's kontor-ejendom på Kalvebod Brygge 32 i København.

Korrigeret for poster af engangskarakter udviser resultatet for 1. halvår et overskud før skat på 45 mio. kr. Det er 85 mio. kr. lavere end i samme periode i 2018, hvor resultatet korrigeret for poster af engangskarakter udgjorde 130 mio. kr.

Resultatet for 1. halvår er præget af stagnerende omsætning samt stigende omkostninger. Passagertallet og indtægterne er i høj grad påvirket af Banedanmarks nødvendige arbejder med spor, signaler og elektrificering og de gener, de medfører for kunderne. Infrastrukturarbejder der på lidt længere sigt vil være med til at sikre grundlaget for at Danmark har en moderne, effektiv og klimavenlig jernbane – men som her og nu og de næste par år vil være til gene for de togrejsende i længere perioder.

Forberedelse af kommende togindkøb samt gennemførelse af en flerårig digitaliseringsplan er med til at øge DSB's omkostninger. Hertil kommer øgede omkostninger til reservedele til det aldrende togmateriel, stigende energipriser samt den almindelige løn- og prisudvikling.

Passageromsætningen er faldende i forhold til 1. halvår 2018 som følge af færre rejser og lavere gennemsnitspriser. Rejsetabet skyldes væsentligst de mange infrastrukturarbejder og øget konkurrence, mens gennemsnitsprisen er påvirket af et øget udbud af Orange- og Orange Fri-billetter.

For 2. kvartal 2019 er resultat før skat korrigeret for poster af engangskarakter 25 mio. kr., hvilket er 9 mio. kr. bedre end 2. kvartal 2018.

Den rentebærende gæld udgjorde 3.793 mio. kr. pr. 30. juni 2019 og er nedbragt med 67 mio. kr. i forhold til 31. december 2018 og med 179 mio. kr. i forhold til 30. juni 2018.

Kunderne – færre rejser men stabil kundetilfredshed

I 1. halvår blev der foretaget 86,7 mio. rejser med DSB i Danmark eksklusive antal rejser for Øresund - over broen. Det er et fald på 0,5 mio. rejser svarende til 1 procent i forhold til samme periode sidste år. Faldet er primært drevet af en nedgang af antal rejser i S-tog.

Mange af vores kunder har været negativt berørt af, at der i et par omgange i 1. halvår har været overenskomststridige arbejdsnedlæggelser blandt dele af DSB's kørende personale. For S-tog har arbejdsnedlæggelserne medført et tab på ca. 0,4 mio. rejser, mens tabet for Fjern- & Regionaltog har udgjort ca. 0,1 mio. rejser.

For antal rejser over Storebælt ses et fald på 2 procent i forhold til samme periode sidste år. Strækningen har været præget af et omfattende sporarbejde i næsten tre måneder mellem Roskilde og Korsør, med totalspærring og reduceret kørsel. Dette kan også ses på markedsandelen over Storebælt, som er faldet med 1,8 procentpoint.

DSB har i 1. halvår introduceret den nye Orange Fri-billet, som er langt billigere end en standard-billet. Vi har fordoblet antallet af billige Orange- og Orange Fri-billetter, så der hver uge er 120.000 billige billetter til salg fordelt på langt flere afgang over Storebælt. Den nye Orange Fri-billet kan købes helt frem til afgang, og billetten kan refunderes op til 30 minutter før, toget skal køre, hvilket giver plads til at planlægge – og ændre planer. Kunderne har taget godt imod DSB's introduktion af ekstra mange billige billetter uden for myldretiderne. Således satte salget rekord i juni måned med cirka 414.000 solgte Orange/Orange Fri-billetter.

Kundetilfredsheden for 1. halvår 2019 ligger samlet set på 8,1 (på en skala fra 0-10), hvilket er en stigning i forhold til ultimo 2018, hvor resultatet var 8,0.

Åbning af den nye elektrificerede højhastighedsbane mellem København og Ringsted

I maj åbnede den nye elektrificerede højhastighedsbane mellem København og Ringsted. Der er tale om en central strækning for Fjern- & Regionaltrafikken, og derfor er det et løft for den kollektive transport, som skal være med til at imødekomme fremtidens transportbehov. Den nye strækning kommer på sigt til at binde Sjælland og resten af Danmark bedre sammen, og samtidig aflaster banen den meget trafikerede strækning mellem København og Roskilde.

Som følge af forsinkelser i forbindelse med ombygningen af Ringsted station blev strækningen ikke åbnet med den oprindeligt forventede funktionalitet, som var 6 tog i timen i hver retning. Umiddelbart efter åbningen kørte kun 1 tog i timen i hver retning og med begrænset hastighed på 120 km/t. Primo juli blev frekvensen øget til 2 afgang i timen – og DSB fik samtidig godkendelse til, at hastigheden kunne øges til 180 km/t. Til december forventes det at blive muligt at lade 3-4 tog i timen hver vej bruge banen.

Med åbningen af Ringstedbanen er der også åbnet for den nye Køge Nord station. Hensigten med stationen er, at den skal udvikle sig til at være et centralt knudepunkt med mulighed for skift til og fra S-banen og med et "parker og rejs"- anlæg lige ved motorvejen.

Toget er allerede det klimavenlige transportvalg – men vi vil mere end det

Toget er allerede i dag det klimavenlige transportvalg, og det bliver mere grønt, når DSB over de kommende år indsætter elektriske lokomotiver og nye elektriske togsæt. DSB har ambitiøse mål om at bidrage markant til et grønnere Danmark uden trængsel. Arbejdet er forankret i et bæredygtighedsprogram, der formulerer DSB's fire mål på bæredygtighedsområdet frem mod 2030: Vi vil være helt CO₂-neutrale, vi vil nedbringe vores energiforbrug med 50 procent, vi vil ikke udlede partikler fra togenes motorer, og vi vil genanvende 90 procent af vores affald.

DSB kommer til at arbejde konkret med at oversætte bæredygtighedsprogrammet til initiativer på tværs af virksomheden i den kommende tid.

Som led i vores strategiske arbejde med miljø og bæredygtighed lancerede DSB i maj en idékonkurrence til et grønnere DSB. Konkurrencen fik stor bevågenhed, og vi fik mange flere forslag fra kunderne, end vi havde turdet håbe på. Vi modtog omkring 1.700 idéer til, hvordan DSB kan blive grønnere.

Vi har samlet alle de modtagne forslag i en idébank, der bliver gennemgået af vores miljøafdeling. Her vil vi vurdere, hvilke idéer det kan give mening at gennemføre nu, og hvilke der kan give inspiration til fremtidige miljøindsatser.

"Toget er allerede i dag det klimavenlige transportvalg. Den planlagte elektrificering af jernbanen og indkøbet af nye elektriske tog vil styrke den position, men vores ambitioner rækker videre end det. Hele DSB skal være CO₂-neutral i 2030, så kunderne ved, at de på enhver togrejse giver deres direkte bidrag til et grønnere Danmark."
Flemming Jensen, administrerende direktør

Sammenlægning af Rejsekortet og Rejseplanen

I februar vedtog Folketinget en ændring af lov om trafikselskaber og jernbaneloven. Ændringen vedrørte blandt andet en fusion af Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S. Hensigten er, at de to selskaber kan udnytte synergier og udvikle nye, innovative digitale mobilitetstjenester. De to organisationer har arbejdet med sammenlægningen hen over 1. halvår, mens den formelle fusion først fandt sted pr. 1. juli.

Det nye selskab, der nu hedder Rejsekort & Rejseplan A/S, skal sikre en samlet prioritering af udviklingsinitiativer for rejsekortets og rejseplanens funktioner i én digital mobilitetstjeneste – herunder en integreret App.

S-tog til tiden – høj punktlighed og opfyldelse af kontraktmål

I S-togstrafikken er den høje punktlighed fra 2018 videreført i 1. halvår 2019. Både kundepunktligheden – det med Banedanmark fælles mål for punktligheden inden for 3 minutter – samt operatørpunktligheden – den del af punktligheden som DSB alene står til ansvar for – ligger med henholdsvis 93,0 procent og 98,7 procent over kontraktmålet med staten. De 300.000 daglige kunder i de københavnske S-tog er dermed nået frem til tiden i langt de fleste tilfælde.

En række af vores kunder har imidlertid været negativt påvirket af, at der også i 1. halvår 2019 er gennemført en række infrastrukturarbejder. Vi arbejder tæt sammen med Banedanmark om planlægning af den erstatningskørsel, der skal sikre, at kunderne kan komme frem, når der ikke kører S-tog. Endvidere har mange af vores kunder også været negativt berørt af de tidligere omtalte overenskomststridige arbejdsnedlæggelser blandt dele af DSB's kørende personale.

Kundepunktlighed for Fjern- & Regionaltog under pres

Kundepunktligheden for Fjern- & Regionaltog har i 2. kvartal 2019 udviklet sig negativt. I 1. kvartal 2019 opfyldte kundepunktligheden kontraktmålet med staten. Men med et resultat på 76,1 procent isoleret for 2. kvartal 2019 lander den samlede kundepunktlighed for 1. halvår på 79,8 procent. Dette er under kontraktmålet med staten på 83,4 procent.

Faldet kan blandt andet henføres til infrastrukturarbejder og fejl på det kørende materiel. Hertil kommer forsinkelser fra tog, der ankommer til Københavns Hovedbanegård fra Sverige og giver afledte forsinkelser i hele Fjern- og Regionaltogstrafikken. Samtidig har også vores kunder i Fjern- & Regionaltogstrafikken været negativt berørt af de tidligere nævnte overenskomststridige arbejdsnedlæggelser.

Operatørpunktligheden for Fjern- & Regionaltog ligger på 94,8 procent i 1. halvår 2019 og er dermed over kontraktmålet med staten på 93,4.

Nye moderne tog vil effektivisere og stabilisere togdriften

Det er vores mål at udskifte de aldrende diesel-drevne tog til fordel for en moderne, ensartet elektrisk togflåde med de fordele, det giver kunderne.

