

# **Nøgletal for privatbanerne, Regnskab 2011**



## Privatbanestatistik, Regnskab 2011

Trafikstyrelsen udarbejder årligt nærværende statistik for privatbanerne, der i lighed med statistikken for bustrafik, har fokus på transportarbejde, omkostninger, passagerindtægter og de tilskud der ydes til denne transportform. Statistikken udarbejdes på baggrund af indberetninger fra trafikskaberne. Alle udgifter, indtægter og tilskud i statistikken ses fra trafikskabets synsvinkel.

Tabel 0-1. Udgifter, indtægter og tilskud pr trafikskab, regnskab 2011 (mio. kr.)

	Movia	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
<b>Udgifter (2)</b>					
Kontraktbetaling, drift	370,3	24,3	41,0	34,4	470,0
Kontraktbetaling, materiel	65,7	3,1	0,0	7,9	76,8
Infrastruktur, drift	43,4	0,7	2,5	7,5	54,1
Infrastruktur, anlæg	16,5	2,9	15,4	12,1	46,9
Administrationsudgifter	0,7	0,2	0,1	1,5	2,5
<b>Samlede udgifter</b>	<b>496,6</b>	<b>31,3</b>	<b>59,0</b>	<b>63,5</b>	<b>650,4</b>
<b>Indtægter</b>					
<i>Passagerindtægter</i>					
Billetter/kort	155,0	1,9	12,2	19,8	188,9
Offentlige instanser	5,5	1,1	2,6	3,5	12,7
<i>Samlede passagerindt.</i>	<i>160,5</i>	<i>3,0</i>	<i>14,8</i>	<i>23,3</i>	<i>201,6</i>
<i>Driftstilskud</i>					
Tilskud fra regioner	276,3	22,4	26,3	20,1	345,1
Tilskud fra kommuner	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Samlede driftstilskud</i>	<i>276,3</i>	<i>22,4</i>	<i>26,3</i>	<i>20,1</i>	<i>345,1</i>
<i>Infrastrukturtilskud</i>					
Tilskud fra regioner	59,9	5,9	17,9	20,1	103,7
Tilskud fra kommuner	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Samlede infrastrukturtilskud</i>	<i>59,9</i>	<i>5,9</i>	<i>17,9</i>	<i>20,1</i>	<i>103,7</i>
<b>Samlede indtægter (1)</b>	<b>496,6</b>	<b>31,3</b>	<b>59,0</b>	<b>63,5</b>	<b>650,4</b>

Fynbus og BAT administrerer ingen lokalbaner og er derfor udeladt fra statistikken

(1) Samlede indtægter er lig summen af samlede passagerindtægter, samlede driftstilskud og samlede investeringstilskud.

(2) Sydtrafik kan ikke opdele driftsudgifter på kontraktbetaling og infrastruktur. Kontraktbetalingen indeholder således en del af infrastrukturudgifterne.

Trafikstyrelsen har i forbindelse med udarbejdelsen af statistik for regnskab 2010 været i dialog med trafikskaberne om hvorledes statistikken bedre kunne afspejle de forskellige udgiftstyper samt højne muligheden for benchmarking mellem trafikskaberne. På den baggrund er der opnået enighed omkring en model, hvor trafikskabernes udgifter til privatbanerne opdeles i

- Kontraktbetaling til operatør
- Kontraktbetaling for materiel (leasingudgifter), som typisk betales til operatørens leasingsselskab
- Infrastrukturudgifter til drift som typisk betales til operatørens infrastructureselskab i form af en fast pris pr. togkm
- Infrastrukturinvesteringer som typisk betales til operatørens infrastructureselskab i forbindelse med særlige bevillinger
- Administrationsudgifter i trafikskabet

Af tabel 0-1 fremgår hovedtallene i de data Trafikstyrelsen har indsamlet om privatbanerne gældende for regnskabsåret 2011. Der er i den forbindelse alene ændret i opgørelsesmetoden for trafikskabernes udgifter og således kan indtægterne sammenlignes med tidligere års opgørelser. Der er tilsvarende denne statistik indsamlet data for regnskabsårene 2007-2009 samt for budgetåret 2011 efter den tidligere opgørelsesmetode. Disse data fremgår af dokumenter på Trafikstyrelsens

hjemmeside. Da det statistiske grundlag fra før 2007 ikke er fyldestgørende, er der ikke et fuldstændigt overblik over tilskud og udgifter frem til og med 2006.

