



## Transportministeriet

### Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

8. marts 2024  
2024-596

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 22. januar 2024 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA).

#### **Spørgsmål nr. 193:**

Vil ministeren redegøre for, hvilke togrejser, som staten yder tilskud til, herunder indirekte gennem tilskud til regionerne for drift af privatbaner, der udleder henholdsvis mindre og mere CO<sub>2</sub> pr. transportkilometer end en elbil med gennemsnitligt passagertal, og hvor mange penge staten yder i tilskud til disse togrejser?

#### **Svar:**

##### *CO<sub>2</sub>-udledninger*

CO<sub>2</sub>-udledninger fordelt ud på passagerer i toget og bilen varierer alt efter transportmidlets brændstoftype og belægningsgrad. Et fyldt el-tog vil således udlede mindre CO<sub>2</sub> per passager end et tomt el-tog. Og en dieselbil med fire passagerer vil udlede mere CO<sub>2</sub> per passager end en el-bil med fire passagerer.

Det er på det tilgængelige datagrundlag kun muligt at foretage en overordnet beregning af udledninger baseret på gennemsnitstal. Herudover har det ikke været muligt at opgøre udledninger per passagerkilometer på privatbanerne.

Til beregning af CO<sub>2</sub>-udledninger fra GoCollectives (tidligere Arriva), Midtjyske Jernbaners, Nordjyske Jernbaners og Lokaltogs togtrafik på statsbanerne, anvendes Trafikstyrelsens indberetning af CO<sub>2</sub>-udledninger og kørte togkilometer til Klimafremskrivning 2024 samt en opgørelse af personkilometer mellem forskellige destinationer.

Metodegrundlag til beregning af udledninger fra DSB's tog og personbiler er beskrevet i besvarelse af transportudvalgsspørgsmål nr. 87 (TRU alm. del) af 15. december 2023.

Ved brug af ovenstående metode udleder et dieseldrevet regional-tog mellem 42 og 132 gram CO<sub>2</sub> per personkilometer afhængigt af



materieltype og gennemsnitlig belægning, jf. tabel 1. Til sammenligning udleder en bil med fossile brændstoffer i gennemsnit 99 gram CO<sub>2</sub> per personkilometer. DSB's Vectron el-lokomotiver, som anvendes i dele af regionaltogstrafikken på Sjælland, udleder 9 gram CO<sub>2</sub> per personkilometer, S-tog udleder 11 gram CO<sub>2</sub> per personkilometer, mens en gennemsnitlig elbil udleder 15 gram CO<sub>2</sub> per personkilometer.

**Tabel 1: CO<sub>2</sub>-udledning per personkilometer**

	Gram CO <sub>2</sub> per personkilometer	
	Ved gennemsnitsbelægning	Ved fuld belægning
<b>Gennemsnitlig fossilbil</b>	99	35
<b>Gennemsnitlig elbil</b>	15	5
<b>Intercity-lyn (DSB-diesel)</b>	42	22
<b>Regionaltog (DSB-diesel)</b>	81	22
<b>Regionaltog (DSB-el)</b>	9	2
<b>S-tog</b>	11	3
<b>Regionaltog GoCollective (Arriva)</b>	76	17
<b>Regionaltog (Midtjyske Jernbaner)</b>	132	17
<b>Regionaltog (Nordjyske Jernbaner)</b>	50	17
<b>Regionaltog (Lokaltog)</b>	88	17
<b>Privatbaner</b>	*	*

Anm.: Udledninger fra biler og DSB's tog blev beregnet til besvarelse spørgsmål nr. 87 (TRU alm. del). Ved fuld belægning i tog antages, at antallet af passagerer svarer til antallet af siddepladser i toget. I bilen antages, at fuld belægning svarer til fire personer.

\* Der er ikke tilstrækkeligt data til at foretage beregningen.

Kilde: Egne beregninger på baggrund af Transportøkonomiske Enhedspriser samt data fra DSB og Trafikstyrelsen.

Af DSB's hjemmeside fremgår det, at CO<sub>2</sub>-udledningen fra DSB kommende nye el-tog (IC5) vil være 6 gram per personkilometer med den gennemsnitlige belægningsgrad i Intercity og Lyn. Ved fuld belægning er udledningen 3 gram CO<sub>2</sub> per personkilometer for samme tog.

Ovenstående opgørelser af CO<sub>2</sub>-udledningen per personkilometer tager alene højde for bil- og togekørslen og tager ikke højde for CO<sub>2</sub>-udledninger i forbindelse med anlæg, fornyelse, vedligehold og



drift af vej- og baneinfrastrukturen samt produktion og vedligehold af materiellet. Den samlede CO<sub>2</sub>-udledning for både kørslen, infrastrukturen og materiellet vil således være større end ovenstående opgørelser og kan påvirke det indbyrdes forhold mellem kategorierne.

### Tilskud

På baggrund af indgåede kontrakter mellem Transportministeriet og DSB henholdsvis Arriva samt indgåede aftaler mellem Transportministeriet og Region Nordjylland, Region Midtjylland og Region Sjælland yder Transportministeriet tilskud til den statslige togdrift. Af Finanslov 2024 fremgår bevillinger i tabel 2. Det bemærkes, at tilskuddet til Arriva er lavere end bevillingen, da Arriva er underlagt en bod/bonus-incitamentsstruktur.

**Tabel 2: Tilskud til togoperatører**

Tilskudsmodtager	Strækning	Operatør	Årligt tilskud (mio. kr. 2024-pl)
<b>DSB</b>	Fjern- og regionaltog S-tog	DSB	3.498
<b>Arriva</b>	Strækninger i Midt- og Vestjylland og Svendborgbanen	Arriva	211*
<b>Region Nordjylland</b>	Skørping-Frederikshavn	Nordjyske Jernbaner	103
<b>Region Midtjylland</b>	Skjern-Holstebro	Midtjyske Jernbaner	37
<b>Region Sjælland</b>	Roskilde-Køge	Lokaltog	32

\* Inklusive bevilling til drift på strækningen Varde-Nr. Nebel (privatbane) svarende til 5,2 mio. kr. (2024-pl).

I medfør af Finanslovens § 28.52.14 yder Transportministeriet desuden et investeringstilskud til trafikken på de regionale privatbaner. Det samlede investeringstilskud på Finansloven for 2024 svarer til 133 mio. kr.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen