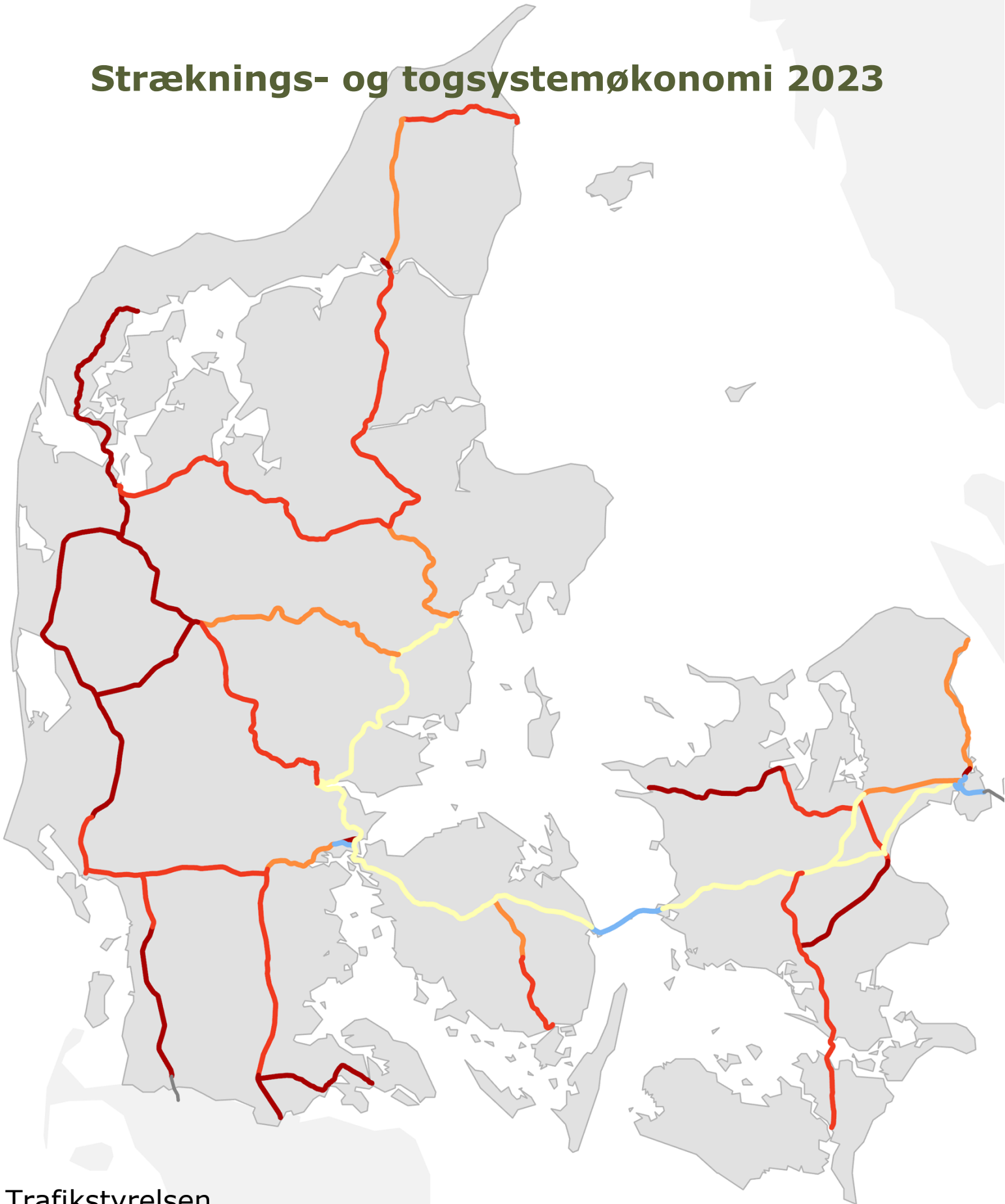


Stræknings- og togsystemøkonomi 2023





Indhold

1. Indledning	3
2. Kommissorium	3
3. Opgørelsen og dens anvendelse.....	3
3.1 Strækningsøkonomi	4
3.2 Togsystemøkonomi	7
3.3 Begrænsninger	10
4. Infrastrukturomkostninger på strækningsniveau	12
5. Godstogenes andel af infrastrukturomkostningerne	13
6. Metode og datagrundlag	15
6.1 Afgrænsning.....	15
6.2 Infrastruktur	15
6.3 Fordeling af omkostninger til infrastruktur på togsystemer.....	16
6.4 Togdrift	17
6.5 Indtægter og transportarbejde.....	18
6.6 Fordeling af togdriftens omkostninger og indtægter på strækninger	19
7. Sammenligning af ny og gammel model.....	20
8. Bilag	21
Bilag 1 – Økonomi for strækninger og togsystemer 2017	21
Bilag 2 – Togsystemøkonomi beregnet med Banedanmarks estimerede bruttobehov.....	22
Bilag 3 – Arrivas indtægter og personkilometer i 2023	23
Bilag 4 – Tal for lokalbanesystemer på statslige jernbanestrækninger (mio.)	23
Bilag 5 – Strækningsregnskab for togdrift	24



1. Indledning

I forbindelse med specialindsats for fornyelse og vedligehold af jernbanen har Trafikstyrelsen udarbejdet en opgørelse over de statslige omkostninger til jernbane for 2023 opdelt på strækninger og togsystemer. Der beregnes desuden et scenarie med højere omkostninger til infrastruktur svarende til Banedanmarks estimerede bruttobehov jf. rapport om Baneinfrastrukturen 2021-2030.

Dette notat gennemgår anvendelsen af opgørelsen samt den bagvedliggende regnemodels opbygning og datagrundlag. En tidligere model blev udarbejdet for 2017 af Transportministeriet, med data fra Banedanmark, i forbindelse med Serviceeftersyn af jernbanen (2020). Den nye model er opbygget med inspiration fra den tidligere model, men med nye metoder samt at flere informationer indgår.

2. Kommissorium

Der er i kommissoriet angivet følgende beskrivelse af opgaven:

- Modelopbygning og indsamling af nødvendige data til analysearbejdet. Der indledes dialog med Banedanmark, DSB og evt. Arriva. På grundlag af gennemgang af den oprindelige model (Serviceeftersyn 2020) opstilles en revideret model, med fokus på statens omkostninger til jernbanetrafik. Efterfølgende foretages en udvidelse af modellen til at kunne vurdere ovenstående, men ud fra et samfundsøkonomisk perspektiv.

Som et grundlag for at skabe forståelsesrammen for omkostningsdannelsen for jernbanetrafikken, vil både direkte og indirekte samt afledte omkostninger til infrastrukturens drift, vedligehold og fornyelse indgå. Ligeledes vil togprodukternes økonomi blive gennemgået, både de direkte km-omkostninger samt indirekte omkostninger, herunder kapitalomkostninger.

- Validering af regnemetoden og dens anvendelsesområde. Forståelse og evt. styrkelse af det økonomisk-teoretiske fundament (dialog med relevante fagøkonomer, DTU).

3. Opgørelsen og dens anvendelse

I opgørelsen er inkluderet omkostninger til togdrift og drift af infrastrukturen samt de tværgående omkostninger, der er forbundet hermed, såvel som passagerindtægter og transportarbejde. Opgørelsen kan bruges til at kvantificere de konkrete strækninger og togsystemers omkostninger, indtægter og tilskudsbehov.

Opgørelsen viser jernbanens økonomi ud fra statens perspektiv og kun for det statslige jernbanenet. Det vil f.eks. sige, at kommercielle operatørers økonomi ikke er med. På statslige



strækninger, hvor regionerne har ansvaret for togbetjeningen, afspejler opgørelsen det statslige tilskud til regionerne og ikke regionernes økonomi i forhold til togdriften.

Jernbanens økonomi præsenteres både på stræknings- og togsystemsniveau. Omkostningerne til infrastrukturen følger de enkelte jernbanestrækninger, mens økonomien i togdriften opgøres på togsystemniveau. De fleste togsystemer kører på tværs af flere jernbanestrækninger og de enkelte jernbanestrækninger bruges af flere togsystemer, der kører forskellige steder hen. I strækningsøkonomien er økonomien for selve togdriften derfor fordelt på de enkelte strækninger. I togsystemøkonomi er omkostningerne til infrastrukturen derimod fordelt på togsystemerne.

3.1 Strækningsøkonomi

Kortet i figur 3.1 nedenfor viser økonomien på strækningsniveau for persontogstrafikken. Generelt er økonomien bedst for jernbanestrækninger med mange tog og passagerer. Her er passagerindtægterne højest, og der er flere tog til at deles om de faste omkostninger. Bemærk, at kortet viser økonomien ud fra alle de persontog, der kører på en given strækning i 2023, hvilket både kan dække over tog med højt og lavt tilskudsbehov. På strækninger med godstog vil disse bære en del af omkostningerne til infrastruktur, hvilket resulterer i tilsvarende lavere omkostninger for persontogene.