Det er en gennemgribende fornyelse af togflåden, som er nødvendig for at realisere de samfunds-mæssige, driftsøkonomiske og miljømæssige gevinster af elektrificeringen af jernbanen frem mod 2030.

DSB og Siemens indgik i 2018 en aftale om levering af nye Vectron el-lokomotiver. De nye el-lokomotiver forventes løbende at blive sat i drift i regionaltogstrafikken på Sjælland fra 2021.

Indkøb af såvel nye togvogne som el-togsæt blev sendt i udbud i 2018.

For nye togvogne har vi afholdt møder om de modtagne indikative forhandlingstilbud fra henholdsvis Siemens og Talgo. Vi har på baggrund heraf offentliggjort det endelige og reviderede udbudsmateriale til tilbudsgiverne i juli 2019. Projektet følger fortsat tidsplanen, og tildeling af kontrakt kan forventelig ske i december 2019. Det forventes, at de nye vogne kan indsættes i passagerdrift i 2022.

Vedrørende nye el-togsæt er der ligeledes afholdt møder om de modtagne indikative forhandlingstilbud fra henholdsvis Alstom, Bombardier, Siemens og Stadler. Vi forventer på baggrund heraf at offentliggøre det endelige og reviderede udbudsmateriale til tilbudsgiverne i efteråret 2019. Projektet følger tidsplanen, og det forventes, at tildeling af kontrakt sker ultimo 2020. De første togsæt forventes indsat fra 2024, men det endelige indsættelsestidspunkt samt leverings-takten vil først være kendt, når der i 2020 er skrevet kontrakt.

Kommerciel ejendomsudvikling

Folketinget har vedtaget en ændring af lov om DSB. Lovændringen giver DSB Ejendomsudvikling A/S, som er en dattervirksomhed under DSB, mulighed for i partnerskaber med en eller flere private investorer at forestå udvikling af DSB's ejendomme ved etablering af projekter, der har til formål at opføre byggeri, som efterfølgende enten udlejes eller sælges. Lovændringen trådte i kraft 1. maj 2019.

Med det ændrede lovgrundlag forventer vi, at den samlede avance fra ejendomme vil kunne øges. Dette giver mulighed for at reducere kontraktbetalingen fra staten til DSB.

De private investorer kan f.eks. være pensionskasser, ejendomsselskaber, ejendomsudviklere eller andre typer investorer i fast ejendom eller kombinationer heraf. DSB Ejendomsudvikling A/S' ejerandel kan ikke overstige 50 procent.

Dansk Jernbaneforbund og DSB enige om lokalaftaler

I maj blev Dansk Jernbaneforbund og DSB enige om en samlet aftale om lokalaftaler, der skal supplere Jernbaneoverenskomsten. Dermed er der opnået enighed om blandt andet arbejdstidsregler, løn og pensionsvilkår, uddannelse og tillidsrepræsentation for det kørende personale i DSB. Der er også forhandlet en tilpasningsaftale for stationspersonalet.

Forhandlingerne blev gennemført og afsluttet med Fagbevægelsens Hovedorganisation og Dansk Arbejdsgiverforening tæt på processen.

"Vi har haft et hårdt, men samtidig konstruktivt forhandlingsforløb. Det vil jeg gerne takke forhandlerne på medarbejdersiden for. Og det er særdeles tilfredsstillende, at vi nu har fået et sæt aftaler på plads til gavn for vores kunder, vores medarbejdere og til gavn for DSB,"
Flemming Jensen, administrerende direktør.

Taastrup, 27. august 2019

Peter Schütze
Bestyrelsesformand

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Delårsrapport 2. kvartal 2019

Hoved- og nøgletal					
DSB-koncernen	1. halvår		Vækst		Hele året
Beløb i mio. kr.	2019	2018	Abs.	Pct.	2018
Nettoomsætning ¹⁾	4.773	4.807	-34	-1	9.684
Indtægter i alt ²⁾	5.738	5.965	-227	-4	11.855
Heraf poster af engangskarakter	28	275	-247	-90	347
Omkostninger i alt	4.761	4.606	-155	-3	9.353
Heraf poster af engangskarakter	64	-	64	-	-35
Resultat før af- og nedskrivninger	977	1.359	-382	-28	2.502
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	924	944	20	2	1.829
Heraf poster af engangskarakter	8	61	-53	-87	61
Resultat af primær drift	53	415	-362	-87	673
Resultat før skat	1	344	-343	-	568
Resultat før skat korregeret for poster af engangskarakter	45	130	-85	-65	247
Periodens resultat	1	268	-267	-	450
Balancesum	14.283	15.459	-1.176	-8	14.832
Egenkapital i alt	5.598	5.686	-88	-2	5.822
Rentebærende gæld, netto	3.793	3.972	-179	-5	3.860
Overskudsgrad (EBIT margin)*	1,1	8,6	-7,5	-87	6,9
Egenkapitalforrentning (ROE) p.a.*	0,0	9,6	-9,6	-	8,0
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.*	0,9	6,5	-5,6	-86	5,3
Gearing p.a.*	1,9	1,5	0,4	27	1,5
Soliditetsgrad*	39,2	36,8	2,4	7	39,3
Rentedækning*	1,0	5,8	-4,8	-83	5,1
Antal fuldtidsbeskæftigede – ultimo	6.857	7.096	-239	-3	6.997
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	6.901	7.090	-189	-3	7.092
Produktivitet (danske aktiviteter)³⁾					
Passageromsætning pr. pladskilometer (øre/km)	31	32	-1	-3	33
Omkostninger pr. pladskilometer korregeret for poster af engangskarakter (øre/km)	61	60	1	2	61
Operatørpunktlighed⁴⁾					
Fjern- & Regionaltog (procent)	94,8	94,6	0,2	0	94,4
S-tog (procent)	98,7	98,4	0,3	0	98,2
Kundepunktlighed⁵⁾					
Fjern- & Regionaltog (procent)	79,8	78,7	1,1	1	79,2
S-tog (procent)	93,0	93,0	0,0	0	92,9
Kunder					
Kunder i Danmark (mio. rejser) ⁶⁾	86,7	87,2	-0,5	-1	174,4
"Kundetilfredsheden for denne rejse" (danske aktiviteter)	8,1	8,1	0,0	0	8,0
Omdømme					
DSB	53,5	50,6	2,9	6	49,9
Brugere af DSB	55,6	52,0	3,6	7	51,6
Ikke-brugere af DSB	46,8	46,6	0,2	0	45,2

¹⁾ Nettoomsætning indeholder omsætning vedrørende 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 kørte litrakilometer.

⁴⁾ 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.

⁵⁾ 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.

⁶⁾ Kunder i Danmark i 2018 er korregeret i forhold til tidligere offentliggjorte tal som følge af endelige rejseopgørelser mv. og opgjort som antal rejser. Antal rejser er opgjort eksklusive Øresund - over broen.

* Opgjort i henhold til definitionerne angivet under Nøgletalsdefinitioner i Årsrapport 2018.

Beretning - finansielle aktiviteter

Resultat før skat for 1. halvår 2019 udgjorde et overskud på 1 mio. kr., hvilket er 343 mio. kr. lavere end i samme periode 2018. 1. halvår 2019 var negativt påvirket af fratrædelsesomkostninger, mens 1. halvår 2018 var positivt påvirket af avance i forbindelse med salget af DSB's tidligere kontorejendom på Kalvebod Brygge i København.

Resultat før skat udviste i 2. kvartal 2019 et overskud på 34 mio. kr.

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

Mio. kr.	1. halvår	
	2019	2018
Resultat før skat	1	344
Avance ejendomme, netto	-15	-275
Nedskrivning ejendomme	8	30
Nedskrivning 2 IC4-togsæt	-	31
Fratrædelsesomkostninger	51	-
Korrigeret resultat før skat	45	130

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

Korrigeret for poster af engangskarakter er Resultat før skat 45 mio. kr. i 1. halvår 2019, hvilket er 85 mio. kr. lavere end det tilsvarende resultat for 1. halvår 2018. Dette skyldes primært faldende passageromsætning samt øgede omkostninger til råvarer og hjælpematerialer.

For 2. kvartal 2019 er Resultat før skat korrigeret for poster af engangskarakter 25 mio. kr.

Balancesummen udgjorde 14.283 mio. kr. pr. 30. juni 2019 i forhold til 14.832 mio. kr. pr. 31. december 2018.

DSB har i de første 6 måneder af 2019 investeret 402 mio. kr. (416 mio. kr.). Investeringerne omfatter væsentligst store eftersyn af Fjern- & Regionaltog og af S-tog.

Rentebærende gæld, netto er reduceret med 67 mio. kr. i forhold til 31. december 2018 og udgjorde 3.793 mio. kr. pr. 30. juni 2019.

Ved udgangen af 1. halvår 2019 udgjorde Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC) p.a. 0,9 (6,5), Gearing p.a. 1,9 (1,5) og Soliditetsgrad 39,2 (36,8). Den negative udvikling i resultatet er den væsentligste årsag til fald i ROIC og stigningen i Gearing.

Nettoomsætning

Nettoomsætningen udgjorde 4.773 mio. kr. i 1. halvår 2019 (4.807 mio. kr.).

For 2. kvartal 2019 udgjorde nettoomsætningen 2.436 mio. kr.

Passageromsætningen udgjorde 2.548 mio. kr., hvilket er 64 mio. kr. lavere end i 1. halvår 2018. Nedgangen skyldes færre rejser som følge af effekten af intensive infrastrukturarbejder og øget konkurrence generelt.

For 2. kvartal 2019 udgjorde passageromsætningen 1.297 mio. kr. Der har i 2. kvartal været et øget antal rejser i regionaltogstrafikken, mens antal rejser i S-tog er påvirket af et fald, som blandt andet skyldes, at påsken i 2019 faldt i 2. kvartal mod 1. kvartal i 2018.

