



Trafikstyrelsen
Danish Civil Aviation and Railway Authority

Perronafsnit

C

↓ 26

26

B

Den kollektive trafik i Danmark

Status over udviklingen i sektoren 2022

Forord

Trafikstyrelsen udgiver hvert år en sektorrapport, som viser udviklingen i den kollektive trafik i Danmark de seneste år. Denne sektorrapport omhandler den kollektive trafik til og med 2022, men med primært fokus på de seneste 5 år. Formålet med rapporten er at give et sammenhængende overblik over den kollektive trafiks udvikling de seneste år.

Sektorrapporten kan bruges som en introduktion til den kollektive trafik og dens organisering. Rapporten beskriver desuden særlige forhold, som har gjort sig gældende de seneste år, og den indeholder en række nøgletal for bl.a. udviklingen i passagerer, billetpriser og tilskud i den kollektive trafik fordelt på de forskellige transportformer.

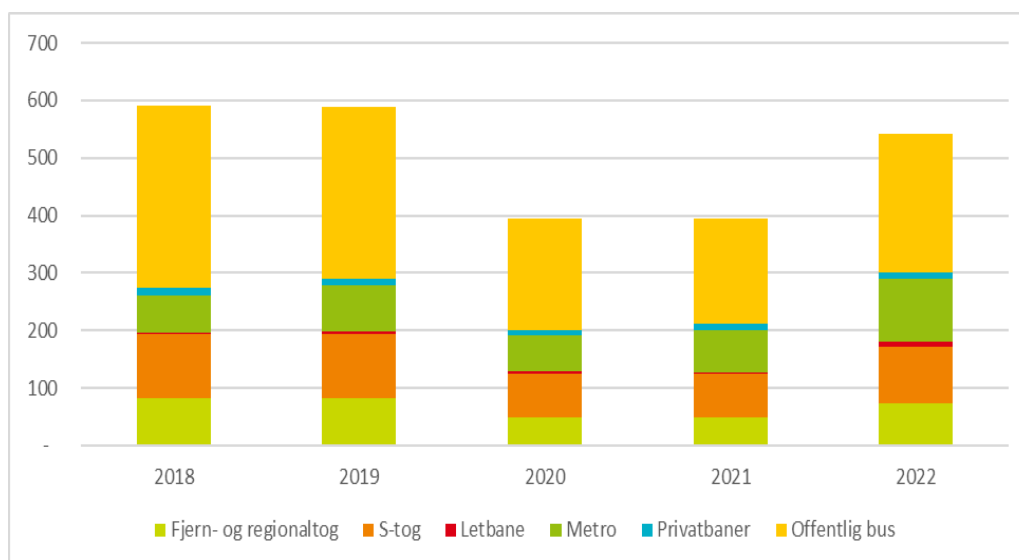
Rapporten henvender sig til alle med interesse i den kollektive trafik, men er særligt relevant for trafiksselskaber, kommuner, regioner, tog- og busoperatører mm.

2022 – på vej mod normalen efter COVID-19 pandemien

I 2022 var transportsektoren, efter et par år med stor påvirkning af COVID-19 pandemien, på vej mod niveauet fra før 2020. Der var således flere passagerer og flere passagerindtægter i den kollektive trafik i 2022 end i 2020 og 2021. I januar 2022 var COVID-19 dog stadig karakteriseret som en samfundskritisk sygdom, og trafiksselskaberne kunne modtage kompensation for nettomerdgifter som følge af COVID-19 i januar og februar 2022.

Nedenstående figur illustrerer tydeligt, at antallet af påstigere steg i 2022 efter et lavere niveau i 2020 og 2021.

Figur A Påstigere i den kollektive trafik i mio. påstigere, 2018-2022



Kilder: Baner: Danmarks Statistik. Offentlig bus: Trafikstyrelsen.

God læselyst!

Christian Vesterager
Vicedirektør

Trafikstyrelsen har flere roller i forhold til den kollektive trafik. Styrelsen er dels myndighed i forhold til tilsyn, regulering og tilskudsadministration og dels deltager i nogle af de samarbejdsfora, der har til formål at udvikle og skabe sammenhæng i den kollektive trafik. Trafikstyrelsen er ansvarlig for udarbejdelse af Trafikplan for den statslige jernbane. Derudover udarbejder Trafikstyrelsen en række analyser af bl.a. nye jernbanestrækninger, indsamler statistik fra de regionale trafiksselskaber og overvåger udviklingen i billetpriserne. Trafikstyrelsen er desuden sikkerhedsmyndighed for jernbane og luftfart.