Der er enkelte strækninger, hvor passagerindtægterne overstiger persontogenes omkostninger til togdrift og infrastruktur jf. figur 3.1. For Storebæltsforbindelsen indgår dog ikke omkostninger til tilbagebetaling af lånene bag forbindelsen. Tilsvarende er der heller ikke taget stilling til finansieringen af den øvrige danske jernbaneinfrastruktur.

Figur 3.1 – Strækningsekonomi: Tilskudsbehovet per personkm på de statslige jernbanestrækninger (2023)



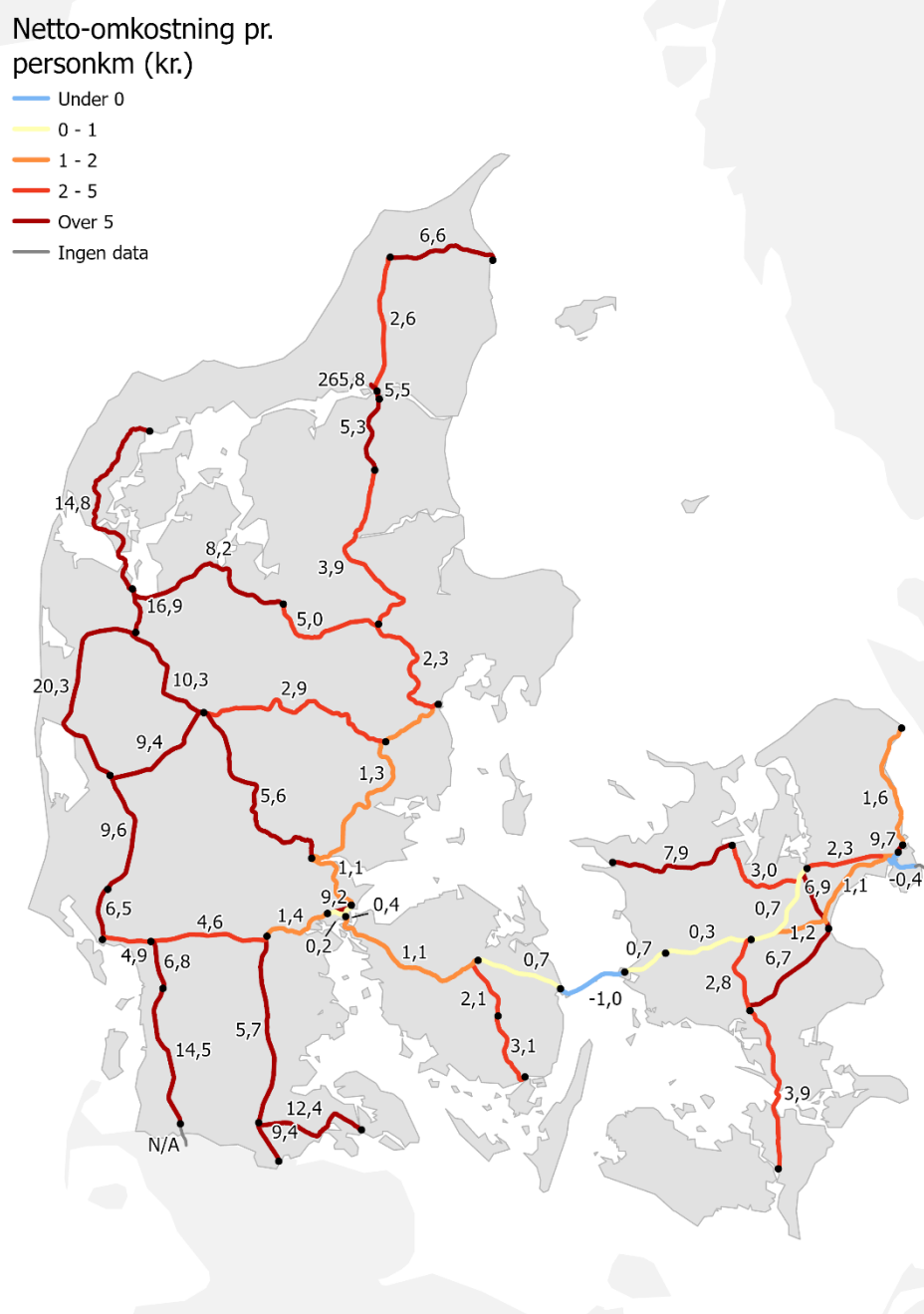
Amn. (1): Godstogenes andel af omkostningerne til infrastruktur er trukket fra, så der alene ses på tilskud til persontogtrafikken

Anm. (2): For regionernes kørsel på statslige strækninger afspejler omkostningerne til togdrift statens tilskud til regionerne og ikke regionernes driftsøkonomi



Et tilsvarende kort med højere omkostninger til Banedanmarks infrastruktur svarende til Banedanmarks estimerede bruttobehov er vist i figur 3.2. Det overordnede billede svarer til figur 3.1 bortset fra, at tilskudsbehovet per personkm bliver markant højere som følge af de højere omkostninger til infrastrukturen. Det bemærkes, at der ikke er taget højde for hvilke specifikke strækninger, der driver meromkostningerne.

Figur 3.2 – Strækningsøkonomi: Tilskudsbehovet per personkm på de statslige jernbanestrækninger med Banedanmarks estimerede bruttobehov



Amn. (1): Godstogenes andel af omkostningerne til infrastruktur er trukket fra, så der alene ses på tilskud til persontogtrafikken

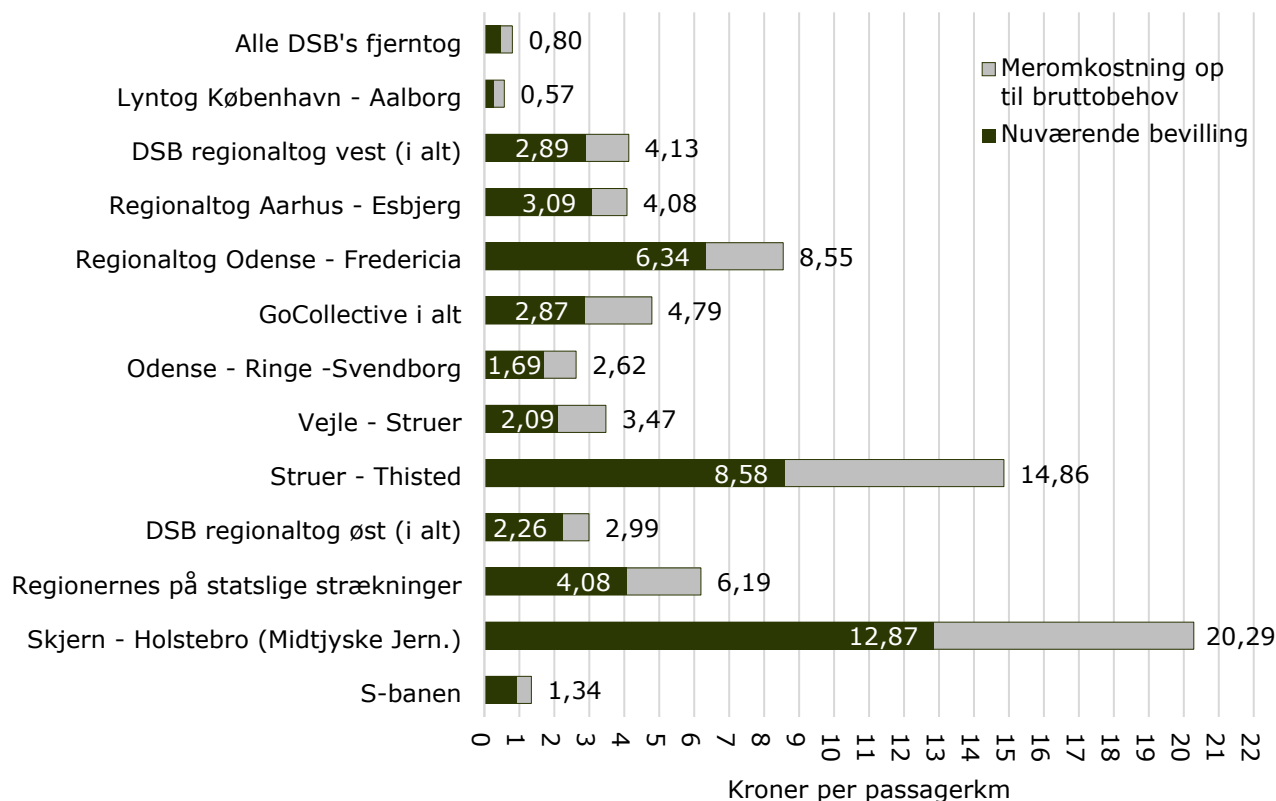
Amn. (2): For regionernes kørsel på statslige strækninger afspejler omkostningerne til togdrift statens tilskud til regionerne og ikke regionernes driftsøkonomi



3.2 Togsysteemøkonomi

Figur 3.2 viser tilskud per personkm for udvalgte togsystemer samt hvad tilskudsbehovet ville være, hvis omkostningerne til infrastrukturen svarede til Banedanmarks bruttobehov, i stedet for den nuværende bevilling.