Det samlede udgifter til privatbanedrift er steget fra 625,2 mio. kr. i 2010 til 650,5 mio. kr. i 2011. Udgifterne er i sær steget i Sydtrafik, der fra 2011 er overgået til en ny og dyrere kontrakt.

Pensionsudgifterne til de tjenestemandslignende ansatte afholdes direkte af regionerne og indgår ikke i Trafikstyrelsens data (tabel 1). I 2002 udgjorde dette beløb 74,4 mio. kr.

### Privatbanernes transportarbejde og økonomi

Flere Privatbaner har siden 2001 ændret organisation op til flere gange, men strækningerne fastholdes i denne statistik. Den nuværende organisering kan beskrives således:

- Frederiksværkbanen, Gribskovbanen, Hornbækbanen, Lille Nord og Nærumbanen drives af Lokalbaneln, som ejes af Movia
- Østbanen, Lollandsbanen, Odsherredsbanen og Tølløsebanen drives af Regionstog, som ejes af Movia
- Hirtshals-Hjørring og Skagen – Frederikshavn drives af Nordjyske Jernbaner, som ejes af Nordjyllands Trafikskelskab
- Odderbanen og Lemvigbanen drives af Midtjyske Jernbaner, som ejes af Midttrafik. Odderbanen overgår til DSB-drift fra 2012
- Varde-Oksbøl-Nr. Nebel drives af Vestbanen, som ejes af Sydtrafik

Udover trafikskelskaberne er der i privatbanerne en række mindretalsaktionærer i privatbanerne – herunder Varde kommune, som ejer en del af Vestbanen.

Tabel 0-2. Påstiger og personkm fordelt på trafikskelskab og strækning, Regnskabstal 2011

Strækning	Antal påstigerer (mio)	Antal personkm. (mio)	Togkm (mio)	Kontraktbetaling, drift (mio kr.)	Kontraktbetaling, materiel (mio. kr)	Drift af infrastruktur (mio. kr.)	Anlæg af infrastruktur (mio. kr.)	Administration (mio. kr.)	kontraktudgift, drift pr. personkm (kr/personkm)	Drift af infrastruktur pr. togkm (kr./togkm)	kontraktbetaling, drift pr. togkm (kr/togkm)
Frederiksværkbanen	1,7	36,3	1,1	52,9	11,5	5,4	0,2	0,1	1,5	5,1	49,2
Gribskovbanen	1,7	27,0	1,1	51,8	9,0	6,2	0,3	0,1	1,9	5,9	49,2
Hornbækbanen	0,9	7,8	0,5	25,1	5,1	3,5	0,1	0,0	3,2	6,8	49,2
Lille Nord	1,2	17,4	0,6	27,2	6,4	2,4	0,1	0,0	1,6	4,3	49,2
Nærumbanen	0,7	3,3	0,4	18,6	0,0	1,1	0,0	0,0	5,6	2,9	49,3
Østbanen	1,0	18,4	1,0	51,4	12,5	6,1	10,0	0,1	2,8	6,0	50,0
Lollandsbanen	0,9	25,0	1,1	55,2	5,0	6,3	0,0	0,1	2,2	5,7	50,0
Odsherredsbanen	1,1	23,5	1,0	52,3	8,9	6,1	0,0	0,1	2,2	5,8	50,0
Tølløsebanen	0,4	6,8	0,7	35,7	7,2	6,3	5,7	0,1	5,3	8,8	50,0
Hirtshals-Hjørring	0,5	6,4	0,3	12,1	3,4	2,3	1,8	0,6	1,9	8,7	46,4
Skagen - Frederikshavn	0,5	16,8	0,5	22,3	4,5	5,3	10,3	0,8	1,3	11,3	47,6
Odderbanen	1,0	13,2	0,5	25,9	0,0	0,7	14,5	0,1	2,0	1,4	54,5
Lemvigbanen	0,2	3,8	0,4	15,1	0,0	1,9	1,0	0,1	4,0	4,6	37,4
Varde-Oksbøl-Nr. Nebel	0,2	3,8	0,3	24,3	3,1	0,7	2,9	0,2	6,4	2,2	76,9
<b>Sum</b>	<b>12,1</b>	<b>209,4</b>	<b>9,4</b>	<b>470,0</b>	<b>76,8</b>	<b>54,1</b>	<b>46,9</b>	<b>2,5</b>	<b>2,2</b>	<b>5,8</b>	<b>50,1</b>

