

# STRÆK- NINGSS- REGN- SKAB 2013

# Forord

## **Segmenteret forståelse af økonomien er afgørende.....**

DSB har de seneste par år genoprettet økonomien gennem omfattende effektiviseringer. Det fokus vil fortsætte, men det er derudover afgørende, at vi får en dybere indsigt i økonomien ikke bare overordnet, men på de respektive strækninger. Kun med en nuanceret forståelse heraf, kan vi drive DSB effektivt og bidrage til de politiske drøftelser om den kollektive trafik.

Strækningsøkonomimodellen er værktøjet, vi benytter til at nedbryde økonomien. Med udgangspunkt i DSB's regnskab og på basis af en række forudsætninger og fordelingsantagelser, skabes økonomien for de enkelte strækninger.

## **..... men ved segmentering opstår desværre usikkerhed**

Dermed affødes dog også et niveau af usikkerhed, der ikke er til stede samlet set.

Udfordringen er i forhold til andre brancher drevet ikke mindst af, at kundeopgørelsen (som omtalt også i DSB's Årsrapport 2013 på side 15) baseres på ad hoc tællinger, vejninger mv. I den kollektive trafik er det således forventet, at man kan gå ombord i bus, metro og tog uden nødvendigvis at have rejsehjemmel til en specifik afgang. Det er vanskeligt at forestille sig, at det ville blive accepteret i flybranchen..... Usikkerheden forbundet med sådanne stikprøver tiltager naturligvis ved fordelingen ud på de enkelte strækninger, og vil kun kunne elimineres, hvis den enkelte kundes rejse registreres fuldstændigt. Rejsekortet vil forbedre det forhold, men er ikke den eneste form for rejsehjemmel, så usikkerheden må forventes at vedvare.

På strækningsniveau er der derudover et vist niveau af økonomisk usikkerhed forbundet med det faktum, at DSB driver trafik i en samlet pulje. Derved opnås stordrifts- og netværksfordele på både materiel- og personalesiden, men det resulterer også i, at mange omkostninger på strækningsniveau er fordelte snarere end aktivitetsbestemte.

## **Derfor skal strækningsøkonomien bruges med forsigtighed**

Udover den allerede omtalte økonomiske usikkerhed forbundet med strækningsopdelingen, er det vigtigt at de rette parametre anvendes, hvis tallene skal bruges til sammenligning.

Omkostningen pr. togkm. kan eksempelvis kun anvendes på strækninger med sammenlignelige materieltyper, hastigheder, infrastrukturafgifter og standsningsmønstre samt betjening og service. For omkostninger pr. personkm. er belægningsprocenter afgørende, men jo ofte politisk bestemt. Endelig omfatter DSB's omkostningstal den fulde omkostning, hvorimod andre operatører ikke nødvendigvis får fuldt fordelte omkostninger fra deres udenlandske hovedkontorsfunktioner.

Strækningsøkonomien er altså i dag endnu ikke et entydigt styrings- eller sammenligningsværktøj, og modellen skal derfor benyttes med stor forsigtighed, hvis man vil undgå at komme til at drage forkerte driftsøkonomiske beslutninger eller sammenligne æbler med pærer.

## **Jernbanen har en stor andel af givne omkostninger.....**

De givne omkostninger udgør hele 41%, heraf 5% infrastruktur, 6% energi, 7% ikke-afløftningsberettiget moms og lønsumsafgift samt 23% afskrivninger og forrentning.

Derudover er omkostninger til reparation og vedligehold på 14% semi-faste, da de i stort omfang er myndighedsreguleret. Endelig er de 19% til kørende personale i realiteten også semi-faste. Udbuddet på den arbejdskraft er nemlig monopoliseret, hvilket også historisk har resulteret i et højt omkostningsniveau på jernbanen.

Tilbage er mere variable omkostninger på niveau af 26% til det øvrige personale og salg samt øvrige omkostninger.