Figur 3.2 – Tilskud per personkm for udvalgte togsystemer



Anm: For regionernes kørsel på statslige strækninger afspejler omkostningerne til togdrift statens tilskud til regionerne og ikke regionernes driftsøkonomi

Den fuldstændige opgørelse for alle togsystemer på de statslige strækninger for 2023 er vist i tabel 3.1. En tilsvarende tabel ud fra Banedanmarks estimerede bruttobehov findes i bilag 2. Der skelnes i tabellen mellem bruttoomkostninger uden passagerindtægter og nettoomkostninger, hvor passagerindtægterne er medregnet. Kolonnen *Samlet driftsomkostning* angiver således de samlede omkostninger til drift af togsystemerne og den tilhørende infrastruktur, mens kolonnen *Samlet nettoomkostning* angiver tilskudsbehovet. For godstog er alene vist omkostninger til infrastruktur, da godstogenes kørsel sker på kommercielle vilkår. Infrastrukturafgifter er medregnet som en omkostning under togdrift og som en indtægt under infrastruktur. Tabellens sidste to kolonner angiver nøgletal for henholdsvis nettoomkostningen per passagerkilometer (pkm) og passagerernes andel af de samlede driftsomkostninger.

Ligesom for strækningsøkonomien viser togsysteemøkonomien generelt, at der er bedst økonomi i jernbanestrækninger med mange tog med mange passagerer. Billedet forstærkes af, at fjerntogene ofte kører på strækninger, hvor der også kører godstog, som bærer en



væsentlig del af omkostningerne til infrastrukturen, hvorved passagertogene på disse strækninger bærer en forholdsmæssig lavere del af de faste omkostninger til infrastrukturen.

For DSB's fjerntog dækker passagerindtægterne 66 pct. af omkostningerne, mens Øresundstogene som de eneste giver overskud med en selvfinansieringsgrad på 144 pct. For de øvrige grupper af togsystemer dækker passagerindtægterne mellem 21 og 30 pct. af omkostningerne, mens andelen er 59 pct. for S-tog. Baner i tyndt befolkede områder med få tog og få passagerer har generelt den dårligste økonomi – dette gælder for eksempel for flere regionaltogssystemer i Vestjylland.



Tabel 3.1 - Togsystemøkonomi på de statslige jernbanestrækninger (2023)

Mio.kr. (PL 2023)	Brutto-togdrift ekskl. Passagerindtægter	Passagerindtægter	Netto-togdrift inkl. passagerindtægter	Infrastruktur inkl. infrastrukturafrgifter	Samlet driftsomkostning	Samlet nettoomkostning	Passagerkm (mio.)	Netto-omkostning pr. passagerkm (kr.)	Passagerandel af driftsomkostninger
Fjerntog (DSB)	-2.953	2.415	-538	-703	-3.656	-1.241	2.588	-0,48	66%
København - Aarhus - Aalborg Lufthavn	-1.169	1.138	-31	-308	-1.477	-339	1.215	-0,28	77%
Østerport - København - Køge Nord - Aarhus - Aalborg	-1.171	715	-456	-221	-1.392	-677	777	-0,87	51%
Østerport - København - Roskilde - Esbjerg	-437	467	30	-116	-553	-86	513	-0,17	84%
København - Padborg (- Hamburg)	-150	61	-89	-7	-157	-96	53	-1,82	39%
Aarhus - Fredericia (- Hamburg)	-26	34	8	-50	-76	-42	30	-1,39	45%
Regionaltog vest (DSB)	-738	242	-496	-403	-1.141	-899	311	-2,89	21%
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	-360	108	-252	-140	-500	-392	127	-3,09	22%
Odense - Fredericia	-101	22	-79	-41	-142	-120	19	-6,34	15%
Fredericia - Padborg (- Flensburg)	-99	69	-30	-70	-169	-100	59	-1,69	41%
Fredericia - Sønderborg	-116	43	-73	-125	-241	-198	52	-3,81	18%
Fredericia - Vejle - Herning - Struer	-62	0	-62	-27	-89	-89	54	-1,64	0%
Arriva (GoCollective)	-546	345	-201	-630	-1.176	-831	289	-2,87	29%
Odense - Ringe - Svendborg	-83	55	-28	-49	-132	-77	46	-1,69	41%
Vejle - Struer	-89	63	-27	-83	-172	-109	52	-2,09	36%
Aarhus - Silkeborg - Herning - Struer	-138	101	-38	-107	-245	-144	84	-1,71	41%
Aarhus - Viborg - Struer	-119	73	-46	-142	-261	-188	62	-3,06	28%
Struer - Thisted	-24	11	-13	-67	-91	-80	9	-8,58	12%
Esbjerg - Varde - Skjern - Herning	-43	18	-25	-96	-139	-121	15	-8,10	13%
Esbjerg - Ribe - Tønder (- Niebüll)	-49	25	-24	-87	-135	-111	21	-5,39	18%
Regionaltog øst (DSB)	-2.601	1.061	-1.540	-888	-3.489	-2.428	1.075	-2,26	30%
København - Holbæk - Kalundborg	-665	222	-443	-230	-895	-673	243	-2,77	25%
Københavns Lufthavn - København Syd - Slagelse	-112	60	-52	-47	-159	-99	68	-1,45	38%
Helsingør - København - Roskilde - Næstved	-1.135	584	-551	-301	-1.436	-852	512	-1,66	41%
København - Køge Nord - Næstved - Nykøbing F	-359	125	-234	-192	-551	-426	179	-2,38	23%
Helsingør - København - Køge - Næstved	-330	70	-260	-117	-447	-377	73	-5,17	16%
Regioneres kørsel på statslige strækninger	-162	-	-162	-228	-389	-389	95	-4,08	-
Roskilde - Køge (Lokaltog)	-30	-	-30	-30	-60	-60	12	-4,96	-
Frederikshavn-Skørping (Nordjyske Jernbaner)	-97	-	-97	-136	-233	-233	76	-3,07	-
Skjern - Holstebro (Midtjyske Jernbaner)	-35	-	-35	-62	-97	-97	8	-12,87	-
Fjern- og regionaltog total	-6.999	4.063	-2.936	-2.851	-9.850	-5.787	4.358	-1,33	41%
Øresundstrafikken	-84	149	64	-19	-103	45	92	0,49	144%
S-bane	-2.152	1.701	-451	-715	-2.867	-1.166	1.270	-0,92	59%
Godstog	-	-	-	-277	-	-277	-	-	-
Total	-9.235	5.913	-3.323	-3.863	-13.098	-7.185	5.721	-1,26	45%

Anm. (1): Pga. sporarbejder har togsystemet Østerport-Esbjerg kørt sammenkoblet med andre fjerntogssystemer i dele af 2023. Nogle af togsystemets omkostninger er derfor indeholdt i DSB's andre fjerntogssystemer

Anm. (2): På strækningen Vejle-Struer tilfalder alle passagerindtægterne Arriva (GoCollective), hvilket forklarer at passagerens andel af driftsomkostninger for DSB's togsystem Fredericia-Vejle-Herning-Struer er 0 pct. Samtidig betaler GoCollective dog DSB for kørslen, hvilket der ikke er taget højde for i fordelingen af GoCollectives omkostninger på togsystemer

Anm. (3): For regionernes kørsel på statslige strækninger afspejler omkostningerne til togdrift statens tilskud til regionerne og ikke regionernes driftsøkonomi. Der er derfor heller ikke vist billetindtægter, da disse tilfalder regionerne

Anm. (4): Øresundstrafikken omfatter kun et udsnit af driften mellem Østerport og Kastrup



3.3 Eksempler på tilskud for togrejser

Nedenstående tabel viser eksempler på det statslige tilskud til udvalgte togrejser. Tilskuddet til en togrejse vil være højest for længere rejser, eller hvis rejsen foretages på strækninger, der er særligt tilskudskrævende.

Det gennemsnitlige tilskud til en enkelt togrejse fra Aarhus til København er f.eks. 192 kroner, mens det for en rejse fra Odense til København kun er 57 kroner. Her skyldes forskellen især rejsernes længde. En rejse fra Esbjerg til Skjern, der er forholdsvis kort, har dog et højt tilskud på 292 kr. i gennemsnit, hvilket skyldes at strækningen generelt har et højt tilskudsniveau (jf. kortet i figur 3.1).

Hvis omkostningerne til infrastrukturen følger Banedanmarks estimerede bruttobehov i stedet for den nuværende bevilling, vil tilskudsbehovet være højere.

Tabel 3.2: Gennemsnitligt tilskud per tur for udvalgte togrejser

	Ved nuværende bevilling	Ved bruttobehov
Øst-vest trafikken		
Aarhus H - København H	192 kr.	303 kr.
Odense - København H	57 kr.	102 kr.
Østdanmark		
Helsingør - Østerport	53 kr.	70 kr.
Roskilde - København H	47 kr.	68 kr.
Vestdanmark		
Vejle - Aarhus H	75 kr.	108 kr.
Odense - Svendborg	83 kr.	129 kr.
Esbjerg - Skjern	292 kr.	522 kr.