Indhold

1.	Organisering	5
1.1	Statens jernbaner	5
1.2	Bus- og privatbanetrafik	7
1.3	Metro- og letbanetrafik	8
2.	Udvikling i bus- og togtrafikken	9
2.1	Den kollektive trafiks andel af den samlede transport	9
2.2	Bustrafikkens udvikling	10
2.3	Togtrafikkens udvikling	12
3.	Rejsekort	16
4.	Billetter	17
4.1	Prisudvikling i forskellige sektorer	18
5.	Offentligt tilskud til kollektiv trafik	20
5.1	Trafikselskabernes indtægter for offentlig buskørsel	20
5.2	Togtrafikkens indtægter	21
5.3	Tilskud til takstnedsættelser	22
6.	Fjernbuskørsel	23
6.1	Ruter	23
6.2	Operatører	23
6.3	Passagerer i fjernbusserne	24
6.4	Kompensation	24
7.	Tilgængelighed	25
7.1	Den individuelle handicapkørsel	25
7.2	Tilgængelighed i togtrafikken	25
8.	Flextur	26
9.	Miljø	27
10.	COVID-19 kompensation	29
	Bilag 1 Den kollektive trafik i tal	30

1. Organisering

Staten giver tilskud til offentlig servicetrafik på den statslige jernbane, mens kommuner og regioner tilsvarende giver tilskud til den lokale og regionale kollektive trafik.

Den kollektive trafik har mange aktører. Både stat, region og kommune samt en lang række private aktører har ansvaret for den kollektive trafik i Danmark.

I dette kapitel gennemgås de forskellige aktørers roller i den kollektive trafik. Først banetrafikken, derefter bus- og privatbanetrafikken og til sidst metrodriften i København samt letbanerne i de tre største byer.

1.1 Statens jernbaner

Trafikken på de statslige baner køres på forskellige betingelser. Størstedelen er persontrafik, der udføres som "offentlig servicetrafik". Det vil sige trafik, hvor der kan ydes offentligt driftstilskud. Derudover køres der fri trafik (dvs. trafik som ikke køres på kontrakt med staten) samt godstrafik.

For trafikken på det statslige jernbanelnet gælder, at staten fastlægger rammerne for trafikken, herunder den økonomiske ramme. Transportministeriet vurderer hvilket betjeningsomfang, der skal være, og dette fastlægges i en kontrakt efter enten forhandling eller udbud. Inden for Banedanmarks kapacitetstildeling og rammerne af kontrakten planlægger operatøren selv trafikken, herunder den præcise køreplan.

På strækninger med forhandlet trafik aftaler Transportministeriet med DSB hvilket betjeningsomfang, der skal køres, og DSB har således opgaven med at køre togene, sælge billetter mv.

På de udbudte strækninger byder operatørerne ind på et bestemt betjeningsomfang. Togoperatøren har derudover samme opgaver som DSB, dvs. køre tog, sælge billetter mv.

Offentlige serviceoperatører på det statslige jernbanelnet

DSB

DSB er den største jernbaneoperatør i Danmark. DSB er en statsejet selvstændig offentlig virksomhed, der drives på forretningsmæssige vilkår. DSB kører Intercity-, regionaltogs- og S-togstrafik på forhandlet kontrakt med staten (Transportministeriet). Den nuværende kontrakt løber til og med 2033.