Udviklingen i passageromsætningen for Fjern- & Regionaltog er påvirket af et fald i landsdelstrafikken. Faldet skyldes færre rejser blandt andet som følge af omfattende sporarbejder på strækningen mellem Roskilde og Korsør. Hertil kommer, at rejserne gennemføres til en lavere gennemsnitspris pr. rejse, idet DSB for at imødegå den skærpede konkurrencesituation har valgt at øge udbuddet af Orange- og Orange Fri-billetter væsentligt. I 1. halvår 2019 udgjorde salget af Orange- og Orange Fri-billetter i Øst/Vest-trafikken 1,1 mio. (0,8 mio.). Faldet i passageromsætningen i landsdelstrafikken modsvares kun i begrænset omfang af stigende omsætning i regionaltogstrafikken.

S-tog har i 1. halvår 2019 haft 0,3 mio. færre rejser i forhold til samme periode 2018, hvilket er årsagen til en negativ udvikling i passageromsætningen for S-tog.

Indtægter fra trafikkontrakter udgjorde 2.042 mio. kr. og er steget med 17 mio. kr. sammenlignet med 1. halvår 2018. Indgåelse af "Tillægskontrakt 25" om kompensation for arbejde udført i perioden 2012 til april 2019 i forbindelse med det nye signal- og togkontrollsystem (ERTMS) på fjernbanen har medført en stigning i Indtægter fra trafikkontrakter på 70 mio. kr. Dette modsvares dog delvist af bortfald af trafikkontraktbetaling som følge af salg af aktiviteterne i Tyskland. Herudover er trafikkontraktbetaling for 1. halvår 2019 reduceret med 19 mio. kr. i forhold til samme periode 2018 i konsekvens af indgåelse af "Tillægskontrakt 19".

For 2. kvartal 2019 udgjorde Indtægter fra trafikkontrakter 1.057 mio. kr. 2. kvartal er påvirket af indgåelsen af "Tillægskontrakt 25" jævnfør ovenfor.

Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. udgjorde 153 mio. kr. og er steget med 9 mio. kr. i forhold til 1. halvår 2018.

For 2. kvartal 2019 udgjorde Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv. 72 mio. kr.

Salg og udlejning af togmateriel udgjorde 30 mio. kr., hvilket er 4 mio. kr. mere end 1. halvår 2018.

For 2. kvartal 2019 udgjorde udlejning af togmateriel 10 mio. kr.

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver er faldet med 7 mio. kr. og udgjorde 279 mio. kr. i 1. halvår 2019. Faldet skyldes færre aktiverbare IT-projekter.

For 2. kvartal 2019 udgjorde Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver 124 mio. kr. Der har været udført færre store eftersyn i 2. kvartal.

Andre driftsindtægter er faldet med 186 mio. kr. og udgjorde 686 mio. kr. Faldet kan især henføres til, at 1. halvår 2018 indeholdt avance ved salget af DSB's tidligere kontorejendom på Kalvebod Brygge i København.

Andre driftsindtægter udgjorde 341 mio. kr. i 2. kvartal 2019 og var påvirket af 20 mio. kr. vedrørende avance ved salg af ejendomme.

Omkostninger

Omkostninger i alt udgjorde 4.761 mio. kr. i 1. halvår 2019 (4.606 mio. kr.).

For 2. kvartal udgjorde Omkostninger i alt 2.379 mio. kr.

Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer udgjorde 988 mio. kr. og er steget med 96 mio. kr. i forhold til 1. halvår 2018. Udviklingen er påvirket af, at der i perioden var øgede omkostninger til reservedele til det aldrende togmateriel og stigende energipriser.

For 2. kvartal 2019 udgjorde Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer 493 mio. kr. Stigningen i omkostninger til reservedele er stagneret i 2. kvartal.

Andre eksterne omkostninger udgjorde 1.840 mio. kr. og er faldet med 37 mio. kr. i forhold til samme periode 2018. Faldet kan primært henføres til salg af aktiviteterne i Tyskland og lavere omkostninger til erstatningskørsel. Faldet modsvares delvist af øgede omkostninger til konsulenter i forbindelse med den flerårige digitaliseringsplan og forberedelse af indkøb af nyt togmateriel.

For 2. kvartal 2019 udgjorde Andre eksterne omkostninger 909 mio. kr. Kvartalet har været påvirket af færre omkostninger til infrastrukturafgifter - særligt afgifter forbundet med bropassager på Storebælt - samt øgede omkostninger til erstatningskørsel.

Personaleomkostninger udgjorde 1.933 mio. kr. i 1. halvår 2019 og er steget med 96 mio. kr. i forhold til samme periode 2018. Udviklingen skyldes fratrædelsesomkostninger på 51 mio. kr. i forbindelse med effektiviseringer i administrationen samt den generelle lønudvikling. Omvendt er Personaleomkostninger faldet som følge af et reduceret antal fuldtidsbeskæftigede i danske aktiviteter og salg af tyske aktiviteter.

For 2. kvartal 2019 udgjorde Personaleomkostninger 977 mio. kr. Kvartalet er påvirket af ordinær lønudvikling.

Af- og nedskrivninger

Af- og nedskrivninger udgjorde 924 mio. kr. (944 mio. kr.). Faldet skyldes primært, at 1. halvår 2018 var påvirket af nedskrivning af ejendomme og 2 IC4-togsæt, hvilket dog delvis modsvares af øgede afskrivninger på transportmateriel i 1. halvår 2019.

For 2. kvartal 2019 udgjorde Af- og nedskrivninger 462 mio. kr. og er ligeledes påvirket af øgede afskrivninger på transportmateriel.

Finansielle poster

Finansielle poster, netto udgjorde en omkostning på 52 mio. kr. (71 mio. kr.). 1. halvår 2018 var negativt påvirket af valutakursregulering.

For 2. kvartal 2019 udgjorde Finansielle poster, netto en omkostning på 26 mio. kr., hvilket er på niveau med 1. kvartal 2019.

Forventninger til 2019

DSB forventer et nul-resultat før skat og poster af engangskaraktér, idet året vil være præget af faldende passageromsætning som følge af sporarbejder samt øget konkurrence. Hertil kommer øgede omkostninger som følge af det aldrende materiel.

Produktivitet

Tabel 2: Antal fuldtidsbeskæftigede

	1. halvår		Vækst	
	2019	2018	Abs.	Pct.
Danske aktiviteter	6.857	7.010	-153	-2
Tyske aktiviteter ¹⁾	-	86	-86	-100
Antal fuldtidsbeskæftigede – ultimo	6.857	7.096	-239	-3
Gns. antal fuldtidsbeskæftigede	6.901	7.090	-189	-3

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

Nedgangen i antal fuldtidsbeskæftigede i de danske aktiviteter skyldes primært den gennemførte tilpasning af administrationen. Hertil kommer ophørte aktiviteter i form af lukning af kiosker og færre fuldtidsbeskæftigede i driften.

Aktiviteterne i Tyskland er solgt pr. 1. januar 2019.

Tabel 3: Produktivitet i de danske togaktiviteter

	1. halvår		Vækst	
	2019	2018	Abs.	Pct.
Passageromsætning pr. pladskilometer ¹⁾ (øre/km)	31	32	-1	-3
Omkostninger pr. pladskilometer ^{1,2)} (øre/km)	61	60	1	2

¹⁾ Pladskilometer beregnes som antal sæder en litraenhed rummer ganget med antal kørte litrakilometer.

²⁾ Beregningen indeholder afskrivninger, men er korrigeret for poster af engangskaraktér.

Passageromsætning pr. pladskilometer er faldet 1 øre sammenlignet med samme periode sidste år. Dette er forårsaget af, at passageromsætningen er faldet 2 procent, samtidig med at antal pladskilometer er steget 1 procent. Det øgede antal pladskilometer skal ses i lyset af, at der i 1. halvår 2018 blev kørt færre pladskilometer grundet akselproblematikken med ME-diesellokomotiverne.

Omkostninger pr. pladskilometer er steget med 1 øre i 1. halvår 2019 i forhold til 1. halvår 2018. Dette skyldes, at omkostningerne er steget 2 procent, samtidig med at antal pladskilometer er steget 1 procent.

Punktighed

Tabel 4: Operatørpunktighed ¹⁾				
Procent	1. halvår		Vækst	
	2019	2018	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	94,8	94,6	0,2	0
S-tog	98,7	98,4	0,3	0

¹⁾ Operatørpunktigheden 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.

Operatørpunktigheden for Fjern- & Regionaltog var 94,8 i 1. halvår 2019 mod 94,6 i samme periode 2018. Operatørpunktigheden er steget i forhold til samme periode sidste år og ligger generelt stabilt som følge af en mere robust køreplan samt færre fejl på togmateriel.

For 2. kvartal 2019 var operatørpunktigheden 93,5. Punktigheden var påvirket af hændelser, som skyldes materielle fejl og trafikale udfordringer blandt andet i forbindelse med de store sporarbejder.

Operatørpunktigheden på 94,8 er over trafikkontraktens mål på 94,3.

Operatørpunktigheden for S-tog er steget fra 98,4 til 98,7. Udviklingen skyldes blandt andet, at vintervejret har haft begrænset indflydelse på driften i 2019.

For 2. kvartal 2019 var operatørpunktigheden 98,5. Operatørpunktigheden var påvirket af få driftsforstyrrende hændelser, som DSB er ansvarlig for.

Operatørpunktigheden på 98,7 er over trafikkontraktens mål på 97,5.

Tabel 5: Kundepunktighed ¹⁾				
Procent	1. halvår		Vækst	
	2019	2018	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	79,8	78,7	1,1	1
S-tog	93,0	93,0	0,0	0

¹⁾ Kundepunktigheden for Fjern- & Regionaltog defineres som det antal passagerer, der benytter punktligt tog i forhold til det samlede antal passagerer. Kundepunktigheden 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.