Anm: Tilskuddet er beregnet ud fra strækningsekonomien og tager ikke højde for økonomien i det togsystem en passager typisk vil vælge. F.eks. vil en passager fra Odense til København ofte vælge lyntoget, som har et relativt lavt tilskudsbehov. Det beregnede tilskud indeholder dog også bidrag fra de øvrige togsystemer på strækningen, f.eks. sjællandske regionaltog



3.4 Begrænsninger

Opgørelsen har også umiddelbart sine begrænsninger. Jernbanen er et samlet netværk, og det er således ikke muligt at se, hvad besparelsen vil være, hvis trafikomfanget reduceres. Reduceres trafikomfanget vil nogle variable omkostninger bortfalde, men de øvrige togsystemer vil skulle bære en større andel af de faste omkostninger. Reduceres trafikomfanget et sted med passagerfald til følge, vil dette sandsynligvis også påvirke passagertallet for andre togsystemer og dermed deres økonomi.

Eksempel: Bortfald af togsystemet Aarhus – Fredericia – Esbjerg

DSB's regionaltogssystem mellem Aarhus og Esbjerg kører en gang i timen og stopper ved alle stationer undervejs. Toget kræver årligt et tilskud på omkring 392 mio. kroner jf. tabel 3.1 (samlet nettoomkostning). Heraf går 252 mio. kroner til togdriften og 140 mio. kroner til infrastrukturen.

Hvis man forestillede sig, at togsystemet stoppede med at køre, ville der kunne opnås en besparelse svarende til togsystemets direkte omkostninger, men der vil stadig være en række faste omkostninger, som i stedet vil skulle bæres af de øvrige togsystemer, som dermed bliver dyrere.

Mio. kr. (PL 2023)	Samlet nettoomkostning	Heraf direkte omkostninger
Togkørsel ¹	252	124
Infrastruktur ²	140	32
I alt	392	156

Tabel 3.2: Oversigt over omkostninger for togsystemet Aarhus – Fredericia – Esbjerg

I alt kan der således kun spares omkring 156 mio. kroner ud af togsystemets samlede tilskud på 392 mio. kroner årligt, ved at fjerne togsystemet. Særligt på infrastrukturens side er der mange faste omkostninger. Det bemærkes, at flere af de direkte omkostninger ikke vil bortfalde fra den ene dag til anden, men at aktiviteterne vil tage tid at afvikle. Dette gælder f.eks. for togmateriel.

At lade regionaltoget mellem Aarhus og Esbjerg udgå vil også have betydning for passagerstrømmene og dermed billetindtægterne, også på andre togsystemer. Nogle af regionaltogets rejsende vil benytte anden kollektiv transport, som dermed får forbedret økonomi. Andre rejsende vil fravælge kollektiv transport som følge af en forringet betjening. Alt i alt kræver det en grundigere analyse at belyse konsekvenserne af en reduceret togbetjening.

¹ Direkte omkostninger er baseret på tabel 18 i DSB's årsrapport 2023 og dækker over posterne; kørende personale, materiel vedligeholdelse, energi, erstatningskørsel og leje af materiel

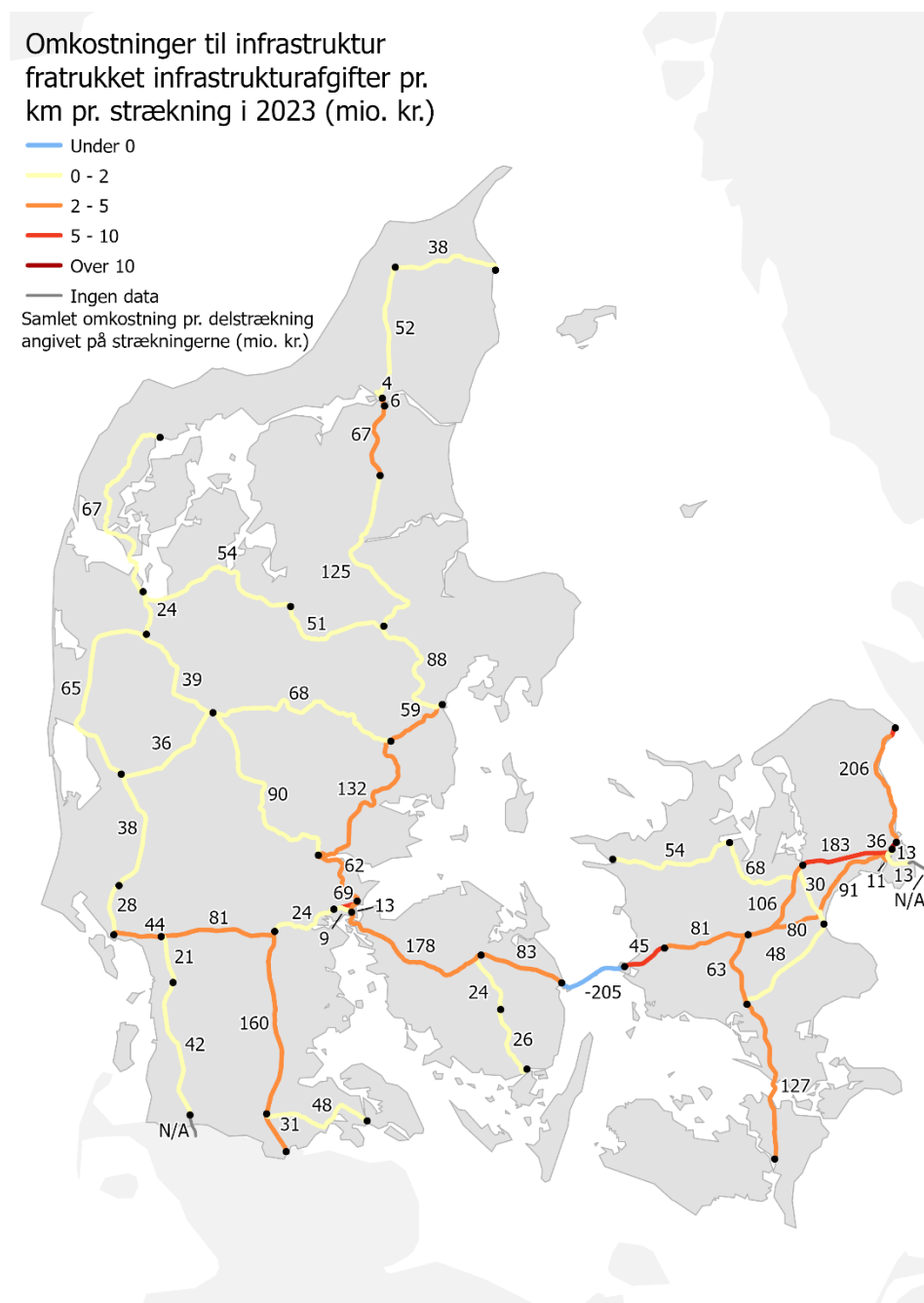
² Direkte omkostninger er beregnet for togsystemet pba. foreløbigt arbejde med togkilometerafgift hos Banedanmark (2023) samt opdaterede input fra Banedanmark vedr. omkostninger til trafikstyring



4. Infrastrukturomkostninger på strækningsniveau

Kortet nedenfor viser omkostninger til infrastrukturen per strækning for 2023. Omkostningen per strækning er angivet med et tal på kortet, mens omkostningen per kilometer er vist med farver på kortet.

Figur 4.1 - Infrastrukturomkostninger per strækning. Omkostningerne tilsammen svarer til Banedanmarks bevilling i 2023



Generelt er omkostningerne til infrastrukturen højest for de mest trafikerede hovedstrækninger, mens de er lavest for de mindst trafikerede sidebaner. Udover at have



mest trafik, er hovedstrækningerne typisk karakteriseret ved at have en tungere infrastruktur i form af dobbeltspor, elektrificering og en højere tilladt hastighed.

De enkeltsporede strækninger har generelt et omkostningsniveau på under 2 mio. kroner per banekm per år. De estimerede omkostninger for de dobbeltsporede strækninger er generelt op til 5 mio. kroner per km per år med undtagelse af strækninger omkring København, hvor trafikmængden, og dermed sliddet, er højere. Strækningen mellem København H og Østerport ("røret") har de højeste estimerede omkostninger per banekilometer med omkring 12 mio. kroner per km per år. Dette kan forklares med at "røret" er en kompleks strækning anlagt i tunnel med meget trafik.

Storebæltsforbindelsen skiller sig ud ved, at de for strækningen indkrævede baneafgifter for passage, overstiger udgifterne til fornyelse og vedligehold.