#### **..... og relativ beskeden mulighed for prisdifferentiering**

På mange måder er prisdifferentieringen i den kollektive trafik stor (periode og pendlerkort er generelt 65% og klippekort omkring 25% af standardpriserne). Prisdifferentieringen er imidlertid reelt vendt på hovedet. Således er priserne gennemsnitligt lavest (pendlerkort) i myldretiden, hvor efterspørgslen og omkostningerne er størst. Det skal bemærkes, at det jo er myldretidskapaciteten (som kun kører 1-2 afgang dagligt), der reelt dimensionerer omkostningerne til materiel og personale.

Det forhold er naturligvis uhensigtsmæssigt fra et driftsøkonomisk synspunkt. Fra et nationaløkonomisk synspunkt er det muligvis anderledes, og prisstrukturen i den kollektive trafik er derfor i høj grad båret af politiske snarere end forretningsmæssige overvejelser. Et andet eksempel på, at jernbanebranchen, selvom den ofte sammenlignes med flybranchen, ikke har meget med den at gøre....

#### **Videreudviklingen af jernbanen kræver en overordnet langsigtet plan**

I en branche, hvor indtægterne i høj grad er givne og omkostningerne ligeså, kommer konkurrence i overvejende grad til at dreje sig om differentiering på  $\frac{1}{4}$  af omkostningerne. Med andre ord skal risici forbundet med konkurrence sikres på et relativt beskedent område.

Dertil skal bemærkes, at den lave "falde bort"-andel er forbundet med en ikke ubetydelig risiko for dobbeltomkostninger på kort og mellemlangt sigt. Et udbud af Aalborg-Frederikshavn vil ikke ændre på omkostninger til DSB's billetsystemer og salgskanaler eller generelle koncernfunktioner, men derimod resultere i et eller andet omfang af dupletter.

Erfaringerne fra godssektoren og den engelske passagertrafik er ikke værd at gentage, navnlig ikke i et årti, hvor selve infrastrukturen gennemgår omfattende ombygning.

Der er således behov mere end nogensinde for en nøje gennemtænkt plan, hvor der tages højde for realiteter og ambitioner for jernbanebranchen og den kollektive trafik. Uden den risikerer de umiddelbare gevinster ved konkurrence alt for let at gå mere end tabt.