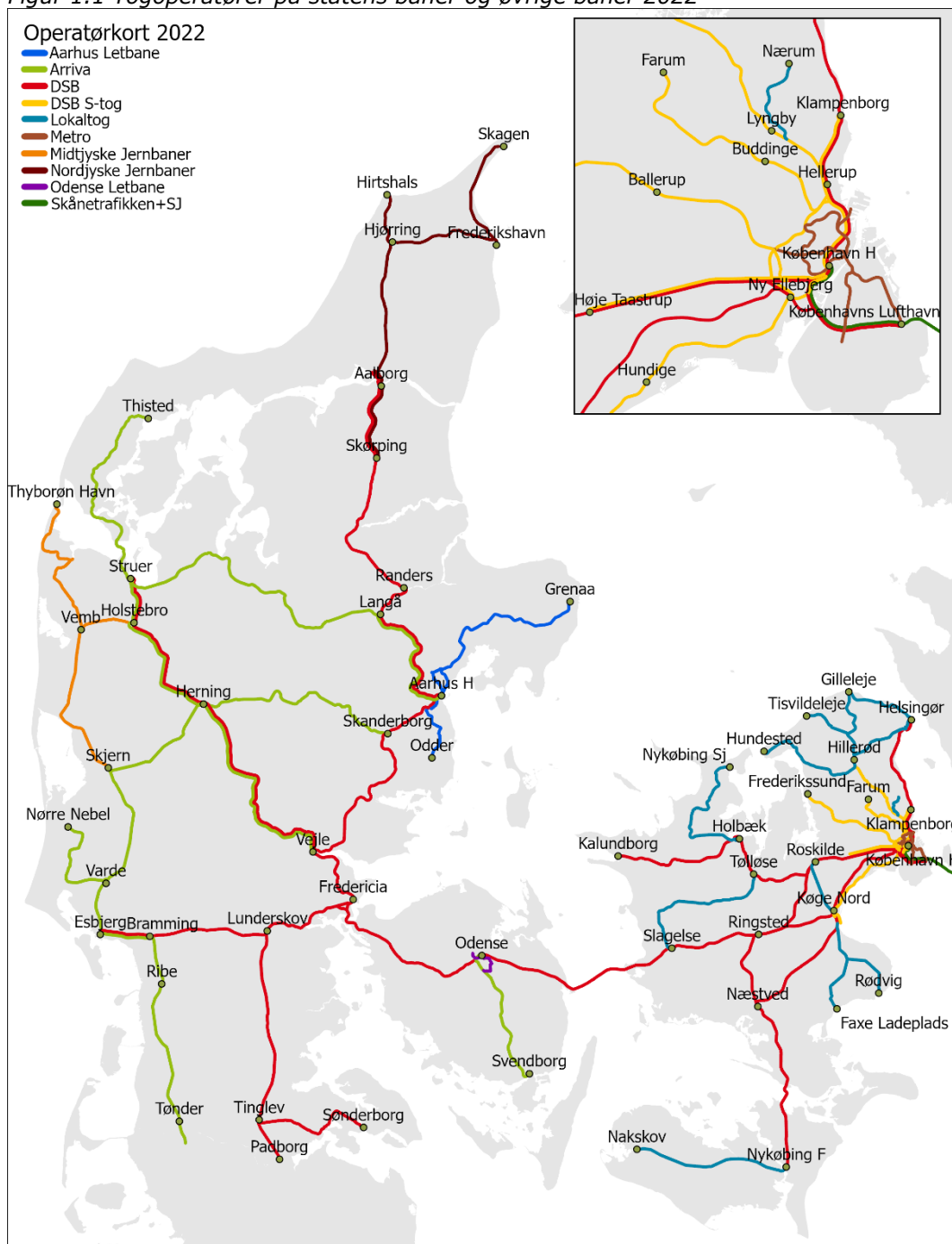
Arriva

Arriva Tog A/S har siden 2003 kørt tog på de midt- og vestjyske strækninger. I foråret 2009 vandt Arriva genudbuddet af de midt- og vestjyske strækninger frem til 2018, hvilket efterfølgende er blevet forlænget til 2020. Arriva Tog A/S' moderselskab blev i 2010 opkøbt af Deutsche Bahn (DB). I 2023 blev Arriva Danmark solgt til den tyske kapitalfond Mutares.

I 2018 genvandt Arriva kontrakten for perioden 2020-2028 med en option på yderligere to år. Arriva har i den nye kontrakt ligeledes ansvaret for at betjene strækningerne Odense-Svendborg og Vejle-Struer, der hidtil har været betjent af DSB. DSB kører dog fortsat enkelte fjerntog på strækningen Vejle-Struer.