5. Godstogenes andel af infrastrukturomkostningerne

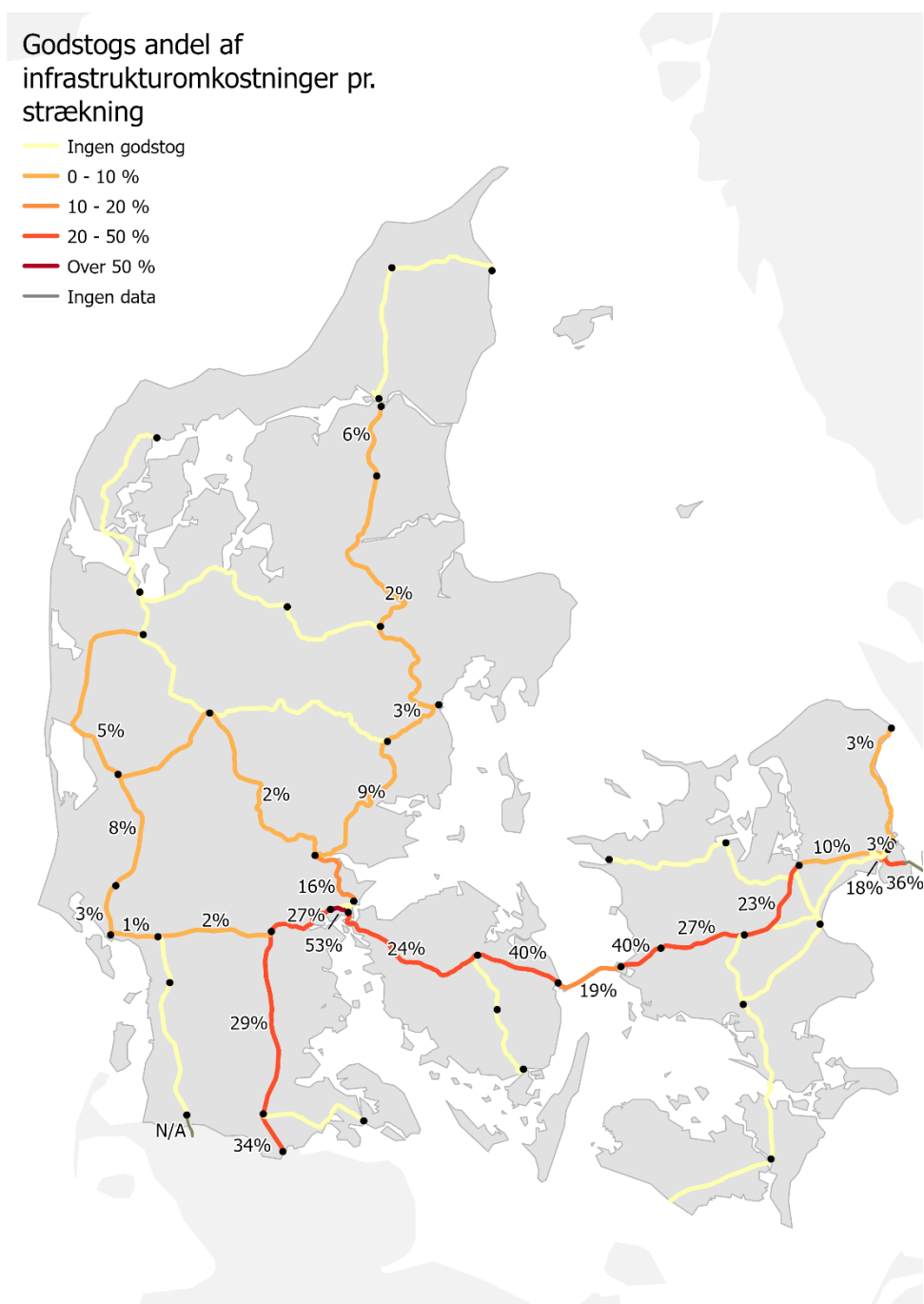
I opgørelsen tildeles godstrafikken kun direkte omkostninger for deres slid på infrastrukturen samt et bidrag for trafikstyring¹. De faste omkostninger til strækningerne og driften af Banedanmark pålægges således alene persontogene. Dette skyldes at kvaliteten af banenettet i høj grad dimensioneres af passagertrafikken og ikke af banegods, som det her er valgt at betragte som et marginalt produkt.

Nedenstående kort viser godstogenes andel af de samlede omkostninger til infrastruktur per strækning. Selvom godstog i opgørelsen udelukkende genererer direkte omkostninger, bærer godstogene en markant del af hovedstrækningernes omkostninger, hvor især strækningen fra Padborg til Sjælland over Fyn slides af godstog. For strækninger, hvor godstrafikken bærer en stor andel af omkostningerne, vil passagertogene tilsvarende bære en mindre andel.

Den kalkulatoriske opgørelse er i alle tilfælde forsimplet, idet fordelingen af slitageomkostningerne mellem godstog og persontog i sin natur ikke er entydig. Eksempelvis skal hovedbanestækningerne, hvorpå godstogene primært kører, have en høj kvalitet af hensyn til de hurtige persontog, men sliddet på strækningerne kommer i høj grad fra godstogene.

¹ Beregnet pba. foreløbigt arbejde med togkilometerafgift hos Banedanmark (2023) samt opdaterede input fra Banedanmark vedr. omkostninger til trafikstyring

Figur 5.1 - Godstogens andel af infrastrukturmåkostninger





6. Metode og datagrundlag

I det følgende gennemgås modellens datagrundlag og beregninger for henholdsvis infrastruktur, togdrift, passagerindtægter og transportarbejde (personkilometer).

6.1 Afgrænsning

Opgørelsen inkluderer kun de statslige omkostninger og indtægter forbundet med jernbanen. Kørsel på regionernes privatbanestrækninger er ikke med. Hvor regionerne varetager et trafikkøber ansvar på vegne af staten betragtes her kun statens tilskud til regionerne og ikke regionernes økonomi i forhold til trafikken. Der ses desuden bort fra kommercielle passagertogsoperatører, da der ikke findes data for disse, og de kun udgør en relativt set meget lille del af trafikken. Der ses også bort fra materieltog. For nuværende indeholder opgørelsen ikke selve Øresundsforbindelsen, men kun Øresundsbanen til Kastrup.

6.2 Infrastruktur

6.2.1 Banedanmarks omkostninger

De samlede omkostninger for Banedanmarks infrastruktur svarer til Banedanmarks bevilling på finansloven 2023 eksklusive midler til nye anlæg. Banedanmarks samlede omkostninger er herefter fordelt ud på de enkelte strækninger baseret på Banedanmarks estimerede omkostninger til infrastrukturen på strækningsniveau. Derefter er omkostningerne fordelt på de enkelte togsystemer.

Tabel 6.1 - Samlede omkostninger til Banedanmarks infrastruktur. Kilde: Finansloven 2023

Mio.kr. (PL 2023)	Udgifter	Indtægter
01. Banedanmark (tekstanm. 104, 106 og 112) (Statsvirksomhed)	630,3	
04. Banedanmark - drift af jernbanenettet (Anlægsbev.)	412,5	
05. Banedanmark - fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet (Anlægsbev.)	3.199,5	8,4
06. Baneafgifter mv	545,6	763,6
Samlede omkostninger fratrasket indtægter	4.015,9	

Anm. (1): Udgiftspost under baneafgifter er overvejende broafgifter, som Banedanmark opkræver på vegne af Sund & Bælt

Anm. (2): Udgifter til anlægsprojekter er ikke inkluderet. Denne post lå i 2023 på 2.312,7 mio.kr.

Banedanmark har beregnet de estimerede omkostninger til fornyelse- og vedligehold på strækningsniveau i deres LCC-modeller (life cycle cost). Omkostningerne afspejler de gennemsnitlige årlige omkostninger, der skal til for at opretholde anlæggets funktionalitet gennem hele dets levetid. Der medregnes både de faste omkostninger til opretholdelse af infrastrukturen og variable omkostninger, der afhænger af slid fra trafikken. De estimerede omkostninger er baseret på, at vedligeholdelsen sker på det mest optimale tidspunkt, og der ikke opbygges eller indhentes et vedligeholdelsesefterslæb.

Jernbanen mellem København og Ringsted via Køge Nord samt jernbanen til Aalborg Lufthavn indgår ikke i Banedanmarks LCC-model. Trafikstyrelsen har derfor estimeret omkostningerne



baseret på LCC-modellens data for andre strækninger, der vurderes at være sammenlignelige. For strækningen København-Ringsted antages omkostningerne per kilometer at svare til strækningen Slagelse-Ringsted. Køge Nord-Ølby er estimeret ud fra strækningen Næstved-Køge og Aalborg Lufthavn-Lindholm ud fra strækningen Hjørring-Frederikshavn. Da banerne er nybyggede, er de potentielt billige i vedligeholdelse på kort sigt, men i et livscyklusperspektiv må de antages at have omkostninger på niveau med de øvrige strækninger.

Dernæst er LCC-modellens omkostninger per strækning benyttet som fordelingsnøgle til at fordele Banedanmarks bevilling på de enkelte strækninger. Det er valgt at benytte Banedanmarks bevilling fremfor de estimerede tal fra LCC-modellen for at opgørelsen skal afspejle de faktiske udgifter til infrastrukturen i 2023, og for at alle Banedanmarks tværgående omkostninger medregnes. At opgørelsen afspejler den faktiske bevilling på finansloven betyder, at omkostninger til at indhente vedligeholdelseefterslæb fra tidligere år er medregnet i udførelsesåret. Tilsvarende indeholder opgørelsen ikke fremtidige omkostninger, hvis der i 2023 opbygges et vedligeholdelseefterslæb til fremtidige år.