Taastrup, den 7. marts 2014



---

Jesper Lok  
Administrerende direktør



---

Stig Pastwa  
Økonomidirektør

# Strækingsregnskab 2013

Strækingsregnskab 2013 før kontraktbetaling										
Mio. kr. /km.	Passagerindtægter	Nettoomkostninger	Resultat	Passagerindtægter pr. personkm	Nettoomkostninger pr. togkm	Nettoomkostninger pr. pladskm	Resultat pr. togkm	Resultat pr. personkm	Togkm	Personkm
Lyntog	1.096	1.309	-214	0,90	178	0,64	29	0,18	7,34	1.213
Bornholm	11	40	-29	1,16	166	0,72	120	3,04	0,24	9
København - Aarhus	1.425	1.698	-273	0,93	214	0,67	34	0,18	7,92	1.526
Middelfart-Sønderborg, Fredericia-Esbjerg	103	248	-145	0,91	103	0,55	60	1,29	2,42	113
Vejle-Struer / Langå-Struer-Thisted	4	13	-9	0,85	102	0,58	71	1,93	0,13	5
Aarhus-Frederikshavn	62	236	-174	0,75	117	0,69	87	2,12	2,01	82
InterCity i alt	1.604	2.235	-630	0,92	176	0,65	50	0,36	12,72	1.735
København-Holbæk	42	119	-77	0,80	313	0,61	203	1,46	0,38	53
København-Kalundborg	110	431	-322	0,78	285	0,72	213	2,30	1,51	140
København-Nykøbing F-Rødby	244	691	-447	0,70	212	0,52	137	1,28	3,26	350
København-Næstved-Nykøbing F	1	3	-2	0,76	202	0,51	119	1,09	0,01	2
København-Ringsted	49	192	-143	0,75	175	0,51	130	2,17	1,10	66
København-Roskilde	5	78	-72	0,76	197	0,60	183	10,60	0,39	7
København-Slagelse	2	4	-2	0,69	227	0,52	130	0,92	0,02	2
Roskilde-Køge-Næstved	23	145	-122	0,68	136	0,93	114	3,51	1,06	35
Regional Øst i alt	477	1.664	-1.187	0,73	215	0,59	153	1,81	7,74	654
Fredericia-Padborg/Sønderborg	8	22	-14	0,92	100	0,53	65	1,72	0,22	8
Fredericia-Vejle-Herning-Holstebro-Struer	23	103	-79	0,74	86	0,60	66	2,51	1,20	32
Odense-Fredericia	16	80	-64	1,08	101	0,57	81	4,21	0,79	15
Odense-Svendborg	39	142	-103	1,05	107	0,88	77	2,77	1,33	37
Aalborg-Hjørring-Frederikshavn	16	111	-95	0,75	127	0,81	108	4,41	0,88	22
Aarhus-Fredericia-Esbjerg	91	342	-252	0,80	116	0,62	85	2,21	2,95	114
Aarhus-Grenaa	25	142	-117	0,78	123	1,00	101	3,63	1,16	32
Aarhus-Langå-Aalborg	19	36	-17	0,70	122	0,86	57	0,61	0,30	28
Regional Vest i alt	238	979	-741	0,83	111	0,70	84	2,58	8,83	287
Internationale tog	126	216	-90	1,07	178	0,71	74	0,77	1,22	117
Central (Hellerup-Valby)	520	426	94	-	163	0,45	-36	-	2,62	-
Køge (Sydhavn - Køge)	168	396	-228	-	115	0,31	66	-	3,44	-
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	122	157	-35	-	143	0,40	32	-	1,10	-
Frederikssund (Langgade-Frederikssund)	152	363	-211	-	122	0,34	71	-	2,98	-
Farum (Ryparken-Farum)	85	192	-107	-	118	0,33	66	-	1,63	-
Hillerød (Bernstorffvej - Hillerød)	165	305	-139	-	127	0,34	58	-	2,41	-
Klampenborg (Charlottenlund - Klampenborg)	30	52	-21	-	128	0,40	53	-	0,40	-
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	111	137	-26	-	98	0,49	19	-	1,40	-
S-tog i alt	1.354	2.027	-674	-	127	0,36	42	-	15,98	-
Strækninger i alt	4.895	8.431	-3.536	-	157	0,54	66	-	53,82	-

Note: Det er ikke praktisk muligt med DSB's nuværende systemer at opgøre personkm pr. strækning for S-tog

Strækingsregnskabet er en fordeling af "Passagertrafik før kontraktbetaling" på enkeltstrækninger.

Resultatet af togdriften på -3.536 mio. kr. før kontraktbetalingen er stort set uændret i forhold til 2012 (-3.527), men underliggende er der en række forhold, der har ændret sig.

Nettoomkostningerne til togdriften steg med 197 mio. kr., hvilket primært skyldes at der er kørt mere med IC4 og IC2 i 2013, som er relativt dyre tog ikke mindst under idriftsættelsesfasen og medfører højere afskrivninger. Modsat stiger passagerindtægterne med 189 mio. kr. hvilket primært afspejler den generelle prisudvikling.

I løbet af 2013 har DSB afholdt ekstra omkostninger til de to storme i oktober og december, samt yderligere omkostninger som følge af EU-afgørelsen om rådighedsløn til tjenestemænd. Derudover har DSB afholdt en række omkostninger til bl.a. fremtidens tog og materielplan 2030.