*Noter: At Odderbanens kontraktbetaling (drift) pr. togkm er højere end Lemvigbanens skyldes, at fordelingsnøglen mellem de to er baseret på antal kørte køreplantimer. Vestbanen (Varde-Oksbøl-Nr. Nebel) benyttede i 2011 en midlertidig kontrakt, der omhandlede såvel togdrift som infrastrukturdrift, herunder banevedligehold og materielvedligehold. Kontraktbetaling, drift og drift af infrastruktur er opgjort med anden metode for Varde-Oksbøl-Nr. Nebel*

I tabel 0-2 er privatbanernes nøgletal fordelt på strækninger. Som det fremgår, er den kontraktbetaling, som vedrører driften og som hermed er rensat for særlige udgifter til

infrastruktur, leasing af materiel samt administration i trafikselskabet forholdsvis ens for privatbanestrækningerne set i forhold til antal togkm. Dog har Lemvigbanen markant lavere driftsomkostninger pr. togkm end de øvrige privatbanestrækninger.

Investeringer i privatbaneinfrastruktur administreres forskelligt i de forskellige trafikselskaber/regioner. Således fremgår investeringerne i for eksempel Østbanen samme år som investeringen foretages, mens opgraderingerne af Odderbanen i 2008 og Skagensbanen i 2003/2004 er finansieret med lån, hvor de årlige renter og afdrag således fremgår af statistikken. De store infrastrukturinvesteringer i Odderbanen og Skagensbanen er således funderet i markant større investeringer i tidligere år, mens de høje investeringsudgifter på Østbanen og Tølløsebanen skyldes hastighedsopgraderinger i 2010-2011. Vestbanen (Varde-Oksbøl-Nr. Nebel) har fra 2011 påbegyndt en investeringsplan, hvor der investeres over 100 mio. kr. i nyt materiel og forbedret infrastruktur.



## Nøgletal for privatbanerne, Regnskab 2011

Tabel 1. Udgifter, indtægter og tilskud pr trafikselvskab, Regnskab 2011 (mio. kr.)

	Movia	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
<b>Udgifter (2)</b>					
Kontraktbetaling, drift	370,3	24,3	41,0	34,4	470,0
Kontraktbetaling, materiel	65,7	3,1	0,0	7,9	76,8
Infrastruktur, drift	43,4	0,7	2,5	7,5	54,1
Infrastruktur, anlæg	16,5	2,9	15,4	12,1	46,9
Administrationsudgifter	0,7	0,2	0,1	1,5	2,5
<b>Samlede udgifter</b>	<b>496,6</b>	<b>31,3</b>	<b>59,0</b>	<b>63,5</b>	<b>650,4</b>
<b>Indtægter</b>					
<i>Passagerindtægter</i>					
Billetter/kort	155,0	1,9	12,2	19,8	188,9
Offentlige instanser	5,5	1,1	2,6	3,5	12,7
<i>Samlede passagerindt.</i>	<i>160,5</i>	<i>3,0</i>	<i>14,8</i>	<i>23,3</i>	<i>201,6</i>
<i>Driftstilskud (3)</i>					
Tilskud fra regioner	276,3	22,4	26,3	20,1	345,1
Tilskud fra kommuner	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Samlede driftstilskud</i>	<i>276,3</i>	<i>22,4</i>	<i>26,3</i>	<i>20,1</i>	<i>345,1</i>
<i>Infrastrukturtilskud (3)</i>					
Tilskud fra regioner	59,9	5,9	17,9	20,1	103,7
Tilskud fra kommuner	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Samlede infrastrukturtilskud</i>	<i>59,9</i>	<i>5,9</i>	<i>17,9</i>	<i>20,1</i>	<i>103,7</i>
<b>Samlede indtægter (1)</b>	<b>496,6</b>	<b>31,3</b>	<b>59,0</b>	<b>63,5</b>	<b>650,4</b>

Fynbus og BAT administrerer ingen lokalbaner og er derfor udeladt fra statistikken

(1) Samlede indtægter er lig summen af samlede passagerindtægter, samlede driftstilskud og samlede investeringstilskud.

(2) Sydtrafik kan ikke opdele driftsudgifter på kontraktbetaling og infrastruktur. Kontraktbetalingen indeholder således en del af infrastrukturudgifterne.