Kundepunktigheden for Fjern- & Regionaltog er steget fra 78,7 i 1. halvår 2018 til 79,8 i samme periode 2019. Den nye køreplan i 2019 har i 1. kvartal medført en forbedring af kundepunktigheden, som har betydet, at 1. halvår samlet set har en bedre kundepunktighed end i samme periode 2018.

For 2. kvartal 2019 var kundepunktigheden 76,1. De mange infrastrukturarbejder i 2. kvartal 2019 har medført et øget omfang af forsinkelser. Kundepunktigheden har desuden været påvirket af, at perioden har været præget af mange hændelser og forsinkelser som følge af flere fejl på infrastruktur og togmateriel.

Kundepunktigheden på 79,8 er under trafikkontraktens mål på 83,4.

Kundepunktigheden for S-tog lå i såvel 1. halvår 2019 som 1. halvår 2018 på 93,0.

For 2. kvartal 2019 var kundepunktigheden 91,5. Punktigheden var påvirket af hændelser, som skyldes fejl på infrastruktur og eksterne forhold.

Kundepunktigheden på 93,0 er over trafikkontraktens mål på 92,3.

Kunder

Der blev i 1. halvår 2019 foretaget 86,7 mio. rejser med DSB i Danmark sammenlignet med 87,2 mio. rejser i samme periode sidste år. Tallene er opgjort eksklusive antal rejser for Øresund - over broen. Faldet på 1 procent er primært drevet af et fald i antal rejser i S-tog.

Tabel 6: Antal rejser				
1.000 rejser	1. halvår		Vækst	
	2019	2018 ¹⁾	Abs.	Pct.
Fjern- & Regionaltog	30.970	31.103	-133	0
Øresund - over broen ²⁾	-	-	-	-
Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen	20.506	20.525	-19	0
Jylland og Fyn	6.440	6.483	-43	-1
Øst/Vest (over Storebælt)	3.705	3.797	-92	-2
Øvrige	319	298	21	7
S-tog	55.770	56.117	-347	-1
I alt	86.740	87.220	-480	-1

¹⁾ Rejser i Danmark i 2018 er korrigeret i forhold til tidligere offentliggjorte tal som følge af endelige rejseopgørelser mv.

²⁾ Antal rejser for Øresund - over broen er udeladt for 2018 og 2019, da DSB i juli har modtaget en rejsetalsopgørelse fra Skånetrafiken, som ikke er sammenlignelig med det tidligere grundlag.

Fjern- & Regionaltog havde (eksklusive antal rejser for Øresund - over broen) 31,0 mio. rejser mod 31,1 mio. rejser i samme periode 2018. Effekten af arbejdsnedlæggelserne 1. april er estimeret til 0,1 mio. rejser.

Antal rejser på Sjælland inkl. Kyst- og Kastrupbanen var i 1. halvår 2018 negativt påvirket af, at ME-diesellokomotiverne blev taget ud af drift. I 1. halvår 2019 har antal rejser været negativt påvirket af sporarbejder på strækningerne mellem Roskilde og Korsør samt mellem Ringsted og Nykøbing Falster/Rødby.

For Jylland og Fyn ligger antal rejser 1 procent lavere end i 1. halvår 2018, idet takst-reformen vurderes at have medført, at kunderne har fået et andet rejsemønster.

Antal rejser Øst/Vest (over Storebælt) er faldet 2 procent i forhold til samme periode sidste år. Dette er i tråd med, at markedsandelen over Storebælt er faldet med 1,8 procentpoint for halvåret. Der har været et omfattende sporarbejde mellem Roskilde og Korsør i perioden 24. marts - 12. juni med totalspærring og reduceret kørsel i perioden. For at imødegå den stigende konkurrence og tabet af kunder er udbuddet af Orange-produkter øget. Der er således i 1. halvår 2019 solgt 1,1 mio. Orange- og Orange Fri-billetter til Øst/Vest-rejser mod 0,8 mio. i samme periode 2018.

S-tog havde 55,8 mio. rejser i 1. halvår 2019, hvilket er et fald på 0,3 mio. rejser svarende til 1 procent i forhold til samme periode 2018. I 1. halvår 2018 var der omfattende sporarbejder - primært på Frederikssundsbanen, hvilket betød et fald i antal rejser på 1,5 mio. I 2019 har der været et væsentligt mindre fald i antal rejser som følge af sporarbejder (0,6 mio.). Arbejdsnedlæggelser i april og juni har medført et tab af rejser på i alt 0,4 mio. Udviklingen i tallene viser underliggende en nedgang i antal rejser på 0,8 mio. rejser.

I maj lancerede DSB en idékonkurrence om et grønnere DSB som en del af et langsigtet strategisk arbejde med miljø og bæredygtighed. DSB modtog 1.708 idéer fra kunder og 252 idéer fra medarbejdere. DSB har en attraktiv ydelse i arbejdet for en grøn omstilling af Danmark, og konkurrencen fik stor bevågenhed.

31. maj indviede DSB og Banedanmark den nye Ringstedbane ved en begivenhed, hvor blandt andre H.K.H. kronprins Frederik var til stede.

Det omfattende sporarbejde mellem Ringsted og Nykøbing Falster/Rødby er fortsat igangværende, mens det 3 måneder lange sporarbejde mellem Korsør og Roskilde er afsluttet. Generne i forbindelse med sporarbejderne resulterer i, at DSB mister pendlere, hvorfor DSB som et pilotprojekt tilbyder refusion af 30 dages pendlerkort, såfremt pendlere under sporarbejderne har købt rejsehjemmel til

mindst 59 dage i august og september. Pilotprojektet vil løbende blive evalueret med henblik på at vurdere, hvorvidt denne løsning skal tilbydes i forbindelse med fremtidige sporarbejder.

Dagen efter Kristi Himmelfartsdag er som regel præget af lav rejseaktivitet. For at imødekomme dette blev 26.000 Orange Fri-billetter sat til salg til en billetpris på 25 kr. Tilbuddet blev godt modtaget af kunderne, og salget af billetter oversteg forventningerne.

I juni blev den nye DOT App lanceret. App'en erstatter DOT Mobilpendlerkort og DOT Mobilbilletter, idet særligt mobilpendler App'en har haft behov for opdatering. Den nye App gør det blandt andet muligt at købe cykelbilletter til rejser over 8 zoner.

Materiel

Tabel 7: Litrakilometer¹⁾

Kilometer (1.000)	1. halvår		Vækst	
	2019	2018	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	3.724	3.888	-164	-4
IC3-togsæt	13.928	14.860	-932	-6
IR4-togsæt	4.867	5.245	-378	-7
Øresunds-togsæt	3.840	3.769	71	2
Dobbeltdækkervogne ²⁾	7.627	4.200	3.427	82
MR-togsæt	3	237	-234	-99
Desiro-togsæt	1.022	1.310	-288	-22
ME-diesellokomotiver	1.690	821	869	106
EA-el-lokomotiver	134	123	11	9
S-togsæt	8.807	8.195	612	7

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

²⁾ Litrakilometer for dobbeltdækkervogne opgøres pr. vogn, uanset at der typisk er koblet flere vogne sammen.

Tabel 8: Antal kørte kilometer mellem hændelser¹⁾

Kilometer (1.000)	1. halvår		Vækst	
	2019	2018	Abs.	Pct.
IC4-togsæt	7,8	4,2	3,6	86
IC3-togsæt	33,8	34,9	-1,1	-3
IR4-togsæt	17,5	11,5	6,0	52
Øresunds-togsæt	21,3	20,8	0,5	2
Dobbeltdækkervogne	21,9	13,0	8,9	68
MR-togsæt	1,6	7,2	-5,6	-78
Desiro-togsæt	10,6	8,8	1,8	20
ME-diesellokomotiver	24,5	24,2	0,3	1
EA-el-lokomotiver	4,6	4,6	0,0	0
S-togsæt	16,9	14,5	2,4	17

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

IC4-produktionen var i 1. halvår 2019 lavere end i samme periode 2018. Det skyldes blandt andet, at IC4-togsættene i 2018 blev anvendt som erstatning for ME-diesellokomotiverne og dobbeltdækkervognene i den sjællandske regionaltogetrafik og derfor kørte flere litrakilometer i 2018. IC4-togsættene har kørt markant flere kilometer mellem hændelser i 1. halvår 2019 end i samme periode 2018. DSB har gennem det sidste år fortsat det strukturrede arbejde og iværksat initiativer blandt an-

det i forbindelse med planlægning af vedligeholdelsen af IC4-togsættene - herunder softwareopgradering.

IC3-produktionen var 6 procent lavere end i 1. halvår 2018, ligesom IC3-togsættene i 1. halvår 2019 kørte et færre antal kilometer mellem hændelser. Dette skyldes blandt andet udfordringer med koblingsfejl og fejl på passagerinformationsanlæg.

IR4-produktionen var 7 procent lavere end i 1. halvår 2018, mens IR4-togsæt i 1. halvår 2019 har kørt væsentligt flere kilometer mellem hændelser end i samme periode sidste år. Der er foretaget en række initiativer på IR4-værkstedet og i driften, som har medvirket til de færre hændelser.

Både litrakilometer og antal kilometer mellem hændelser for Øresunds-togsættene lå i 1. halvår 2019 på niveau med samme periode 2018.

Dobbeltdækkervognene og ME-diesellokomotiverne har kørt markant flere kilometer i 1. halvår 2019 end i samme periode 2018. Dette skyldes, at samtlige ME-diesellokomotiver blev taget ud af drift i januar 2018 som følge af aksel-problemer. Stigningen i antal kørte kilometer mellem hændelser for dobbeltdækkervogne kan henføres til en øget indsats i forhold til dørfejl.

MR-produktionen har været markant lavere i 1. halvår 2019 end i samme periode sidste år, da der kun er kørt få kilometer i januar 2019. Der har ikke været planlagt drift med MR-togsæt i 2019, og de resterende MR-togsæt er udfaset.