### Lyntog

Passagerindtægterne er steget med 30 mio. kr. på Lyntog hvilket svarer til den generelle prisudvikling. Nettoomkostningerne er steget med 55 mio. kr. som følge af en produktionsstigning, men samtidig er omkostningen pr togkm faldet med 4 kr., hvilket er et udtryk for effektivisering på bl.a. kørende personale.

### InterCity

Passagerindtægterne er steget med 65 mio. kr. til 1.604 mio. kr., hvilket primært skyldes den generelle prisudvikling men også en stigning i den gennemsnitlige pris pr. rejse (længere rejse). Nettoomkostningerne er steget 23

mio. kr. til 2.235 mio. kr. men omkostningerne pr. togkm er faldet med 3 kr.

### Regional Øst

Passagerindtægterne er steget med 5 mio. kr. til 477 mio. kr. Stigningen er mindre end den generelle prisstigning hvilket skyldes mindre fald på antallet af rejser. Nettoomkostningerne er steget hele 141 mio. kr. til 1.664 mio., som følge af større produktionsomfang herunder i højere grad kørsel med dobbeltdækkere af hensyn til pendlertrafikken. Prisen per pladskm. er således uændret 0,59 øre.

### Regional Vest

Passagerindtægterne er steget med 7 mio. kr. som følge af de generelle prisstigninger. Nettoomkostningerne er steget med 49 mio. kr. på trods af et mindre produktionsfald på. Årsagen er indfasningen af IC4 materiellet, som kun delvist modsvares af et fald i personaleudgifter.

### S-tog

Passagerindtægterne i S-tog er steget med 77 mio. kr. som følge af en mindre stigning i antal rejser og den generelle prisudvikling. Nettoomkostningerne er faldet med 67 mio. kr. på trods af en produktionsstigning. Omkostningsfaldet skyldes primært et fald i materieludgifterne inkl. afskrivninger som følge af, at der i 2012 ekstraordinært blev afskrevet på gearkasser. Derudover er opkrævningen af infrastrukturafgifterne ændret således at DSB ikke afholder udgiften, men bliver trukket tilsvarende i kontraktbetalingen.

# Model & fordelingsnøgler

## Ændringer

Strækningsregnskabet for 2013 er en videreudvikling af DSB's strækningsøkonomimodel, som er udarbejdet i overensstemmelse med Regnskabsreglementet for DSB.

Den væsentligste ændring i strækningsøkonomimodellen for 2013 er, at S-tog er indarbejdet i overensstemmelse med overgangsreglerne til regnskabsreglementet.

DSB har derudover i 2013 arbejdet på at forbedre den statistiske fordeling af rejser og indtægter som omtalt herunder.

I forbindelse med ændringen af regnskabsreglementet er der kommet øget fokus på opgørelsen af forskellen mellem de samlede passagerindtægter og omkostninger ved driften af de forskellige togsystemer.

Dette ændrede fokus betyder, at alle indtægter og omkostninger, som medgår ved udførelsen af aktiviteter i forbindelse med trafikkontrakten, fordeles til togsystem bortset fra særlige øvrige forpligtelser. Det vil sige, at stations-, distributions- og salgskomkostninger fordeles til togsystemerne, hvor de i det tidligere regnskabsreglement blev opgjort som selvstændige slutprodukter.

Derudover er det i 2013 kun de opgjorte poster fra delområder, resultater fra datterselskaber og enkeltposter, som fordeles til konkurrenceudsatte aktiviteter i strækningsmodellen. Der udarbejdes delområderegnskaber udenfor modellen for delområder med en omsætning på over 10 mio. kr. ekstern og koncernintern handel. Resultaterne for delområderne indarbejdes i strækningsregnskabet på artkonto-niveau med de beregnede beløb. Det vil sige, at indtægter fra salg af koncernydelse til datterselskaber samt fra ekstern og øvrigt koncerninternt salg af ydelse med en omsætning på under 10 mio. kr. behandles som omkostningsminimeringer hos de enheder, der har produceret ydelsen. Indtægterne fordeles til aktiviteter og videre til togsystemerne efter

samme principper som enhedens øvrige poster.

