

MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 27. november 2013
J. nr. 2011-4279

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

DSB strækningsekonomi 2012

Jeg genfremsender hermed en redegørelse for DSB's hovedregnskabsopstilling og strækningeregnskab for 2012, som jeg første gang fremsendte til udvalgets orientering den 22. august 2012.

Jeg lovede ved fremsendelsen i august at eftersende en uddybende opgørelse af tilskudsbehovet fordelt på DSB's togsystemer. Jeg har nu fra DSB modtaget en sådan opgørelse af økonomien for hvert togsystem, som vedlægges som nyt bilag.

På siderne 9 - 13 i rapporten vil man fortsat kunne finde økonomien i 5 grupper af DSB's togsystemer. Hertil kommer DSB S-tog, som har aflagt selvstændigt regnskab for 2012.

Resultaterne kan opsummeres i nedenstående tabel, som for 2012 viser strækningresultatet eller tilskudsbehovet pr. personkm for 6 grupper af DSB's togsystemer. Tilskudsbehovet giver en indikation af den nødvendige kontraktbetaling for de forskellige togsystemer. Endvidere angives, hvor stor en del af omkostningerne, der dækkes af indtægterne fra passagererne.

DSB strækningeregnskab på hovedgrupper før kontraktbetaling 2012

Mio.kr.	Lyntog	IC-tog	Regionaltog Øst	Regionaltog Vest	Internationale tog	S-tog ¹
Passagerindtægter	823	1626	570	237	172	1290
Omkostninger	1250	2171	1573	928	216	2225
Tilskudsbehov	427	545	1003	691	44	935
Indtægtsdækning (pct.)	66	75	36	26	80	58
Tilskudsbehov pr. personkm. (kr./personkm)	0,44	0,28	1,11	2,11	0,22	0,73



1) I forhold til opgørelsen af 22. august er DSB S-tog nu opgjort i henhold til det bogførte resultat i DSB SOV ekskl. trafikkontraktindtægter og konkurrenceudsatte aktiviteter i S-tog.

Side 2/2

Fra og med regnskabet fra 2013 vil oplysningerne i det nye bilag direkte indgå i rapporten om strækningsøkonomien, og erstatte tabellen på side 11 i rapporten.

Opgørelsen af den detaljerede strækningsøkonomi viser indtægter og nettoudgifter ved de angivne togsystemer i 2012, og dermed også det økonomiske resultat for togsystemerne – dvs. tilskudsbehovet - før indregning af kontraktbetalingen. Desuden relateres det økonomiske resultat til hvor mange togkm, der køres i hvert togsystem samt hvor mange personkm, der bliver udført i togsystemerne.

Det bemærkes, at der i forbindelse med opgørelse af indtægter og udgifter er sket en fordeling af økonomiposter, som ikke entydigt kan henføres til ét bestemt togsystem. En sådan fordeling vil altid være omgærdet med en vis usikkerhed, hvilket bør tages i betragtning ved fortolkning af tallene.

Der arbejdes til stadighed på at udvikle instrumentet og øge validiteten af materialet med henblik på at give et bedre grundlag for eksempelvis prioriteringer af trafikken.

Jeg skal endelig også gøre opmærksom på, at opgørelsen netop handler om 2012, mens DSB i 2013 og 2014 forventer at forbedre sin økonomi yderligere.