6.2.2 S-banen

Omkostninger til S-banens infrastruktur er beregnet med udgangspunkt i Banedanmarks bevilling (se tabel 6.1) og S-banens andel af omkostninger til fornyelse- og vedligehold i Banedanmarks LCC-model. Det bemærkes, at der ikke betales baneafgifter for brug af S-banen, hvorfor alle indtægter herfra tilfalder fjernbanen i stræknings- og togsystemøkonomien.

6.2.3 Banedanmarks estimerede bruttobehov

Til at beregne stræknings- og togsystemøkonomi inklusive Banedanmarks bruttobehov benyttes bruttobehovet som udgangspunkt i stedet for Banedanmarks nuværende bevilling. Bruttobehovet er årligt omkring 7,4 mia. kroner (omregnet til PL 2023)².

Metoden til at fordele Banedanmarks omkostninger på strækninger og togsystemer er den samme, som når opgørelsen laves ud fra Banedanmarks 2023-bevilling. Der tages således ikke højde for på hvilke dele af Banedanmarks net, der er et efterslæb.

6.2.4 Sund & Bælts infrastruktur

Sund & Bælt har leveret tal for omkostningerne til vedligehold- og fornyelse af henholdsvis baneforbindelsen over Storebælt og Øresundsbanen mellem København/Vigerslev og Kastrup.

6.3 Fordeling af omkostninger til infrastruktur på togsystemer

For hver strækning tildeles godstogene omkostninger, som beskrevet i afsnit 5. De resterende omkostninger per strækning fordeles derefter på de forskellige passagertogssystemer.

Her antages det forsimplet indenfor hver strækning, at alle passagertog slider ens på infrastrukturen uafhængig af materieltype og togstørrelse.

² Kilde: Baneinfrastrukturen 2021-2030, Banedanmark 2024

6.4 Togdrift

Togdrift dækker over togoperatørens omkostninger – f.eks. til personale, klargøring- og vedligehold af togmateriel, infrastrukturafgifter og administration.

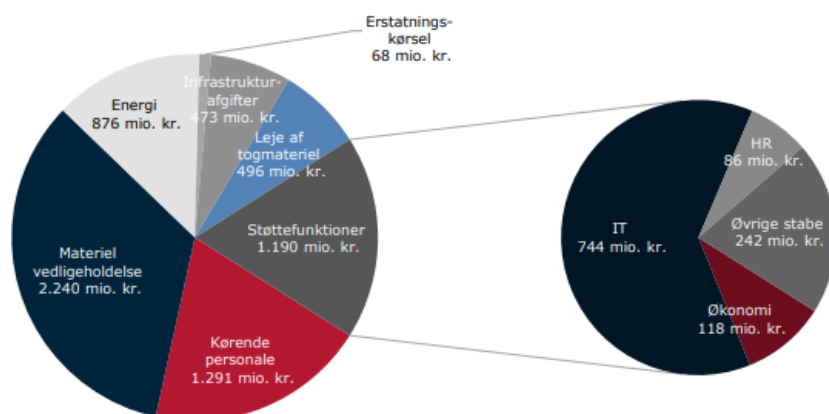
6.4.1 DSB

For DSB's togsystemer stammer alle omkostninger og indtægter fra DSB's årsrapport 2023. I bilag 5 ses DSB's togdrifts per togsystem fra deres årsrapport. Det er disse definerede togsystemer, der benyttes i opgørelsen i tabel 3.1. Fra denne benyttes omkostninger til togkørsel samt øvrige omkostninger. DSB's omkostninger til togkørsel og "togsystemer" er angivet i figur 6.1 og 6.2. Bemærk, at togsystem i denne sammenhæng dækker omkostninger udover selve togkørslen og altså ikke hvordan togene kører.

De samlede omkostninger til DSB's togdrift er summen af omkostningerne til togkørsel og togsystemer.

Figur 6.1 – Fordeling af DSB's omkostninger til togkørsel i 2023

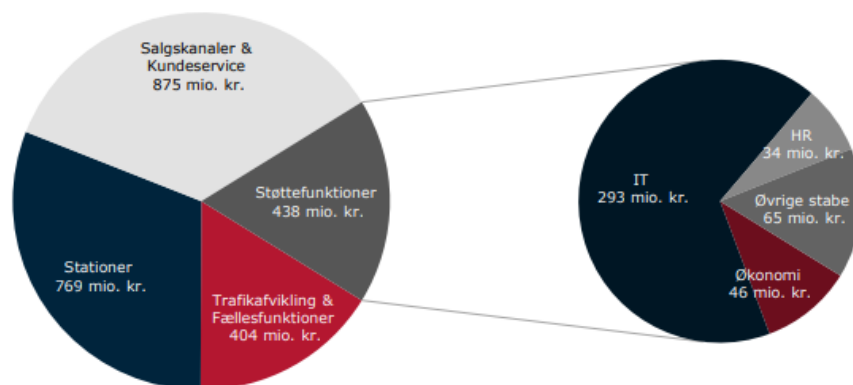
Beløb i mio. kr.



Kilde: DSB (Årsrapport 2023)

Figur 6.2 - Fordeling af DSB's omkostninger til "togsystem" i 2023. Bemærk, at togsystem i denne sammenhæng dækker omkostninger udover selve togkørslen

Beløb i mio. kr.



Kilde: DSB (Årsrapport 2023)



6.4.2 Arriva (GoCollective)

For Arrivas (GoCollective) strækninger er togdrift opgjort anderledes. Arrivas samlede togdriftsomkostninger er i denne model opgjort som den kontraktbetaling staten yder til Arriva jævnfør bevillingen på finansloven. Denne var i 2023 på 201 mio. kr.

De samlede omkostninger til Arriva er i opgørelsen fordelt på Arrivas togsystemer på baggrund af Arrivas togkilometer per togsystem i 2023. Antal togkilometer er udarbejdet af Trafikstyrelsen ud fra køreplaner og strækningsslængder. Fordelingen fremgår af tabel 6.2.

Tabel 6.2 – Fordeling af togkilometer på Arrivas togsystemer.

Togsystem	Andel af togkilometer
Odense - Ringe - Svendborg	14 pct.
Vejle - Struer	13 pct.
Aarhus - Silkeborg - Herning - Struer	18 pct.
Aarhus - Viborg - Struer	22 pct.
Struer - Thisted	6 pct.
Esbjerg - Varde - Skjern - Herning	12 pct.
Esbjerg - Ribe - Tønder - Grænsen	12 pct.
Varde – Nørre Nebel	3 pct.
Sum	100 pct.

Kilde: Trafikstyrelsen

Anm: Varde – Nørre Nebel er ikke inkluderet i nuværende version af opgørelsen, da strækningen ikke er statslig.

6.4.3 Regionernes kørsel på statslige strækninger

Regionernes kørsel på statslige strækninger er inkluderet i opgørelsen for statslige strækninger, hvor staten har overdraget trafikkeransvaret til regionerne. Omkostningerne til togdrift på disse strækninger svarer i opgørelsen til statens tilskud til regionerne.

6.4.4 Øresundstog

Omkostninger for Øresundstrafikken stammer fra Skånetrafikkens tal til Transportministeriet. Jævnfør kontrakten med Skånetrafikken medregnes de fulde omkostninger for kørslen mellem Østerport og Københavns Lufthavn, mens halvdelen medregnes for kørslen over Øresundsforbindelsen. Da strækningen over selve Øresundsforbindelsen for nuværende ikke er med i stræknings- og togsystemøkonomien er omkostningerne til togdrift over forbindelsen ikke medregnet. I Øresundstrafikkens driftsomkostninger indgår således ikke baneafgifter for passage af Øresundsforbindelsen.

6.5 Indtægter og transportarbejde

6.5.1 DSB

DSB's passagerindtægter og transportarbejde (personkm) stammer fra DSB's årsrapport 2023. Her er alle indtægter fordelt på de samme togsystemer som er benyttet i opgørelsen (tabel 3.1). DSB's samlede passagerindtægter lå i 2023 på 5.419 mio. kr. jf. bilag 5.



6.5.2 GoCollective (Arriva)

Arrivas indtægter er ikke opdelt på togsystemer som DSB's, men de samlede indtægter indberettes til Trafikstyrelsen og er på 350 mio. kr. Indtægterne er fordelt på Arrivas strækninger på baggrund af Trafikstyrelsens OD-matrix fra 2019. OD-matricen omfatter rejser med DSB, Arriva, S-tog samt Nordjyske Jernbaner på statsbanestrækninger. Ved hjælp af OD-matricen, kan antallet af personkilometer per togsystem beregnes, og derefter bruges til at fordele passagerindtægterne. Fordelingen fremgår af tabel 6.3. Trafikstyrelsens beregnede personkm for Arrivas strækninger er justeret, så det samlede transportarbejde svarer til det Arriva har indberettet til Trafikstyrelsen for 2023.

Tabel 6.3 - Fordeling af personkilometer på Arrivas togsystemer.

Togsystem	Andel af pkm
Odense - Ringe -Svendborg	16 pct.
Vejle - Struer	18 pct.
Aarhus - Silkeborg - Herning - Struer	29 pct.
Aarhus - Viborg - Struer	21 pct.
Struer - Thisted	3 pct.
Esbjerg - Varde - Skjern - Herning	5 pct.
Esbjerg - Ribe - Tønder - Grænsen	7 pct.
Varde – Nørre Nebel	1 pct.
Sum	100 pct.