Fra og med 2013 bliver alle koncernomkostninger fordelt direkte til kapacitetsenhederne ud fra fuldtidsansatte i kapacitetsenhederne. Derved afspejles enhedernes træk på f.eks. personale ressourcer på en mere direkte måde end tilfældet var med en arbitrær fordelingsnøgle.

Derudover er modellen tilpasset de forretningsmæssige og organisatoriske ændringer, som DSB har gennemført i 2013.

## Indtægts- og rejsefordeling

Den anvendte Indtægts- og rejsefordeling på togsystemer i 2012 modellen har vist sig at indeholde væsentlige strukturelle problemstillinger som gjorde, at den ikke på alle punkter afspejlede passagerens rejseveje i 2012. Indtægts- og rejsefordelingen påvirker både fordelingen af passagerindtægterne og fordelingen af salgs- og stationsomkostningerne.

DSB har samlet set et godt kendskab til passagerens rejsemønstre. Problemstillingen består i at tilknytte en rejse og dermed en indtægt til det enkelte togsystem. En passager fra København til Roskilde kan f.eks. vælge mellem 8 togsystemer, som alle stopper i Roskilde. Fordelingen af rejser mellem København og Roskilde baserer sig bl.a. på tællinger i de enkelte tog foretaget af togpersonalet og rejseundersøgelser foretaget af COWI. Når rejsen er tilknyttet til et togsystem skal den tilhørende indtægt identificeres. Ved tællinger i toget er billettypen (Billet, Pendlerkort, klippekort mv.) ukendt og derved er indtægten for den enkelte rejse svær at fastslå.

Rejsekortet vil ikke løse denne problemstilling eftersom en rejse på Rejsekort fortsat blot vil indikere at passageren er rejst fra København til Roskilde, men ikke hvilken af de 8 mulige togsystemer, der er benyttet.

DSB har revideret den del af modellen som tilknytter en rejse til et togsystem, hvor rejsen

ikke kan henføres entydigt til et togsystem. I modellen for 2012 blev alle "mulige" rejseveje uden hensyn til den korteste rejsevej opgjort og anvendt. Det gav nogle uhensigtsmæssige rejsekombinationer som i 2013 er korrigeret ved at gennemtvinge, at den korteste rejsevej mellem to destinationer altid vælges.

DSB har fortsat nogle udfordringer med forelingen på togsystemer specielt omkring hovedstadsområdet, hvor en stor del af rejserne kommer fra HUR samarbejdet. DSB vil fortsat arbejde med at forbedre modellen på dette område.

### Korrigeret strækningsekonomi for 2012

Som konsekvens af de uhensigtsmæssigheder som er konstateret i rejse- og indtægtsfordelingen på strækninger har DSB valgt at udarbejde et korrigeret strækningsekonomi-regnskab for 2012.

Som en ekstra oplysning har DSB i samme ombæring udarbejdet S-tog strækningsekonomi-regnskab for 2012. Det korrigerede regnskab fremgår af tabellen på side 10.

### Metode

Strækningsekonomit regnskabet bygger på en aktivitetsbaseret fordelingsmodel, som er udarbejdet i overensstemmelse med regnskabsreglementets § 2 samt fortolkningsspørgsmål stillet af DSB til ministeriet.

Det regnskabsmæssige grundlag for strækningsekonomit regnskabet er samtlige driftsregnskabsposter for DSB SOV bortset fra selskabsskat. Fra og med 2013 regnskabet indgår S-tog i DSB SOV.

Alle regnskabsposter fra DSB SOV inkl. S-tog medtages i modellen, hvilket sikrer sammenligneligheden med driftsregnskabet.