Arriva er ligeledes operatør på Vestbanen (Varde-Nr. Nebel). I flere år har mange af togene på Vestbanen kørt direkte til og fra Esbjerg. Arriva kører desuden, i forlængelse af togene Esbjerg – Tønder, til Niebüll i Tyskland, syd for Tønder.

Figur 1.1 Togoperatører på statens baner og øvrige baner 2022



Kilde: Trafikstyrelsen

Nordjyske Jernbaner

Fra 6. august 2017 overtog Nordjyske Jernbaner (NJ) driften i Nordjylland fra DSB. NJ kører nu en sammenhængende togbetjening fra Skørping i syd til Skagen og Hirtshals i nord – delvist på statens baner. Aftalen løber foreløbigt frem til 2030.

Lokaltog

Fra 13. december 2020 har Lokaltog overtaget driften på den nordlige del af Østbanen fra Køge til Roskilde, som hidtil har været varetaget af DSB. Således kører Lokaltog nu på hele strækningen fra hhv. Rødvig og Faxe Ladeplads via Køge til Roskilde.

Midtjyske Jernbaner

Fra 13. december 2020 har Midtjyske Jernbaner overtaget driften på strækningen Holstebro-Skjern, som hidtil har været kørt af Arriva Tog. Midtjyske Jernbaner kører desuden på strækningen fra Vemb til Thyborøn.

Øresundstog/Skånetrafikken

Skånetrafikken overtog 11. december 2022 ansvaret for at betjene strækningen mellem Østerport og den dansk/svenske grænse fra DSB. Aftalen er indgået mellem Region Skåne og den danske stat (Transportministeriet). Den nuværende aftale løber til og med 2029.

Øvrige operatører på den statslige jernbane

Ud over offentlig servicetrafik, den kontraktbundne trafik, køres også kommerciel trafik. Det vil sige trafik, som ikke køres på kontrakt med staten, men som køres på kommercielle vilkår og uden driftstilskud. Denne trafik omfatter primært København-Stockholm, hvor SJ er operatør samt Snälltåget og SJ- nattog mellem Stockholm og Berlin med stop i København og Høje Taastrup.

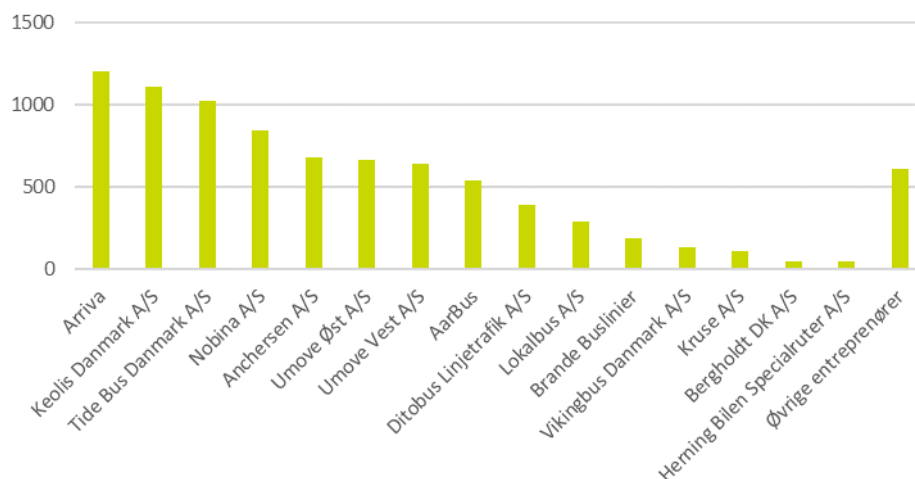
1.2 Bus- og privatbanetrafik

Den offentlige bustrafik finansieres – foruden billetindtægter – af kommuner og regioner. Regionerne finansierer privatbanerne og de regionale busruter, mens kommunerne finansierer de kommunale busruter. Dertil yder staten tilskud via en række passagerabatordninger samt via tilskud til privatbanerne.

Trafiksekskaberne blev i 2007 oprettet af regionerne, og hver kommune deltager i trafiksekskabet. Fra 2015 og frem har tre ø-kommuner – Ærø, Samsø og Fanø – udmeldt sig fra det regionale trafiksekskab og driver nu selv bustrafikken.