Kilde: Trafikstyrelsen

Anm: Varde – Nørre Nebels andel er beregnet pba. transportarbejde indrapporteret fra Sydtrafik til Trafikstyrelsen.

6.5.3 Regionernes kørsel på statslige strækninger

Indtægter tilfalder regionerne og medregnes derfor ikke, da der alene ses på statslige indtægter og omkostninger.

6.5.4 Øresundstog

Passagerindtægter for Øresundstrafikken stammer fra Skånetrafikkens tal til Transportministeriet. Transportarbejde er baseret på Skånetrafikkens indrapportering til Danmarks Statistik.

Jævnfør kontrakten med Skånetrafikken medregnes de fulde passagerindtægter for kørslen mellem Østerport og Københavns Lufthavn, mens halvdelen medregnes for kørslen over Øresundsforbindelsen. Strækningen over selve Øresundsforbindelsen er for nuværende ikke en del af stræknings- og togsystemøkonomien og billetindtægterne herfor er derfor ikke med i opgørelsen. Andelen af Øresundstrafikkens passagerindtægter mellem henholdsvis Østerport og Kastrup og på Øresundsforbindelsen er beregnet pba. transportarbejdet.

6.6 Fordeling af togdriftens omkostninger og indtægter på strækninger

Til strækningsøkonomien er omkostninger og indtægter for togdrift fordelt på de strækninger, et givent togsystem kører på. Omkostningerne er fordelt ud fra togkm, mens billetindtægterne er fordelt ud fra transportarbejdet (personkm). Transportarbejdet er beregnet for hver



operatør på en given strækning ud fra Trafikstyrelsens OD-matrix for 2019 afstemt til de samlede tal i togsystemsøkonomien.

7. Sammenligning af ny og gammel model

Fra den forrige opgørelse over strækningsøkonomi fra 2017 til den nye for 2023 er der sket flere ændringer i trafikmønstre og i metoden.

Ændringerne i trafikmønstre dækker både over, at de enkelte togsystemer er blevet ændret, at infrastrukturen har ændret sig og at dele af trafikbetjeningen er overdraget til andre operatører. Af eksempler kan bl.a. nævnes åbningen af ny bane København-Ringsted, eller at Kystbanen er blevet sammenbundet med den øvrige sjællandske regionaltrafik i stedet for Øresundstrafikken. I perioden har DSB også afgivet trafik til Arriva (GoCollective), Lokaltog og Nordjyske jernbaner, mens Arriva (GoCollective) har afgivet trafik til Midtjyske Jernbaner.

Metodisk er der sket en ændring i opgørelsen over omkostninger til infrastrukturen. Hvor den tidligere model benyttede Banedanmarks estimerede vedligeholdelsesbehov, tager den nye udgangspunkt i Banedanmarks bevilling på finansloven. Den nye model afspejler således de faktiske midler, der er afsat til drift af jernbaneinfrastrukturen for året 2023.

På trods af ændringer i trafikken og regnemetoden er der kun mindre afvigelser i resultaterne fra gammel til ny model, når der ses på de totale tal (se tabel 7.1).

Tabel 7.1 - Sammenligning af resultater fra henholdsvis ny og gammel model

Mio.kr. (PL 2023)	Samlet nettoomkostning		Passagerkm		Netto-omkostning pr. passagerkm (kr.)		Passagerandel af driftsomkostninger	
	2017	2023	2017	2023	2017	2023	2017	2023
År								
Fjerntog (DSB)	-897	-1.241	2.358	2.588	-0,38	-0,48	72%	66%
Regionaltog øst (DSB)*	-2.716	-2.428	1.161	1.075	-2,34	-2,26	28%	30%
Regionaltog vest (DSB)*	-1.790	-899	532	311	-3,36	-2,89	n/a	21%
Arriva (GoCollective)*	-841	-831	266	289	-3,16	-2,87	n/a	29%
Regioner på statslige strækninger*	n/a	-389	n/a	95	n/a	-4,08	n/a	n/a
Fjern- og regionaltog total	-6.244	-5.787	4.317	4.358	-1,45	-1,33	n/a	41%
Øresundstrafikken	n/a	45	n/a	92	n/a	0,49	n/a	144%
S-bane	-1.283	-1.166	1.320	1.270	-0,97	-0,92	57%	59%
Godstog	n/a	-277	-	-	-	-	-	-
Total	-7.527	-7.185	5.637	5.720	-1,18	-1,26	n/a	45%

*DSB har afgivet trafik til Arriva, Lokaltog og Nordjyske Jernbaner, og Arriva har afgivet trafik til Midtjyske Jernbaner

Bemærk, at omkostninger fra 2017-modellen er opregnet til PL 2023 for sammenlignelighed



8. Bilag

Bilag 1 – Økonomi for strækninger og togsystemer 2017

Mio. kr.	Togdrift (DSB/Ar riva)	In- fra- stru- ktur	Sam- let om- kost- ning	Pas- sa- gerk m	Om- kost- ning pr. pas- sa- gerk m	Pas- sa- ger- an- del af om- kost nin- gen
Fjerntog						
København - Aarhus - Aalborg	-245	-306	-551	1.870	0,29	75%
København - Esbjerg	-137	-106	-243	488	0,50	64%
I alt	-382	-412	-794	2.358	0,34	72%
Regionaltog Vest						
Odense - Svendborg	-75	-37	-112	40	2,80	25%
Odense - Ringe	-31	-8	-39	4	9,75	9%
Aarhus - Langå - Aalborg	-144	-148	-292	107	2,73	22%
Aalborg - Frederikshavn	-65	-89	-154	47	3,28	19%
Aarhus - Hamborg	-30	-13	-43	35	1,23	45%
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	-178	-125	-303	110	2,75	22%
Aarhus - Fredericia	-22	-12	-34	15	2,27	26%
Odense - Fredericia	-79	-19	-98	17	5,76	14%
Fredericia - Flensborg	-27	-21	-48	24	2,00	32%
Fredericia - Sønderborg	-68	-82	-150	46	3,26	20%
Fredericia - Vejle - Struer	-181	-130	-311	87	3,57	18%
Arriva	-231	-513	-744	266	2,80	
I alt	-1.131	-1.197	-2.328	798	2,92	
Regionaltog Øst						
København - Kalundborg	-243	-107	-350	130	2,69	22%
København - Holbæk	-236	-68	-304	159	1,91	29%
København - Roskilde	-35	-13	-48	4	12,00	8%
København - Ringsted/Slagelse	-152	-56	-208	133	1,56	33%
København - Nykøbing F - Rødby Færgen	-458	-241	-699	327	2,14	24%
København - Hamborg	-31	-53	-84	76	1,11	46%
Roskilde - Køge - Næstved	-118	-66	-184	40	4,60	14%
København - Helsingør	-320	-206	-526	292	1,80	35%
I alt	-1.593	-810	-2.403	1.161	2,07	28%
S-tog	-470	-665	-1.135	1.320	0,86	57%