I modellen grupperes de bogførte registreringer til de indtægts- og omkostningsgrupper, der afspejler DSB SOV's ressourceforbrug på

forskellige typer af opgaver. Dette ressourceforbrug fordeles til aktiviteter, der afspejler DSB SOV's forskellige jernbanedriftsfunktioner. Ressourceforbruget fordeles ud fra aktiviteterne anvendelse af de forskellige ressourcer. Aktiviteterne fordeles ud på Togsystemer, Øvrige forpligtelser eller Konkurrenceudsatte aktiviteter ud fra slutprodukters træk på aktiviteterne.

### Passagertrafik

Passagertrafik underopdeles i togsystemer. Togsystemerne er i 2013 Lyntog, InterCity, Regional Øst, Regional Vest, S-tog og Internationale tog.

De overordnede togsystemer på Fjern- og Regionaltog underopdeles i deltogstrækninger, der svarer til de ruter, hvor passagererne kan rejse med tog mellem to stationer uden togskift. Grupperingen af delstrækninger sker på baggrund af oplysninger om togkategorier og geografi i DSB's produktionssystem. Begrebet togkategori stammer fra arbejdet med køreplanlægning, hvor man opdeler tog i f.eks. Regional Øst, Regional Vest, InterCity, Eurocity, Lyntog osv. S-tog underopdeles i 7 delstrækninger som opdeler S-banenettet i fem fingre, en central del samt Ringbanen.

### Fordelingsnøgler

Modellen, der er grundlaget for strækningsekonomit regnskabet, er udviklet ud fra målsætningen om, at modellen skal afspejle DSB SOV's indtægts-, omkostnings- og produktionsstruktur samt give transparens og forklarlige resultater. Da modellen er en fordelingsmodel, vil størrelsen af indtægter og omkostninger pr. togsystem afhænge af valget af omkostningsgrupperinger og fordelingsnøgler.

I modellen opgøres omkostninger og indtægter for de kapacitetsenheder i de forskellige direktørområder, som producerer ydelser til vores kunder eller for andre enheder i DSB. Indirekte omkostninger til administrative stabs- og støttefunktioner i direktørområderne fordeles til kapacitetsenhederne ud fra antallet af fuldtidsansatte i kapacitetsenhederne.

Fordelingen fra aktiviteter sker overordnet efter fire forskellige principper.

Hvis aktiviteten kun udføres for at betjene et enkelt togsystem, vil der ske en direkte fordeling til dette togsystem.

Hvis aktiviteten i stedet udføres for at kunne køre flere eller alle togsystemer, vil omkostningerne blive fordelt på togsystemerne efter en relevant produktionsparameter. I tabellen nedenfor fremgår de væsentligste fordelingsnøgler for de produktionsrettede aktiviteter.

Fordelingsnøgler for produktionsrettede aktiviteter	
Passagerindtægter	Indtægtsfordeling
Salgsydelse	Delrejser
Stationsydelse	Delrejser
Energi	Litrakm
Togbetjening	Turtimer
Togfremføring	Turtimer
Klargøring	Litratimer
Materiel	Litratimer
Vedligehold	Litrakm
Baneafgifter	Baneafgifternes fordeling
Catering	Turtimer

Hvis en aktivitet vedrører en enkelt større station i form af f.eks. rengøring, vedligehold af stationsbygningen eller billetsalget på stationen, vil omkostningerne blive fordelt på togsystemerne efter fordelingen ud fra, hvordan antallet af afrejsende fra den pågældende station fordeler sig på togsystemerne.

Hvis en aktivitet ikke har en sporbar sammenhæng til produktionen på togsystemerne, vil omkostninger blive fordelt til togsystemerne efter en arbitrær fordelingsnøgle.

Nedenstående tabel viser, hvor stor en del af de samlede omkostninger på togsystemerne, der bliver fordelt med forskellige typer af fordelingsnøgler.

