

Samlet opsparing

Skøn over det enkelte års opsparing totalt i mio. kr. (1995-96 i årets PL-niveau, 1997-2000 i PI-niveau 1997)	R 1995	B 1996	F 1997	BO 1 1998	BO 2 1998	BO 3 2000
Budgetteret forbrug	1.003,8	2.306,6	2.156,9	2.195,2	2.419,7	2.713,6
Bevilling 08+09	1.170,8	2.193,0	2.037,0	2.190,7	2.330,2	2.624,1
Opsparing i det enkelte år	167,0	-113,6	-119,9	-4,5	-89,5	-89,5
Opsparingssaldo	81,0	124,4	4,5	0,0	-89,5	-179,0

Førløbet af saldoen for anlægsopsparing præges af, at enkelte anlæg, hvortil bevilling er givet før 1994, først udføres nu, fordi de er knyttet til den forsinkede faste jernbaneforbindelse over Storebælt. Disse udskudte anlæg finansieres af de i tidligere år opsparede anlægsmidler.

Med virkning fra 1996 overførtes enhederne DSB bygning og DSB data fra infrastrukturvirksomheden til trafikvirksomheden.

DSBs banenet i september 1994

Strækninger (hele km)	Hovedbaner	Regionalbaner	S-baner	Lokalbaner	Godsbaner	I alt
Netlængde (km)	753	478	167	593	247	2.238
Dobbeltspor (km)	619	62	167	0	0	853
Elektrificeret (km)	124	46	167	0	0	337
Gennemsnitlig strækningshastighed (km/t) .	126	116	94	95	43	104
Togstopkontrol km strækning	326	46	158	0	0	530
Strækningssikringsanlæg (km)	615	443	144	151	0	1.347
Antal overkørsler	38	306	5	731	197	1.277

Note: Netlængden er ekskl. Storebæltforbindelsen.

Baneklasser

Banenettet inddeles i baneklasser. Inddelingen tager udgangspunkt i de enkelte strækningers trafikale funktion, dvs efter de vigtigste togprodukter, der benytter banen. Banenet inddeles i følgende klasser:

- hovedbaner
- regionalbaner
- S-baner
- lokalbaner
- godsbaner

Hovedbaner

Hovedbanerne udgør det overordnede banenet, der binder landsdelene sammen og udgør forbindelserne til udlandet. De trafikeres af intercitytog, godstog og internationale passagertog. Herudover vil hovedbanerne være befærdet af regionaltoget og pendlertog på delstrækninger.

Hovedbanerne vil være karakteriseret ved en relativ stor trafikintensitet, og trafikken vil være meget blandet med gennemkørende og standsende persontog samt godstog.

Det undersøges for tiden, hvorledes hovedbanerne kan indgå i transeuropæiske net. Der arbejdes mod, at de på længere sigt skal være fuldt interoperabile med disse net.

Regionalbaner

Regionalbanerne forbinder de større købstæder uden for hovedbanerne. Der stilles også her betydelige krav til rejsehastighed og komfort. Regionalbanernes betydning som godsbaner må forventes at være relativ beskednen. Der vil derfor på disse baner være en relativ homogen trafik, nemlig passagertog med forskellige standsningsmønstre.