(3) Tilskud er et udtryk for trafikselvskabets tilskudsbehov i året, og er derfor ikke det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafikselvskaberne i året. Kommuner og regioner efterregulerer efterfølgende i deres betalinger til trafikselvskabet for at udligne forskellen mellem tilskudsbehovet og de faktiske betalinger i året. Dette sker 1 eller 2 år efter (se tabel 2)

Tabel 2. Efterregulering af tilskud pr. trafikselvskab (mio. kr.), Regnskab 2011

	Movia	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Regional efterregulering	-6,7	0,0	0,0	0,0	-6,7
Kommunal efterregulering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Samlet efterregulering</b>	<b>-6,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-6,7</b>

De kommunale og regionale tilskud til trafikselvskaberne er et udtryk for trafikselvskabets tilskudsbehov i året, og er derfor ikke det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafikselvskaberne. Kommuner og regioner efterregulerer efterfølgende i deres betalinger til trafikselvskabet for at udligne forskellen mellem tilskudsbehovet og de faktiske betalinger i året. Dette sker 1 eller 2 år efter. Er efterreguleringen negativ er det et udtryk for at trafikselvskaberne har haft behov for et mindre tilskud end det faktisk betalte, mens en positiv efterregulering er et udtryk for at trafikselvskabet har haft behov for et større tilskud end det faktisk betalte i året.

Tabel 3. Udgiftsfordeling pr. trafikselvskab (pct.), Regnskab 2011

	Movia	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Kontraktbetaling, drift	74,6%	77,7%	69,4%	54,2%	72,3%
Kontraktbetaling, materiel	13,2%	10,0%	0,0%	12,5%	11,8%
Infrastruktur, drift	8,7%	2,3%	4,2%	11,9%	8,3%
Infrastruktur, anlæg	3,3%	9,3%	26,2%	19,1%	7,2%
Administrationsudgifter	0,1%	0,7%	0,2%	2,4%	0,4%
<b>Samlede udgifter</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Sydtrafik kan ikke opdele driftsudgifter på kontraktbetaling og infrastruktur. Kontraktbetalingen indeholder således en del af infrastrukturudgifterne.

Tabel 4. Passagerindtægter pr. trafikselvskab (pct.), Regnskab 2011

	Movia	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Billetter/kort	96,6%	64,0%	82,2%	85,0%	93,7%
Offentlige instanser	3,4%	36,0%	17,8%	15,0%	6,3%
<b>Samlede passagerindt.</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Tabel 5. Passagerfinansieringsgrad pr. trafikselvskab (pct.), Regnskab 2011

	Movia	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Passagerfinansiering af kontraktbetaling og administration	36,74%	10,95%	36,01%	53,26%	36,70%

Note: Passagerfinansieringsgraden er beregnet som samlede passagerindtægters andel af udgifterne til kontraktbetaling (drift og materiel) samt administration.

Tabel 6. Årsværk opdelt på personalekategori, Regnskab 2011

	Movia	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Beskæftigede ved privatbanen	451,0	23,0	62,4	51,0	587,4
Trafikselvskabets administrationsmedarb. i relation til privatbanen	1,0	0,5	0,2	0,4	2,1
Andre ansatte i trafikselvskabet med relation til privatbanen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Samlet antal årsværk</b>	<b>452,0</b>	<b>23,5</b>	<b>62,6</b>	<b>51,4</b>	<b>589,5</b>

(1) De 0,4 ansatte med relation til privatbanen i Nordjyllands Trafikselvskab er baseret på et skøn

Tabel 7. Togsæt, køreplantimer pr. togsæt, og udgifter pr. køreplantime, Regnskab 2011

	Movia	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Antal togsæt	58	3	13	7	81
Køreplantimer	159.805	5.625	18.062	12.934	196.426
Køreplantimer pr. togsæt	2.755	1.875	1.389	1.848	2.425
Pr. køreplantime (kr./time):					
Kontraktbetalings- og adm.-udgifter	2.733	4.925	2.274	3.388	2.797
Infrastrukturudgifter	375	647	993	1.519	515
<b>Samlet Udgifter pr køreplanstime</b>	<b>3.108</b>	<b>5.572</b>	<b>3.267</b>	<b>4.907</b>	<b>3.311</b>

NT: Udover de 7 togsæt har de to baner i Nordjylland tilsammen et reservetogsæt

Sydtrafik: Af de tre togsæt er det ene ikke i fast drift.