Anvendte fordelinger til togsystemer	
	Procent
Turtimer togfører og lokofører	28
Litrakm	18
Delrejser	15
Litratimer	15
Pladskm	14
Baneafgifter	6
Andet	4
I alt	100

## Klassificering af regnskabsposter og aktiviteter

Alle omkostningsarter er klassificeret efter deres skønnede variabilitet. Direkte poster varierer direkte med produktionsniveauet for togsystemerne, mens særbestemte poster ikke varierer direkte med produktionsniveauet, men alligevel har en sammenhæng til den samlede produktionen på togsystemerne. Indirekte poster varierer kun i meget begrænset omfang med produktionsomfanget. Det er f.eks. overordnede kapacitetsomkostninger på direktørniveau og i de centrale stabe.

Ressourcerne er klassificeret efter type, som afspejler omkostnings nærhed med produktionen. Direkte poster er poster, der direkte kan henføres til produktionen f.eks. energi. Produktionsenheder er udførende enheder, der leverer ydelser til DSB's kunder f.eks. et værksted. Områdeoverhead som er decentrale enheder, som leder eller supporterer de udførende produktionsenheder f.eks. om-bord-service sekretariat. Koncern overhead er enheder, der udfører centraliserede support ydelser f.eks. personale opgaver.

Kombinationen af artens variabilitet og ressourcearten gør det muligt at klassificere modellens variabilitet. Således vil en lønart være klassificeret som en direkte omkostning, men kombinationen med ressourcearten vil afgøre om den skal re-klassificeres, dvs. at en koncernoverhead lønomkostning bliver en re-klassificeret fra en direkte lønomkostning til en indirekte lønomkostning.



Alle aktiviteter, der fordeles til togsystemerne er klassificeret efter deres produktvariabilitet til togsystemet. Det vil sige, hvorvidt aktiviteterne er drevet af produktionsvolumen på togsystemerne. Aktiviteterne kategoriseres enten som produktionsrettede eller ikke-produktionsrettede.

## Moms

Årets momsnettoomkostninger fordeles på slutprodukter efter de medgåede omkostningers relative momstræk, hvilket vil sige, at alle omkostningsarter tilknyttes en momssta-

tus. Den samlede moms bliver fordelt til funktionerne efter de medgåede omkostningers relative momstræk. Derefter følger momsomkostninger de egentlige omkostninger igennem fordelingsmodellen.

## Skat

Selskabsskat medtages ikke i strækingsregnskabet. I hovedregnskabsopstillingen opdeles selskabsskatten mellem offentlig service efter forhandlet kontrakt og de konkurrenceudsatte aktiviteter.