Desiro-togsættene har kørt færre litrakilometer i 1. halvår 2019 end i samme periode sidste år, idet en række togsæt har været ude af drift som følge af planlagte store eftersyn og indbygning af udstyr til kørsel med det nye signalsystem. Stigningen i antal kørte kilometer mellem hændelser i 2019 i forhold til samme periode 2018 skyldes usædvanligt mange tekniske udfordringer i 2018.

S-togsproduktionen og antal kørte kilometer mellem hændelser er steget i 1. halvår 2019 i forhold til 1. halvår 2018. Stigningen i antal litrakilometer skyldes væsentligst, at 1. halvår 2018 var ramt af sporspærringer - primært på Frederikssundsbanen. Stigningen i antal kørte kilometer mellem hændelser skyldes især, at der har været færre fejl forårsaget af det nye signalsystem. Derudover har der været et mindre fald i antal tekniske hændelser, hvilket i stort omfang kan tilskrives den milde vinter.

Anvendt regnskabspraksis

Delårsrapporten for den selvstændige offentlige virksomhed DSB er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven og Lov om DSB.

Delårsrapporten er aflagt efter samme regnskabspraksis som Årsrapport 2018.

Provisionsindtægter i forbindelse med salg af billetter for andre transportselskaber er reklassificeret fra Nettoomsætning til Andre driftsindtægter. Sammenligningstal er tilpasset.

Begivenheder indtruffet efter 30. juni 2019

Der er ikke indtruffet begivenheder efter 30. juni 2019, som efter ledelsens vurdering har væsentlig indvirkning på vurderingen af delårsrapporten.

Øvrige forhold

Der er ikke øvrige forhold.

Påtegning

Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt delårsrapporten for perioden 1. januar - 30. juni 2019 for DSB.

Delårsrapporten, 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 delårsrapporten giver et retvisende billede af koncernens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 30. juni 2019 samt af resultatet af koncernens aktiviteter og pengestrømme for perioden 1. januar - 30. juni 2019.

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

Taastrup, 27. august 2019

Direktionen

Flemming Jensen
Administrerende direktør

Thomas Thellersen Børner
Økonomidirektør

Jan Sigurdur Christensen
Direktør for Kommerciel

Jürgen Müller
Direktør for Strategi
& Togmateriel

Per Schrøder
Direktør for Drift

Bestyrelsen

Peter Schütze
Formand

Annette Sadolin
Næstformand

Henrik Amsinck

Hanne Blume

Carsten Gerner

Christina Grumstrup Sørensen

Preben Steenholdt Pedersen

Lone Riis

Morten Færgemann Sørensen



Regnskab

Resultatopgørelse			
Koncern	1. halvår		Hele året
Beløb i mio. kr.	2019	2018	2018
Indtægter			
Nettoomsætning	4.773	4.807	9.684
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	279	286	578
Andre driftsindtægter	686	872	1.593
Indtægter i alt	5.738	5.965	11.855
Omkostninger			
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	988	892	1.866
Andre eksterne omkostninger	1.840	1.877	3.883
Personaleomkostninger	1.933	1.837	3.604
Omkostninger i alt	4.761	4.606	9.353
Resultat før af- og nedskrivninger	977	1.359	2.502
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	924	944	1.829
Resultat af primær drift	53	415	673
Finansielle poster			
Resultat efter skat i associerede virksomheder	0	0	0
Finansielle indtægter	1	1	34
Finansielle omkostninger	53	72	139
Finansielle poster, netto	-52	-71	-105
Resultat før skat	1	344	568
Skat af periodens resultat	0	-76	-118
Periodens resultat	1	268	450

Balance – aktiver			
Koncern	30.6		31.12
Beløb i mio. kr.	2019	2018	2018
Immaterielle anlægsaktiver			
Udviklingsprojekter	161	122	132
Immaterielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	35	88	82
Immaterielle anlægsaktiver i alt	196	210	214
Materielle anlægsaktiver			
Grunde og bygninger	4.149	4.333	4.233
Transportmateriel	7.148	7.962	7.565
Driftsmateriel, inventar og andet udstyr	741	784	759
Materielle anlægsaktiver under udførelse og forudbetalinger	391	283	397
Materielle anlægsaktiver i alt	12.429	13.362	12.954
Finansielle anlægsaktiver			
Kapitalandele i associerede virksomheder	0	0	0
Ansvarlig lånekapital i associerede virksomheder	183	198	199
Andre tilgodehavender	24	24	26
Finansielle anlægsaktiver i alt	207	222	225
Anlægsaktiver i alt	12.832	13.794	13.393
Varebeholdninger	432	402	396
Handelsejendomme	13	22	17
Tilgodehavender			
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	589	499	469
Andre tilgodehavender	208	207	338
Periodeafgrænsningsposter	155	124	130
Tilgodehavender i alt	952	830	937
Likvide beholdninger	54	411	89
Omsætningsaktiver i alt	1.451	1.665	1.439
Aktiver i alt	14.283	15.459	14.832

Balance – passiver			
Koncern	30.6		31.12
Beløb i mio. kr.	2019	2018	2018
Egenkapital			
Ansvarlig kapital	4.760	4.760	4.760
Overført resultat	838	926	942
Foreslået udbytte	0	0	120
Egenkapital i alt	5.598	5.686	5.822
Hensatte forpligtelser			
Andre hensatte forpligtelser	117	134	149
Udskudte skatteforpligtelser	685	793	755
Hensatte forpligtelser i alt	802	927	904
Langfristede gældsforpligtelser			
Langfristede lån	2.160	2.540	2.162
Øvrige langfristede gældsforpligtelser	507	500	377
Anden gæld	235	281	259
Langfristede gældsforpligtelser i alt	2.902	3.321	2.798
Kortfristede gældsforpligtelser			
Kortfristet del af langfristede gældsforpligtelser	469	1.787	961
Kortfristede lån	1.170	-	200
Kreditinstitutter	75	-	640
Leverandørgæld	1.600	1.584	1.379
Selskabsskat	30	317	211
Anden gæld	954	898	914
Periodeafgrænsningsposter	683	939	1.003
Kortfristede gældsforpligtelser i alt	4.981	5.525	5.308
Gældsforpligtelser i alt	7.883	8.846	8.106
Passiver i alt	14.283	15.459	14.832

Egenkapitalopgørelse				
Koncern				
Beløb i mio. kr.	Ansvarlig kapital	Overført resultat	Foreslået udbytte	Egenkapital i alt
Egenkapital pr. 1. januar 2018	4.760	631	106	5.497
Deklareret udbytte	-	-	-106	-106
Udlodning til Fonden Danmarks Jernbanemuseum (ekstraordinær)	-	-43	-	-43
Periodens resultat	-	268	-	268
Valutakursregulering	-	-4	-	-4
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	161	-	161
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-87	-	-87
Egenkapital pr. 30. juni 2018	4.760	926	0	5.686
Periodens resultat	-	62	120	182
Valutakursregulering	-	1	-	1
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	87	-	87
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-133	-	-133
Øvrige egenkapitalbevægelser, skat	-	-1	-	-1
Egenkapital pr. 31. december 2018	4.760	942	120	5.822
Deklareret udbytte	-	-	-120	-120
Periodens resultat	-	1	-	1
Valutakursregulering	-	7	-	7
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, primo	-	133	-	133
Værdiregulering af sikringsinstrumenter, ultimo	-	-245	-	-245
Egenkapital pr. 30. juni 2019	4.760	838	0	5.598

Pengestrømsopgørelse			
Koncern	1. halvår		Hele året
Beløb i mio. kr.	2019	2018	2018
Resultat af primær drift	53	415	673
Regulering for ikke-likvide driftsposter			
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	924	944	1.829
Ændring i andre hensatte forpligtelser, netto	-32	-107	-92
Andre reguleringer			
Gevinst og tab ved salg og skrotning af immaterielle og materielle anlægsaktiver	-13	-275	-340
Finansielle poster netto, betalt	-47	-74	-116
Selskabsskat, betalt	-222	-11	-190
Ændring i driftskapital	-121	47	-269
Pengestrømme fra driftsaktivitet i alt	542	939	1.495
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver - eksklusive aktiverede renter	-402	-416	-910
Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	32	378	457
Afdrag på ansvarlig lånekapital	17	10	11
Pengestrømme fra investeringsaktivitet i alt	-353	-28	-442
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet			
Provenu ved optagelse af kortfristede lån	1.170	-	200
Indfrielse og afdrag på langfristede lån	-509	-796	-2.091
Indfrielse og afdrag på kortfristede lån	-200	-	-
Ændring i kreditinstitutter	-565	-	640
Betalt udbytte	-120	-106	-115
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet i alt	-224	-902	-1.366
Ændring i likvider i alt	-35	9	-313
Likvider 1. januar	89	402	402
Likvider ultimo	54	411	89

Resultatopgørelse pr. kvartal

Koncern	2019		2018			
Beløb i mio. kr.	1. kv.	2. kv.	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.
Passageromsætning	1.251	1.297	1.245	1.367	1.248	1.425
Indtægter fra trafikkontrakter	985	1.057	1.013	1.012	1.011	1.015
Salg af reparation og vedligeholdelse af togmateriel mv.	81	72	64	80	86	73
Salg og udlejning af togmateriel	20	10	20	6	11	8
Nettoomsætning	2.337	2.436	2.342	2.465	2.356	2.521
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	155	124	142	144	151	141
Andre driftsindtægter	345	341	549	323	319	402
Indtægter i alt	2.837	2.901	3.033	2.932	2.826	3.064
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	495	493	419	473	454	520
Andre eksterne omkostninger	931	909	873	1.004	996	1.010
Personaleomkostninger	956	977	889	948	912	855
Omkostninger i alt	2.382	2.379	2.181	2.425	2.362	2.385
Resultat før af- og nedskrivninger	455	522	852	507	464	679
Af- og nedskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	462	462	465	479	436	449
Resultat af primær drift	-7	60	387	28	28	230
Finansielle poster, netto	-26	-26	-26	-45	-34	0
Resultat før skat	-33	34	361	-17	-6	230
Resultat før skat korigeret for poster af engangskarakter	20	25	114	16	-13	130
Periodens resultat	-26	27	268	0	-5	187
Egenkapital i alt	5.639	5.598	5.678	5.686	5.670	5.822
Indtjeningsgrad (EBITDA margin)	19,5	21,4	36,4	20,6	19,7	26,9
Egenkapitalforrentning (ROE) p.a.	-1,8	1,9	19,2	0,0	-0,4	13,0
Afkast af investeret kapital efter skat (ROIC efter skat) p.a.	-0,2	2,0	11,3	1,4	0,9	7,8

Strækingsregnskab 1. halvår 2019

DSB har udviklet en rapportering af økonomien for togdriften opdelt på aktivitetsområder for at bidrage til transparens i togdriftens økonomi og resultater. Kombineret med en opsplitning af operatøropgaven på strækninger bidrager dette til at give transparens om DSB's togdrift i Danmark, ligesom DSB løbende anvender strækingsregnskabet til at effektivisere.