Målt på køreplantimer er Arriva er den største busoperatør på landsplan med 1,2 mio. køreplantimer i køreplanåret 2022/23, jf. figur 1.2. Keolis Danmark A/S og Tide Bus Danmark A/S har begge over 1 mio. køreplantimer. Kategorien "Øvrige entreprenører" består af små entreprenører, som hver især har mindre end 50.000 køreplantimer i køreplanåret.

Figur 1.2 Antal buskøreplantimer pr. operatør (1.000 timer), 2022/23



Note: Entreprenørforhold opgøres på baggrund af indgåede kontrakter i september 2022, som derefter ganges med 12.

Kilde: Trafikstyrelsen

1.3 Metro- og letbanetrafik

Metro

Metroselskabet ejes af staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Bestyrelsen består af ni medlemmer, som udpeges af hhv. ejerne og Metroselskabets medarbejdere. Metroselskabet har det overordnede ansvar for driften af metroen i København og står også for anlægget af Sydhavnsmetroen, som forventes åbnet i 2024. Den daglige drift af metroen varetages af Metro Service på en kontrakt, som har været udbudt.

Cityringen (M3) åbnede i september 2019, mens M4 til Nordhavn åbnede i marts 2020. Begge linjer har derfor kort efter deres åbning været præget af COVID-19. Passagertallet i metroen steg i 2022 til et niveau, som var langt over niveauet før COVID-19, jf. afsnit 2.3. Metroselskabet har ikke modtaget kompensation for tab som følge af COVID-19 i 2022.



Letbaner

Aarhus Letbane ejes ligeligt af Region Midtjylland og Aarhus Kommune. Den indre strækning af letbanen gik i drift ultimo 2017, mens Odderbanen åbnede i 2018. Grenaabanen gik i drift i 2019. Bestyrelsen består af syv medlemmer, som er udpeget af ejerne.

Odense Letbane gik i drift i maj 2022 og kører igennem Odense Midtby mellem Tarup Center i Nord og Hjallesø St. i syd. Odense Letbane ejes af Odense Kommune og har en bestyrelse på tre medlemmer udpeget af Odense Kommune.

Hovedstadens Letbane ejes af Region Hovedstaden og 11 hovedstadskommuner. Bestyrelsen består af ni medlemmer, som er udpeget af ejerne. Hovedstadens Letbane kommer til at køre fra Lundtofte St. i nord til Ishøj St. i syd, og forventes at være i drift fra 2025.



2. Udvikling i bus- og togtrafikken

Aktiviteten i den kollektive trafik steg meget i 2022.

2.1 Den kollektive trafiks andel af den samlede transport

I 2022 udgjorde den kollektive trafik 8,5 mia. personkm ud af det samlede transportarbejde på 80,6 mia. personkm (ekskl. turistbusser og fjernbusser i fast rutefart).

Antal personkilometer for fjern- og regionaltog samt offentlige busser var næsten uændret fra 2018 til 2019, mens niveauet lå betydeligt lavere i både 2020 og 2021 som følge af COVID-19. Fra 2021 til 2022 er transportarbejdet steget markant for samtlige typer af kollektiv trafik *jf. figur 2.1*. Der er dog stor forskel imellem de forskellige transportformer, og det ses af figuren, at offentlige busser er den type kollektiv trafik, der er steget mindst fra 2021 til 2022. Det er også offentlige busser, der procentvis er længst fra niveauet i 2019 inden COVID-19.

Transportarbejdet for den kollektive trafik er steget fra 6,2 mia. personkm i 2021 til 8,5 mia. personkm i 2022, hvilket svarer til en stigning på 36 pct. Transportarbejdet er dog stadig lavere end i 2019 inden COVID-19. Det samlede transportarbejde med alle transportmidler er steget med 5 pct. fra 2021 til 2022.

Den kollektive trafiks andel af det samlede transportarbejde er dermed steget fra 8,1 pct. i 2021 til 10,5 pct. i 2022, *jf. figur 2.2*. Det bemærkes, at tallene i dette kapitel er behæftet med en vis usikkerhed.