## Strækingsregnskab 2012 før kontraktbetaling

DSB SOV inkl. S-tog	Korrigeret Strækingsregnskab 2012								Oprindelig 2012	
Mio. kr./km.	Passager-indtægter	Netto-omkostninger	Resultat	Passager-indt. personkm	Netto-omk. pr. togkm	Netto-omk. pr. pladskm	Resultat pr. togkm	Resultat pr. personkm	Oprindeligt Resultat	Difference
Lyntog	1.066	1.254	-188	0,86	182	0,64	27	0,15	-427	239
Bornholm	10	40	-29	1,11	171	0,75	126	3,15	-31	2
København - Aarhus	1.369	1.741	-372	0,89	213	0,64	46	0,24	-439	67
Middelfart-Sønderborg, Fredericia-Esbjerg	99	235	-135	0,88	98	0,49	56	1,20	-73	-62
Vejle-Struer / Langå-Struer-Thisted	4	12	-7	0,81	90	0,57	58	1,48	49	-56
Aarhus-Frederikshavn	56	185	-129	0,72	129	0,77	89	1,65	-51	-78
InterCity i alt	1.539	2.212	-673	0,89	179	0,63	54	0,39	-545	-128
København-Holbæk	51	176	-125	0,75	289	0,59	206	1,86	-145	20
København-Kalundborg	108	378	-270	0,75	254	0,67	181	1,87	-272	2
København-Nykøbing F-Rødby	231	585	-353	0,66	183	0,53	111	1,01	-417	64
København-Næstved-Nykøbing F	8	21	-12	0,72	200	0,49	118	1,05	18	-30
København-Ringsted	44	173	-128	0,71	174	0,48	129	2,05	-138	10
København-Roskilde	4	37	-33	0,71	156	0,63	140	6,24	-32	-1
København-Slagelse	1	3	-2	0,65	168	0,53	89	0,75	97	-99
Roskilde-Køge-Næstved	25	151	-126	0,63	122	0,88	102	3,24	-114	-12
Regional Øst i alt	472	1.523	-1.050	0,69	193	0,59	133	1,54	-1.003	-47
Fredericia-Padborg/Sønderborg	8	24	-16	0,89	96	0,49	64	1,83	-16	-
Fredericia-Vejle-Herning-Holstebro-Struer	23	103	-80	0,71	85	0,50	66	2,46	-93	13
Odense-Fredericia	16	77	-61	1,04	94	0,51	74	3,93	-55	-6
Odense-Svendborg	38	136	-97	1,02	99	0,84	71	2,59	-75	-22
Aalborg-Hjørring-Frederikshavn	11	90	-79	0,79	238	1,55	209	5,53	-91	12
Aarhus-Fredericia-Esbjerg	86	286	-200	0,77	92	0,59	64	1,77	-206	6
Aarhus-Grenaa	23	125	-102	0,75	108	0,85	88	3,28	-100	-2
Aarhus-Langå-Aalborg	24	89	-65	0,69	104	0,67	76	1,83	-55	-10
Regional Vest i alt	231	930	-699	0,80	102	0,67	76	2,43	-691	-8
Internationale tog	121	220	-99	1,05	184	0,69	83	0,86	-44	-55
Central (Hellerup-Valby)	474	412	62	-	170	0,45	-26	-	-	-
Køge (Sydhavn - Køge)	165	436	-271	-	125	0,32	78	-	-	-
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	116	160	-45	-	156	0,40	44	-	-	-
Frederikssund (Langgade-Frederikssund)	144	366	-223	-	130	0,36	79	-	-	-
Farum (Ryparken-Farum)	84	200	-116	-	132	0,35	77	-	-	-
Hillerød (Bernstorffvej - Hillerød)	156	330	-174	-	138	0,35	73	-	-	-
Klampenborg (Charlottenlund - Klampenborg)	25	51	-26	-	144	0,44	74	-	-	-
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	114	140	-26	-	95	0,52	18	-	-	-
S-tog i alt	1.277	2.094	-819	-	135	0,38	53	-	-935	116
Strækninger i alt	4.706	8.234	-3.527	-	155	0,54	67	-	-3.645	118

Note: Det er ikke praktisk muligt med DSB's nuværende systemer at opgøre personkm pr. strækning for S-tog

# Ledelseserklæring

Direktionen har dags dato behandlet og godkendt Strækningsregnskabet for DSB SOV inkl. S-tog for 2013.

Strækningsregnskabet er udarbejdet efter de principper og metoder, som er angivet i Regnskabsreglementet for DSB, under hensyntagen til fortolkninger aftalt med Transportministeriet.

Det er vores opfattelse, at

- Regnskabsreglementet er overholdt i 2013, herunder, at der er foretaget den fornødne regnskabsmæssige opdeling, jf. regnskabsreglementets § 2, således at DSB kan redegøre for tilskudsbehovet til passagertrafikken.
- Modelapparatet og de anvendte fordelingsnøgler er dokumenteret i overensstemmelse med regnskabsreglementets §3, således at DSB kan redegøre for fordelingsøkonomien i strækningerne.

Taastrup, den 7. marts 2014

I direktionen



Jesper Lok  
Administrerende direktør



Stig Pastwa  
Økonomidirektør