Følgende kan fremhæves:

- Fjerntog har været underskudsgivende i 1. halvår 2019. Dette skyldes primært større sporarbejder i Himmerland og på Sjælland, hvilket har medført en lavere produktion og driftsomkostninger, men også faldende passageromsætning og stigende omkostninger til erstatningskørsel. Omvendt påvirkes resultatet af DSB's løbende effektiviseringer i administration og støttefunktioner
- Regionaltoogsstrækningerne i Øst og Vest har samlet set været underskudsgivende og kræver derfor tilførsel af midler fra den overskudsgivende trafik og fra statens kontraktbetaling. De enkelte strækningers rentabilitet er generelt afledt af betjeningsomfanget - som er fastlagt i kontrakten med staten - set i forhold til efterspørgslen henover driftsdøgnet
- Øresundstrafik havde i 1. halvår 2019 et overskud på 4 mio. kr. og har dermed medvirket til at finansiere underskudsgivende strækninger. Der er sket en tilgang af kunder og dermed en stigende passageromsætning. Samtidig påvirkes resultatet af de løbende effektiviseringer i administration og støttefunktioner
- S-togstrafik havde i 1. halvår 2019 et overskud på 1 mio. kr. og har ligeledes medvirket til at finansiere underskudsgivende strækninger. S-togstrafik havde et faldende antal kunder og dermed også faldende passageromsætning sammenlignet med 1. halvår 2018. Samtidig udgjorde S-togstrafik en større andel af DSB's samlede produktion sammenlignet med 1. halvår 2018 og bar dermed en større andel af de faste omkostninger i 1. halvår 2019. Begge forhold er med til at forklare det mindre overskud for S-togstrafik.

Aktivitetsområderegnskab

Offentlige serviceydelser, som DSB leverer i henhold til trafikkontrakten, opdeles i aktiviteterne 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 - fra drift af stationer, tilvejebringelse af togmateriel, planlægning og monitorering af den daglige togdrift til trafikinformation og billetsalg
- Generelle forpligtelser er aktiviteter, som er uafhængige af togdriften - for eksempel tilskud til ekstraomkostninger vedrørende tjenestemænd og udlejning af særlige bygninger på ikke-kommercielle vilkår.

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

I 1. halvår 2019 udgjorde Indtægter før udlejning af togmateriel 4.951 mio. kr. Indtægterne finansierer de leverede Offentlige serviceydelser.

Passageromsætningen udgjorde 2.559 mio. kr. i 1. halvår 2019 og er i strækningsregnskabet fordelt til Togkørselsydelserne¹⁾, hvilket vil sige passagertogtrafikken, mens Togsystemopgaverne i modellen i al væsentlighed finansieres af trafikkontraktbetaling. Provisionsindtægter fra salg af billetter fra andre operatører er fordelt til Systemer & Kanaler og udgjorde 47 mio. kr. af Andre driftsindtægter.

Den danske passagertogstrafik er præget af et stærkt ønske om sammenhæng i den kollektive trafik - herunder en integreret og ensartet kundeoplevelse på tværs af hele rejsen. For at kunne levere dette er sektoren for kollektiv trafik præget af en høj grad af integration og samarbejde på tværs af trafikselskaber og operatører samt fælles og integrerede kommercielle løsninger - som for eksempel Rejsekort, Rejseplanen, DOT samt Bus & Tog. Passageromsætningen er opgjort på baggrund af de indgåede aftaler om indtægtsdeling mellem trafikselskaber og operatører.

DSB varetager en integrerende rolle i den danske passagertogstrafik ved for eksempel at medfinansiere udviklingen af andre trafikselskabers trafiksystemer og trafikudbud. Som eksempel kan nævnes passagerindtægtsdelingen i hovedstadsområdet og udførelsen af entreprenørkørsel i Midt- og Vestjylland.

I forbindelse med passagerindtægtsdelingen i hovedstadsområdet er der en såkaldt metrodobbeltfaktor på 1,49. Denne medfører, at en passager, der rejser med Metroselskabet, vægter mere end en passager, der rejser med DSB, når indtægterne i hovedstadsområdet skal fordeles. DSB indregner i Nettoomsætningen effekten af den nuværende indtægtsdelingsmodel i hovedstadsområdet, som indebærer, at Metroselskabet I/S modtager en overproportional andel af de samlede passagerindtægter i hovedstadsområdet. Ved indgåelse af aftale i 2006 om indtægtsdeling i hovedstadsområdet blev det fastlagt, at DSB skulle kompenseres for det forventede tab af billetindtægter. Denne kompensation er videreført i DSB's trafikkontrakt for perioden 2015-2024, men medtager ikke effekten af et voksende metrorejsetal i perioden. Kontrakten tager således ikke højde for åbningen af Cityringen i efteråret 2019 med en øget økonomisk belastning af DSB fra metrodobbeltfaktoren.

Tilsvarende er indgået aftaler om udførelse af entreprenørkørsel for operatøren af trafikken i Midt- og Vestjylland - Arriva Danmark. Entreprenørkørsel betyder, at DSB afholder omkostningerne til fortsat betjening af en række afgang i Midt- og Vestjylland for derved at sikre direkte afgang for passagererne til resten af landet. Indtægterne fra entreprenørkørslen tilfalder Arriva Danmark, men DSB kompenseres gennem større kontraktbetaling fra staten. Der er tale om entreprenørkørsel på 3 strækninger, hvor DSB ikke har stor produktion, og dermed er det heller ikke mange passagerindtægter, som tilfalder Arriva i stedet for DSB - skønsmæssigt 2-3 mio. kr. pr. halvår.

I 1. halvår 2019 udgjorde de samlede Indtægter fra trafikkontrakter 2.042 mio. kr. Disse finansierer den underskudsgivende togkørsel og øvrige aktivitetsområder på grundlag af principper fastlagt i trafikkontrakten med staten. DSB har med visionen om et markedsorienteret DSB fremlagt en ambitiøs plan, der i kombination med statens investeringer i jernbaneinfrastrukturen og DSB's investering i Fremtidens Tog vil medføre et markant økonomisk råderum i DSB frem mod 2030. Dette vil kunne anvendes til enten at eliminere kontraktbetalingen eller til en kraftig reduktion af billetpriserne til gavn for passagerer og samfund.

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.

Af de samlede Indtægter før udlejning af togmateriel udgjorde Passageromsætning 52 procent, Indtægter fra trafikkontrakter 41 procent og Andre driftsindtægter 7 procent. Kontraktbetalingen er i overensstemmelse med trafikkontrakten med staten 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 finansierede 71 procent Togkørsel og 29 procent Togsystemopgaver.

Tabel 1: Resultat i Togdrift opdelt på aktivitetsområder, 1. halvår 2019

Beløb i mio. kr.	Offentlige service-ydelser	Togkørsel			Togsystem			Generelle forpligtelser	
		Fjern- & Regional-togstrafik	S-togs-traffic	Øresunds-traffic ⁴⁾	Stationer	Materiel	Systemer & Kanaler	Historiske ¹⁾	Engangsposter ²⁾
Passageromsætning	2.559	1.445	742	372	0	0	0	0	0
Indtægter fra trafikkon-trakter	2.042	860	0	0	383	124	675	0	0
Andre driftsindtægter ³⁾	350	50	15	9	38	89	137	9	3
Indtægter før udlejning af togmateriel	4.951	2.355	757	381	421	213	812	9	3
Udlejning af togmateriel	712	0	0	0	0	712	0	0	0
Indtægter i alt	5.663	2.355	757	381	421	925	812	9	3
Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer	264	198	40	25	0	0	1	0	0
Andre eksterne omkostninger	2.487	1.233	239	177	216	176	429	2	15
Personaleomkostninger	1.387	623	225	119	54	17	295	7	47
Omkostninger før leje af togmateriel	4.138	2.054	504	321	270	193	725	9	62
Leje af togmateriel	712	413	246	53	0	0	0	0	0
Omkostninger i alt	4.850	2.467	750	374	270	193	725	9	62
Resultat før af- og nedskrivninger	813	-112	7	7	151	732	87	0	-59
Af- og nedskrivninger	856	17	6	3	69	716	45	0	0
Resultat af primær drift	-43	-129	1	4	82	16	42	0	-59
Resultat efter skat i tilknyttede og associerede virksomheder	6	0	0	0	0	6	0	0	0
Finansielle poster, netto	-45	-1	0	0	-9	-22	-13	0	0
Resultat før skat	-82	-130	1	4	73	0	29	0	-59
Skat af periodens resultat	21								
Periodens resultat	-61								
Procentvis fordeling:									
Indtægter fra trafikkon-trakter		42%	0%	0%	19%	6%	33%	0%	0%
Indtægter før udlejning af togmateriel		48%	15%	8%	9%	4%	16%	0%	0%
Omkostninger før leje af togmateriel		50%	12%	8%	7%	5%	17%	0%	1%
Omkostninger, af- og nedskrivninger og finansielle poster	5.745	2.485	756	377	348	925	783	9	62

¹⁾ Generelle forpligtelser (Historiske) vedrører udlånte tjenestemænd, egne overtallige tjenestemænd, udlejning af særlige bygninger på ikke-kommercielle vilkår samt elimineringsposter.