Bilag 2 – Togsysteemøkonomi beregnet med Banedanmarks estimerede bruttobehov

Mio.kr. (PL 2023)	Brutto-togdrift ekskl. Passagerindtægter	Passagerindtægter	Netto-togdrift inkl. passagerindtægter	Infrastruktur inkl. infrastrukturaftægter	Samlet driftsomkostning	Samlet nettoomkostning	Passagerkm (mio.)	Netto-omkostning pr. passagerkm (kr.)	Passagerandel af driftsomkostninger
Fjerntog (DSB)	-2.953	2.415	-538	-1.533	-4.486	-2.071	2.588	-0,80	54%
København - Aarhus - Aalborg Lufthavn	-1.169	1.138	-31	-661	-1.830	-692	1.215	-0,57	62%
Østerport - København - Køge Nord - Aarhus - Aalborg	-1.171	715	-456	-477	-1.648	-933	777	-1,20	43%
Østerport - København - Roskilde - Esbjerg	-437	467	30	-268	-705	-238	513	-0,46	66%
København - Padborg (- Hamburg)	-150	61	-89	-26	-176	-115	53	-2,17	35%
Aarhus - Fredericia (- Hamburg)	-26	34	8	-100	-126	-92	30	-3,06	27%
Regionaltog vest (DSB)	-738	242	-496	-788	-1.526	-1.284	311	-4,13	16%
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	-360	108	-252	-266	-626	-518	127	-4,08	17%
Odense - Fredericia	-101	22	-79	-83	-184	-162	19	-8,55	12%
Fredericia - Padborg (- Flensburg)	-99	69	-30	-143	-242	-173	59	-2,93	29%
Fredericia - Sønderborg	-116	43	-73	-246	-362	-319	52	-6,13	12%
Fredericia - Vejle - Herning - Struer	-62	0	-62	-50	-112	-112	54	-2,08	0%
Arriva (GoCollective)	-546	345	-201	-1.184	-1.729	-1.384	289	-4,79	20%
Odense - Ringe - Svendborg	-83	55	-28	-92	-175	-120	46	-2,62	31%
Vejle - Struer	-89	63	-27	-155	-244	-182	52	-3,47	26%
Aarhus - Silkeborg - Herning - Struer	-138	101	-38	-200	-338	-237	84	-2,81	30%
Aarhus - Viborg - Struer	-119	73	-46	-266	-385	-312	62	-5,07	19%
Struer - Thisted	-24	11	-13	-126	-150	-139	9	-14,86	7%
Esbjerg - Varde - Skjern - Herning	-43	18	-25	-182	-225	-207	15	-13,89	8%
Esbjerg - Ribe - Tønder (- Niebüll)	-49	25	-24	-162	-211	-187	21	-9,07	12%
Regionaltog øst (DSB)	-2.601	1.061	-1.540	-1.675	-4.276	-3.215	1.075	-2,99	25%
København - Holbæk - Kalundborg	-665	222	-443	-436	-1.101	-879	243	-3,62	20%
Københavns Lufthavn - København Syd - Slagelse	-112	60	-52	-84	-196	-136	68	-2,00	31%
Helsingør - København - Roskilde - Næstved	-1.135	584	-551	-575	-1.710	-1.126	512	-2,20	34%
København - Køge Nord - Næstved - Nykøbing F	-359	125	-234	-360	-719	-594	179	-3,32	17%
Helsingør - København - Køge - Næstved	-330	70	-260	-220	-550	-480	73	-6,58	13%
Regionernes kørsel på statslige strækninger	-162	-	-162	-429	-591	-591	95	-6,19	-
Roskilde - Køge (Lokaltog)	-30	-	-30	-55	-85	-85	12	-7,10	-
Frederikshavn-Skørping (Nordjyske Jernbaner)	-97	-	-97	-257	-353	-353	76	-4,66	-
Skjern - Holstebro (Midtjyske Jernbaner)	-35	-	-35	-118	-152	-152	8	-20,29	-
Fjern- og regionaltog total	-6.999	4.063	-2.936	-5.609	-12.608	-8.545	4.358	-1,96	32%
Øresundstrafikken	-84	149	64	-30	-114	34	92	0,37	130%
S-bane	-2.152	1.701	-451	-1.256	-3.408	-1.707	1.270	-1,34	50%
Godstog	-	-	-	-381	-	-381	-	-	-
Total	-9.235	5.913	-3.323	-7.276	-16.511	-10.598	5.721	-1,85	36%

Anm. (1): Pga. sporarbejder har togsystemet Østerport-Esbjerg kørt sammenkoblet med andre fjerntogssystemer i dele af 2023. Nogle af togsystemets omkostninger er derfor indeholdt i DSB's andre fjerntogssystemer

Anm. (2): På strækningen Vejle-Struer tilfalder alle passagerindtægterne Arriva (GoCollective), hvilket forklarer at selvfinansierungsgrad for DSB's togsystem Fredericia-Vejle-Herning-Struer er 0 pct. Samtidig betaler GoCollective dog DSB for kørslen, hvilket der ikke er taget højde for i fordelingen af GoCollectives omkostninger på togsystemer.

Anm. (3): For regionernes kørsel på statslige strækninger afspejler omkostningerne til togdrift statens tilskud til regionerne og ikke regionernes driftsøkonomi. Der er derfor heller ikke vist billetindtægter, da disse tilfalder regionerne

Anm. (4): Øresundstrafikken omfatter kun et udsnit af driften mellem Østerport og Kastrup



Bilag 3 – Arrivas indtægter og personkilometer i 2023

Udbudt togtrafik i Midt- og Vestjylland	Beløb Mio. kr. (2023)
Arriva billetindtægter	349,9
Arriva kontraktbetaling	200,5
Arriva personkm	293

Kilde: Finansloven 2023, §28.52 og Arrivas indberetning af jernbanedata for 2023 til TS

Bilag 4 – Tal for regionernes kørsel på statslige strækninger (mio. per år)

Strækning	Personkm	Togkm	Statsligt tilskud (kr.)
Roskilde - Køge (Lokaltog)	12,0	0,5	30,0
Frederikshavn-Skørping (Nordjyske Jernbaner)	75,9	2,1	96,9
Skjern - Holstebro (Midtjyske Jernbaner)	7,5	0,8	34,6

Kilde: Trafikselskabernes indberetninger til Trafikstyrelsen og finansloven 2023, §28.52.15, tekstanm. 132

Bilag 5 – Strækingsregnskab for togdrift

Beløb i mio. kr.	Togkørsel Passager- omsætning	Togkørsel Øvrige indtægter	Togkørsel Omkostnin- ger	Togkørsel Resultat	Øvrige Ind- tægter	Øvrige Om- kostninger	Togdrift Resultat	Passager- oms. pr. plads km ¹⁾	Togkørsel Omk. pr. plads km ¹⁾	Togdrift re- sultat pr. person km ¹⁾	Person km mio. enheder ²⁾	Tog km mio. enheder
København - Aarhus - Aalborg (InterCityLyn)	1.138	27	966	199	46	276	-31	0,54	0,46	-0,02	1.215	6,00
København - Aalborg (InterCity)	715	29	976	-232	42	266	-456	0,36	0,50	-0,59	777	7,06
København - Esbjerg (InterCity)	467	12	328	151	24	145	30	0,59	0,41	0,06	513	2,62
København - Odense - Hamborg (InterCity) ³⁾	61	10	143	-72	3	20	-89	0,11	0,26	-1,68	53	1,37
Fjerntog ³⁾	2.381	78	2.413	46	115	707	-546	0,44	0,44	-0,21	2.558	17,05
Aarhus - Hamborg ³⁾	34	1	19	16	2	10	8	0,37	0,20	0,27	30	0,42
Aarhus - Fredericia - Esbjerg	108	8	300	-184	11	79	-252	0,24	0,66	-1,98	127	2,35
Odense - Fredericia	22	2	80	-56	3	26	-79	0,12	0,46	-4,11	19	0,80
Aarhus - Fredericia - Flensborg ³⁾	69	4	83	-10	4	24	-30	0,49	0,58	-0,51	59	0,79
Fredericia - Sønderborg	43	4	95	-48	4	29	-73	0,21	0,46	-1,39	52	0,96
Fredericia - Vejle - Struer	0	2	48	-46	2	18	-62	0,00	0,66	-1,15	54	0,44
Regional Vest ³⁾	276	21	625	-328	26	186	-488	0,24	0,55	-1,43	341	5,76
København - Holbæk - Kalundborg	222	15	543	-306	25	162	-443	0,29	0,70	-1,82	243	2,93
København - Slagelse	60	3	77	-14	6	44	-52	0,26	0,33	-0,76	68	0,88
Helsingør - København - Roskilde - Næstved	584	53	818	-181	69	439	-551	0,28	0,39	-1,08	512	5,10
København - Køge Nord - Næstved - Nykøbing F.	125	10	290	-155	15	94	-234	0,22	0,51	-1,31	179	2,62
Helsingør - København - Køge - Næstved	70	18	284	-196	12	76	-260	0,11	0,44	-3,59	73	1,59
Regional Øst	1.061	99	2.012	-852	127	815	-1.540	0,25	0,47	-1,43	1.075	13,12
Fjern- og Regionaltogs trafik ³⁾	3.718	198	5.050	-1.134	268	1.708	-2.574	0,34	0,46	-0,65	3.974	35,93
Central (Hellerup-Valby)	656	12	354	314	52	250	116	0,70	0,38	0,41	283	2,66
Køge (Sydhavn - Køge)	218	10	303	-75	16	108	-167	0,18	0,25	-0,63	266	3,43
Høje Taastrup (Danshøj - Høje Taastrup)	149	3	115	37	6	55	-12	0,37	0,29	-0,10	104	1,17
Frederikssund (Langgade - Frederikssund)	190	9	261	-62	15	112	-159	0,18	0,25	-0,78	204	2,92
Farum (Ryparken - Farum)	114	5	152	-33	10	61	-84	0,21	0,29	-0,86	99	1,55
Hillerød (Bernstorffsvej - Hillerød)	208	7	220	-5	11	89	-83	0,23	0,24	-0,33	246	2,48
Klampenborg (Charlottenlund- Klampenborg)	39	1	43	-3	2	17	-18	0,26	0,29	-1,26	14	0,41
Ringbanen (Ny Ellebjerg - Hellerup)	127	5	136	-4	5	45	-44	0,38	0,41	-0,83	54	1,24
S-togs trafik	1.701	52	1.584	169	117	737	-451	0,31	0,29	-0,36	1.270	15,86
Strækninger i alt ³⁾	5.419	250	6.634	-965	385	2.445	-3.025	0,33	0,40	-0,58	5.244	51,79
Offentlige serviceydelser ³⁾	5.419	250	6.634	-965	884	3.121	-3.202	0,33	0,40	-0,61	5.244	51,79

¹⁾ Beregnede nøgletal er ikke afrundet.

²⁾ Person km er ekskl. transportforpligtelsen samt tredjeparts salg via apps i Vestdanmark.

³⁾ Togproduktion er inklusive kørsel i Tyskland.

Kilde: DSB's årsrapport 2023 (tabel 19).