Movia: Antal togsæt er inkl. reservemateriel

Tabel 8. Togsæt, togsætkm og udgifter pr. togsætkm, Regnskab 2011

	Movia	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Antal togsæt	58	3	13	7	81
Togkm	7.457.817	316.396	879.000	729.297	9.382.510
togsætkm (1)	7.617.001	316.396	997.750	779.189	9.710.336
kørte km pr. togsæt (1)	131.328	105.465	76.750	111.313	119.881
Udgifter pr. togsætkm (kr./togsætkm) (2):					
Kontraktbetalings- og adm.-udgifter	57,34	87,56	41,17	56,24	56,57
Infrastrukturudgifter	7,86	11,50	17,97	25,21	10,41
<b>Samlet udgifter pr togsætkm</b>	<b>65,20</b>	<b>99,06</b>	<b>59,14</b>	<b>81,45</b>	<b>66,98</b>



Sydtrafik: Togkm er inkl.erstatningskørsel med bus (90 km)

Tabel 9. Togsæt, påstigninger, personkm, udgifter pr. påstiger og udgifter pr personkm, Regnskab 2011

	Movia	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Antal togsæt	58	3	13	7	81
Antal påstigere (i mio.)	9,7	0,2	1,2	1,0	12,1
Antal personkm (i mio) (1)	165,5	3,8	17,0	23,2	209,4
<i>Udgifter pr. påstiger (kr/påstiger)</i>					
Kontraktbetalings- og adm.-udgifter	45,24	121,58	34,42	42,53	45,38
Infrastrukturudgifter	6,20	15,97	15,03	19,06	8,35
<b>Samlet udgifter pr påstiger</b>	<b>51,44</b>	<b>137,55</b>	<b>49,45</b>	<b>61,59</b>	<b>53,73</b>
<i>Udgifter pr. personkm (kr/personkm)</i>					
Kontraktbetalings- og adm.-udgifter	2,64	7,25	2,42	1,89	2,62
Infrastrukturudgifter	0,36	0,95	1,06	0,85	0,48
<b>Samlet udgifter pr personkm</b>	<b>3,00</b>	<b>8,20</b>	<b>3,48</b>	<b>2,74</b>	<b>3,11</b>

(1) Personkm for Midttrafik og Sydtrafik. Skønnet ud fra gns. Rejselængder.

(2) Midttrafik: på lemvigbanen er der et fald på 8,4% i antal påstigninger (I alt 16.500 påstigninger). Dette kan forklares ud fra overgangen til en ny tællemetode.

(3)

Tabel 10. Kontrakttyper, Regnskab 2011 (1)

	Movia	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Strækninger med bruttokontrakter u/ incitamenter	0	0	2	0	0
Strækninger med bruttokontrakter m/ incitamenter	9	1	0	0	0
Strækninger med nettokontrakter u/ incitamenter	0	0	0	0	0
Strækninger med nettokontrakter m/ incitamenter	0	0	0	2	0
Antal påstigere, bruttokontrakter u/ incitamenter	0	0	1.193.344	0	0
Antal påstigere, bruttokontrakter m/ incitamenter	9.654.118	227.866	0	0	0
Antal påstigere, nettokontrakter u/ incitamenter	0	0	0	0	0
Antal påstigere, nettokontrakter m/ incitamenter	0	0	0	1.030.496	0
Antal påstigere pr. strækning, bruttokontrakt u/ incitamenter	N/A	N/A	596.672	N/A	N/A
Antal påstigere pr. strækning, bruttokontrakt m/ incitamenter	1.072.680	227.866	N/A	N/A	N/A
Antal påstigere pr. strækning, nettokontrakt u/ incitamenter	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Antal påstigere pr. strækning, nettokontrakt m/ incitamenter	N/A	N/A	N/A	515.248	N/A

(1) Der er to kontrakter med i alt 9 strækninger i Movia, en kontrakt med en strækning i Sydtrafik, en kontrakt med to strækninger i Midttrafik og en kontrakt med to strækninger i Nordjyllands Trafikselskab

*Trafikstyrelsen  
Gammel Mønt 4  
DK-1117 København K.*

*mni@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

***Nøgletal for privatbanerne,  
Regnskab 2011***