²⁾ Generelle forpligtelser (Engangsposter) vedrører nettoavancer ved ejendomssalg i modervirksomheden og fratrædelsesomkostninger.

³⁾ Andre driftsindtægter indeholder gebyrer, erstatninger, husleje, materielleje samt indtægter fra Trafikuafhængige aktiviteter. For Systemer & Kanaler dækker de over provisionsindtægter fra salg af billetter fra andre operatører.

⁴⁾ Øresundstrafik omfatter Øresund - over broen samt Kyst- og Kastrupbanen.

I 1. halvår 2019 udgjorde Omkostninger før leje af togmateriel 4.138 mio. kr. for Offentlige serviceydelser. Heraf blev 70 procent anvendt til Togkørsel, 29 procent til Togsystem og resten til Generelle forpligtelser.

For både indtægter og omkostninger er 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 strækningsøkonomimodellen, der opdeler resultatopgørelsen i aktivitetsområder og beregner økonomien inden for hvert aktivitetsområde på grundlag af det estimerede aktivitetstræk i områderne.

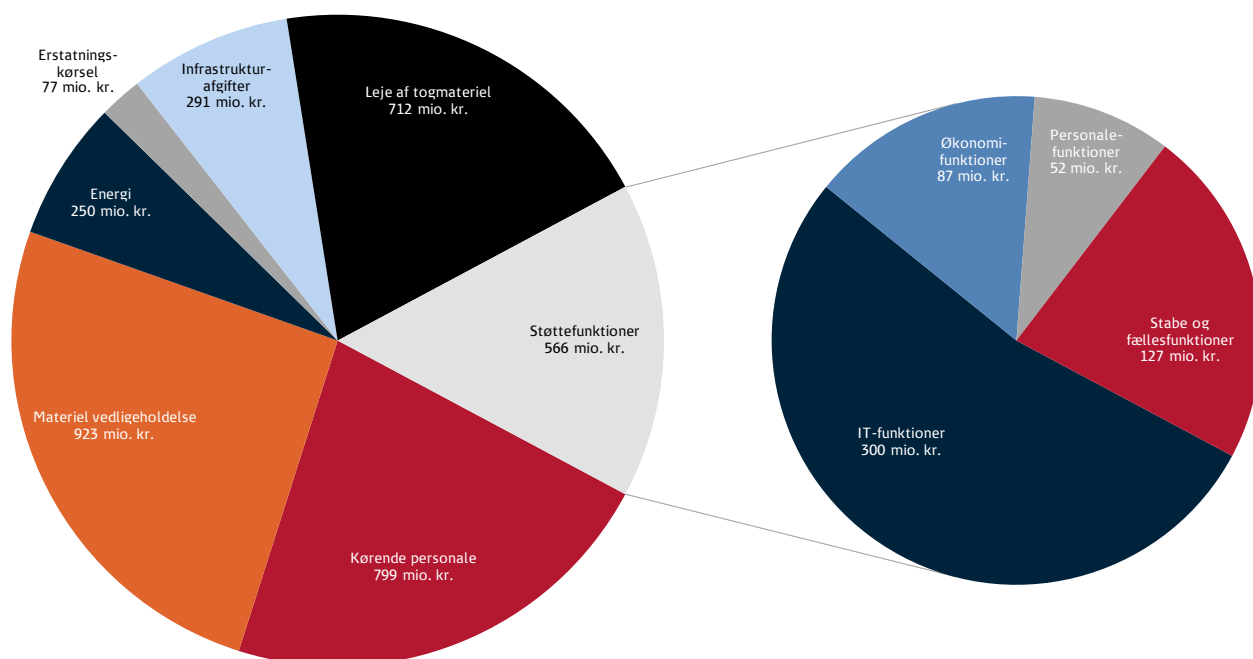
Omkostninger til Togkørsel

I 1. halvår 2019 anvendtes størstedelen af DSB's omkostninger inklusive af- og nedskrivninger og finansielle poster til Togkørsel (3.618 mio. kr.) fordelt på henholdsvis Fjern- & Regionaltogstrafik (2.485 mio. kr.), S-togstrafik (756 mio. kr.) og Øresundstrafik (377 mio. kr.), jævnfør Tabel 1.

Materiel vedligeholdelse og Leje af togmateriel udgjorde i alt 1.635 mio. kr. eller 45 procent af de samlede omkostninger til Togkørsel, mens omkostninger til Kørende personale udgjorde 799 mio. kr. eller 22 procent, jævnfør Figur 1.

Figur 1: Omkostninger til Togkørsel, 1. halvår 2019

Beløb i mio. kr.



De kommende år udføres et meget stort antal infrastrukturarbejder i Danmark. Disse er helt nødvendige, og når de er gennemført, vil de - sammen med nye elektriske tog - sikre en velfungerende og bæredygtig togdrift til gavn for DSB's kunder. Under infrastrukturarbejderne påvirkes DSB's økonomi i betydelig grad. Det gælder særligt i form af tab af passageromsætning, når kunder fravælger toget til fordel for andre transportformer, men også i form af øgede omkostninger til erstatningskørsel.

Banedanmarks bevillinger dækker projektkomkostninger til infrastrukturarbejder, mens DSB afholder omkostningerne til erstatningskørsel, når togdriften er hindret af sporspærring. DSB har i 1. halvår 2019 afholdt 77 mio. kr. til erstatningskørsel. Det er Banedanmark, der planlægger og udfører infrastrukturarbejderne.

DSB skal ifølge Regnskabsreglementet fordele de fulde omkostninger på aktiviteter og dermed også en andel af Støttefunktioner, som udgjorde 566 mio. kr. eller 16 procent af omkostningerne til Togkørsel. Støttefunktionerne indeholder tværgående IT-funktioner, Stabe og fællesfunktioner samt Økonomi- og Personalefunktioner. Mere end halvdelen af omkostningerne til Støttefunktioner er personale- og konsulentomkostninger. Resten indeholder omkostninger til softwareudvikling, licenser, udliciteret datadriftscenter, forsikringer, husleje og forbrugsomkostninger, markedsføring og afskrivninger mv.

Omkostninger til Støttefunktioner er fordelt på aktivitetsområder ud fra, hvor mange medarbejdere - omregnet til fuldtidsbeskæftigede, der medgår til at udføre de enkelte aktiviteter. Det betyder, at medarbejdertunge aktiviteter bærer en væsentlig andel af omkostningerne. Det har den konsekvens, at Togkørsel, hvor den største del af medarbejderne bidrager direkte som kørende personale og indirekte på værkstederne, trækker en forholdsvis stor andel af de samlede støttefunktionsomkostninger.

Omkostninger til Støttefunktioner er kun i begrænset omfang variable i forhold til omfanget af Togkørsel. Overdragelse af trafik til andre operatører har således ikke nævneværdig indflydelse på omkostningerne til tværgående IT-funktioner eller øvrige støttefunktioner.

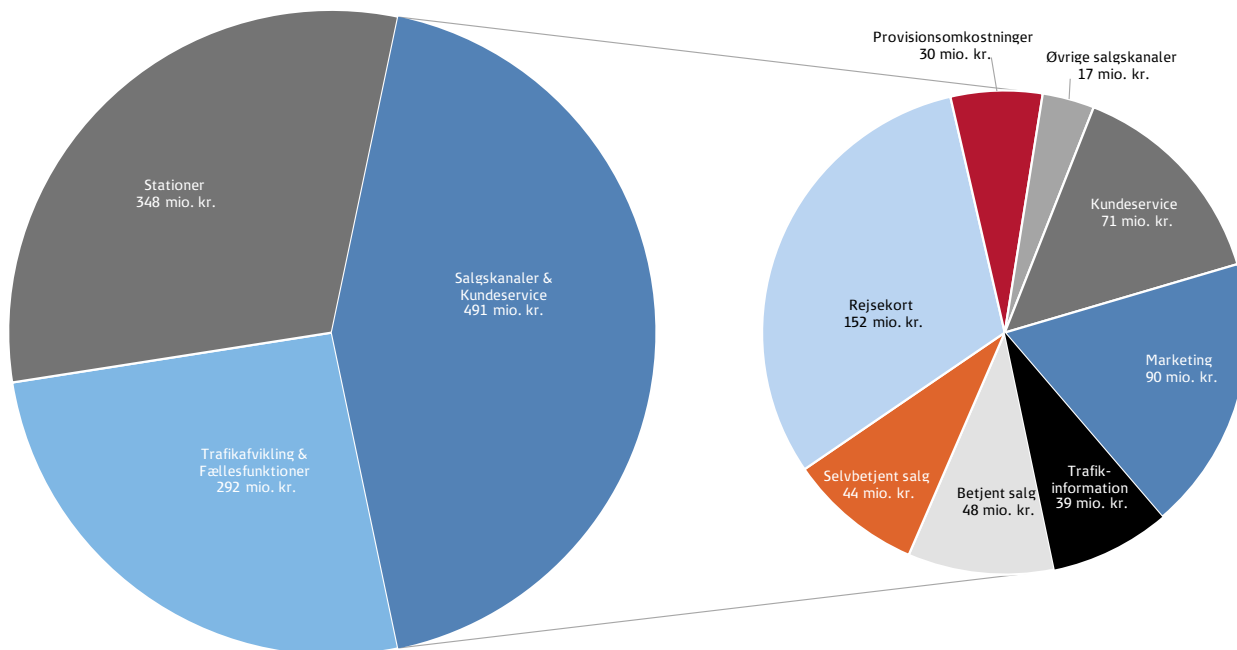
Omkostninger til Togsystem

Omkostningerne til Togsystem eksklusive Materiel, som er forudsætningen for sammenhængen i Danmarks togtrafik, udgjorde inklusive af- og nedskrivninger og finansielle poster 1.131 mio. kr., jævnfør Tabel 1. Heraf blev 783 mio. kr. eller 69 procent anvendt til Systemer & Kanaler, som består af Trafikafvikling & Fællesfunktioner samt Salgskanaler & Kundeservice, mens 348 mio. kr. eller 31 procent blev anvendt til Stationer.

Salgskanaler & Kundeservice indeholder kundevendte aktiviteter såsom billetsalgskanaler (Betjent salg, Selvbetjent salg og Øvrige salgskanaler), Kundeservice, Trafikinformation, Rejsekort (DSB's medfinansiering af rejsekortsystemet) og Marketing. Trafikafvikling & Fællesfunktioner indeholder trafikvendte aktiviteter såsom personale-, materiel- og trafikplanlægning, trafikuddannelse, sikkerhed, overvågning og styring af togtrafikken i de driftscentre mv., som DSB driver sammen med Banedanmark. Togsystem skal på linje med Togkørsel opgøres til de fuldt fordelte omkostninger og derfor bære en andel af de samlede støttefunktioner.

Figur 2: Omkostninger til Togsystem, 1. halvår 2019

Beløb i mio. kr.



Strækningsregnskab

Strækningsregnskabet er primært et internt analyseredskab, som DSB benytter til at forstå sammenhængene i driften og til at analysere og optimere økonomien i de enkelte strækninger. Oplysningerne om økonomien i togkørslen på enkeltstrækninger giver et godt overblik over de samfundsmæssige prioriteringer i dansk togdrift.

I et bredere perspektiv er strækningsregnskabet velegnet til at vise det betydelige omfang af aktiviteter, DSB har ved siden af selve togkørselsaktiviteterne - lige fra planlægning og monitorering af trafikken, kundeservice og distributionssystemer til stationsdrift. Dette er opgaver, som DSB også varetager på vegne af og i samarbejde med de øvrige aktører i den kollektive trafik.

Strækningsregnskabet er derimod ikke velegnet til at sammenligne økonomi mellem operatører - heller ikke selv om sammenligning alene fokuserer på togkørselsaktiviteterne - ligesom det ikke kan anvendes som et opslagsværk til justering af omkostningerne ved afgivelse af strækninger. Dette skyldes, dels at strækningsregnskabet er et fordelingsregnskab, dels at DSB's omkostninger - som alle andre virksomheders omkostninger - i forskelligt omfang er variable med produktionsomfang. Det betyder, at dele af omkostningerne kun har en ringe eller slet ingen sammenhæng med, hvor mange tog- eller pladskilometer der køres. Således gælder, at der ikke er nogen nævneværdig sammenhæng mellem togkørselens omfang og omkostninger til for eksempel salgs- og distributionskanaler, planlægningssystemer og overvågningscentre. Når DSB afgiver togtrafik har det den effekt, at DSB mister stordriftsfordele og muligheder for tværgående synergier.

Strækningsregnskabet er baseret på aktivitetsområdet Togkørsel, som afspejler omkostningerne ved at køre tog. Omkostningerne fordeles på strækningerne i forhold til aktivitetstrækket, og støttefunktionerne fordeles på strækningerne efter det antal fuldtidsansatte, der medgår til de enkelte aktiviteter, jævnfør Tabel 2 og Tabel 3.

Et positivt resultat udtrykker, at strækningen har kørt med overskud og dermed kan drives uden tilskud fra staten. Et negativt resultat udtrykker omvendt, at strækningen har kørt med underskud og skal tilføres finansiering fra overskudsgivende strækninger og/eller statslig kontraktbetaling.

Modeltilpasninger af Strækningsøkonomimodellen i 2019

I 2019 er følgende tilpasninger blevet indarbejdet i strækningsøkonomimodellen:

- Ny strækningsdefinition i Øresundsregionen

Det har vist sig nødvendigt at revidere definitionen af strækningen København - Malmø, således at produktionen på den svenske side af Øresund Grænse er udeladt. Dette sker for at følge definitionen i den oprindelige trafikkontrakt med staten.

Tabel 2: Strækningsregnskab for Togkørsel Fjerntog, Regional Vest og Øst, 1. halvår 2019

Beløb i mio. kr.	Passa- ger- omsæt- ning	Indtæg- ter i alt	Kørende perso- nale	Mate- riel vedli- gehol- delse	Energi	Erstat- nings- kørsel	Infra- struktur- afgifter	Direkte omkost- ninger i alt	Leje af materiel (gns. omk.)	Støtte- funkti- onsom- kostnin- ger	Resultat
København - Aarhus - Aalborg (InterCityLyn)	300	307	-73	-86	-26	-17	-40	-242	-66	-51	-52
København - Aalborg (InterCity)	413	424	-112	-103	-32	-6	-79	-332	-80	-77	-65
København - Esbjerg (InterCity)	243	247	-53	-51	-18	-3	-46	-171	-43	-37	-4
Fjerntog	956	978	-238	-240	-76	-26	-165	-745	-189	-165	-121
Odense - Svendborg	18	19	-10	-26	-3	-2	-2	-43	-10	-7	-41
Odense - Ringe	3	4	-4	-9	-1	-1	-1	-16	-4	-3	-19
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	44	46	-22	-75	-11	0	-7	-115	-16	-15	-100
Aarhus - Fredericia	6	6	-4	-10	-2	0	-1	-17	-3	-2	-16
Odense - Fredericia	9	9	-10	-25	-4	0	-2	-41	-6	-7	-45
Aarhus - Fredericia - Flensborg	9	10	-10	-7	-2	0	-3	-22	-5	-7	-24
Fredericia - Sønderborg	18	19	-15	-8	-3	0	-3	-29	-7	-10	-27
Aarhus - Langå - Struer	0	0	-4	-2	-1	0	-1	-8	-1	-2	-11
Aarhus - Langå - Aalborg	2	2	-1	-1	0	0	0	-2	-1	-1	-2
Aarhus - Hamborg	21	22	-6	-9	-3	0	-2	-20	8	-4	6
Fredericia - Vejle - Struer	35	39	-30	-42	-9	0	-6	-87	-15	-21	-84
Struer - Thisted	0	0	-2	-1	0	0	0	-3	-1	-2	-6
Regional Vest	165	176	-118	-215	-39	-3	-28	-403	-61	-81	-369
København - Kalundborg	46	49	-33	-62	-13	0	-5	-113	-27	-24	-115
København - Holbæk	63	66	-26	-42	-14	0	-3	-85	-38	-20	-77
København - Roskilde	2	3	-6	-5	-1	0	-1	-13	-3	-4	-17
København - Ringsted	38	40	-18	-27	-6	0	-3	-54	-15	-13	-42
København - Slagelse	30	31	-6	-7	-2	-1	-2	-18	-7	-4	2
København - Nykøbing F - Rødby Færge	110	114	-46	-75	-23	-29	-8	-181	-63	-34	-164
København - Hamborg	18	19	-8	-9	-3	-2	-1	-23	8	-6	-2
Roskilde - Køge - Næstved	17	19	-19	-38	-7	-4	-4	-72	-18	-14	-85
Regional Øst	324	341	-162	-265	-69	-36	-27	-559	-163	-119	-500
Fjern- & Regionaltogstrafik	1.445	1.495	-518	-720	-184	-65	-220	-1.707	-413	-365	-990

Tabel 3: Strækingsregnskab for Togkørsel Øresund og S-tog, 1. halvår 2019

Beløb i mio. kr.	Passa- ger- omsæt- ning	Indtæg- ter i alt	Kørende perso- nale	Mate- riel vedli- gehol- delse	Energi	Erstat- nings- kørsel	Infra- struktur- afgifter	Direkte omkost- ninger i alt	Leje af materiel (gns. omk.)	Støtte- funkti- onsom- kostnin- ger	Resultat
København - Helsingør	170	176	-72	-37	-17	-2	-9	-137	-35	-49	-45
København - Malmø	202	205	-28	-18	-9	-2	-62	-119	-18	-19	49
Øresundstrafik	372	381	-100	-55	-26	-4	-71	-256	-53	-68	4
Central (Hellerup - Valby)	289	293	-48	-28	-7	-2	-	-85	-55	-35	118
Køge (Sydhavn - Køge)	96	99	-32	-32	-9	-1	-	-74	-49	-24	-48
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	66	67	-13	-10	-3	-1	-	-27	-17	-10	13
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	82	84	-25	-25	-7	-1	-	-58	-37	-18	-29
Farum (Ryparken - Farum)	49	50	-17	-15	-4	-2	-	-38	-24	-13	-25
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	85	86	-23	-22	-6	-1	-	-52	-34	-17	-17
Klampenborg (Charlottenlund- Klampenborg)	15	16	-5	-4	-1	0	-	-10	-6	-3	-3
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	60	62	-18	-12	-3	0	-	-33	-24	-13	-8
S-togstrafik	742	757	-181	-148	-40	-8	-	-377	-246	-133	1
Togkørsel ekskl. Indtægter fra trafikkontrakter	2.559	2.633	-799	-923	-250	-77	-291	-2.340	-712	-566	-985
Beregnet trafikkontraktbetaling	-	860	-	-	-	-	-	-	-	-	860
Togkørsel inkl. Indtægter fra trafikkontrakter	2.559	3.493	-799	-923	-250	-77	-291	-2.340	-712	-566	-125

Finanskalender

Forventet offentliggørelse af delårs- og årsrapport mv.:

1.-3. kvartal 2019	7. november 2019
Årsrapport 2019	6. februar 2020
Virksomhedsmøde	10. marts 2020

Publikationer

Delårsrapport 2019 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 Boligministeriet

Revision

Ernst & Young
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR nr. 30700228

Rigsrevisionen

Bank

Nordea Bank Danmark A/S

Redaktionsansvarlige

Marianne Holmbjerg
Martin Buchtrup Larsen
Anders Reinholt
Niels-Otto Fisker