Figur 2.1 Transportarbejde i mio. personkm på transportmidler, 2018-2022

	2018	2019	2020	2021	2022	Udvikling 2021-2022
Fjern- og regionaltog	4.878	4.870	3.047	3.307	4.641	40%
S-tog	1.303	1.304	893	874	1.182	35%
Letbane	14	51	35	39	71	82%
Metro	352	400	288	331	482	46%
Privatbaner	242	261	185	216	276	28%
Offentlig bus	2.134	2.247	1.562	1.451	1.799	24%
Kollektiv trafik i alt	8.923	9.133	6.010	6.218	8.451	36%
Bil, varebiler og MC	68.306	69.740	64.531	67.018	68.463	2%
Cykel	2.880	2.830	2.875	2.803	3.042	9%
Færge og fly	666	664	413	511	596	17%
Total	80.775	82.367	73.829	76.550	80.552	5%

Note: Transportarbejdet er ekskl. turistbusser og fjernbusser.

Note: Odense Letbane åbnede i maj 2022 og Metro Cityringen åbnede i september 2019.

Kilde: Vejdirektoratet, Danmarks Statistik og Trafikstyrelsen (bus)

Figur 2.2 Fordeling af transportarbejdet (personkm) på transportmidler, 2018-2022

	2018	2019	2020	2021	2022
Fjern- og regionaltog	6,0%	5,9%	4,1%	4,3%	5,8%
S-tog	1,6%	1,6%	1,2%	1,1%	1,5%
Letbane	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%
Metro	0,4%	0,5%	0,4%	0,4%	0,6%
Privatbaner	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%
Offentlig bus	2,6%	2,7%	2,1%	1,9%	2,2%
Kollektiv trafik i alt	11,0%	11,1%	8,1%	8,1%	10,5%
Bil, varebiler og MC	84,6%	84,7%	87,4%	87,5%	85,0%
Cykel	3,6%	3,4%	3,9%	3,7%	3,8%
Færge og fly	0,8%	0,8%	0,6%	0,7%	0,7%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Note: Transportarbejdet er ekskl. turistbusser og fjernbusser.

Kilde: Vejdirektoratet, Danmarks Statistik og Trafikstyrelsen (bus)

2.2 Bustrafikkens udvikling

Bustrafikken har i mange år haft faldende påstigertal, og i 2020 og 2021 var påstiger-tallet særligt lavt pga. COVID-19. Fra 2021 til 2022 steg påstiger-tallet med 55,5 mio., hvilket svarer til en stigning på 30 %, jf. figur 2.3. Påstiger-tallet er dog stadig ca. 58 mio. lavere end i 2019 inden COVID-19.

Bussernes transportarbejde målt på personkilometer har fulgt nogenlunde samme ud- udvikling som påstiger-tallet, jf. figur 2.4. Antallet af personkilometer steg således med 24 pct. fra 2021 til 2022.

Figur 2.3 Antal påstigere i mio. i den offentlige bustrafik, 2018-2022

Trafikselskab	2018	2019	2020	2021	2022	Udvikling 2021-2022
Movia	197,8	188,4	119,6	117,6	147,0	25%
Fynbus	14,3	14,7	9,5	9,0	11,4	26%
Sydtrafik	15,4	15,3	10,0	9,1	12,4	37%
Midttrafik	57,6	56,2	39,7	35,4	51,8	46%
NT (Nordjylland)	29,8	21,2	12,7	11,6	15,7	36%
BAT (Bornholm)	2,0	1,8	1,4	1,1	1,1	0%
I alt	317,0	298,0	193,2	184,1	239,6	30%

Note: Sydtrafik og NT har skiftet opgørelsesmetode i hhv. 2018 og 2019, hvorfor tallene før og efter disse skift ikke kan sammenlignes.

Note: "I alt" er inkl. meget små påstigertal for Ærø, Samsø og Fanø.

Kilde: Trafikstyrelsen

Figur 2.4 Personkilometer i mio. i den offentlige busstrafik, 2018-2022

Trafikselskab	2018	2019	2020	2021	2022	Udvikling 2021-2022
Movia	953,5	921,6	627,4	608,6	737,0	21%
Fynbus	177,8	226,5	161,0	139,4	173,9	25%
Sydtrafik	158,8	150,7	107,6	113,2	116,4	3%
Midttrafik	546,5	702,8	508,6	445,7	583,5	31%
NT (Nordjylland)	271,6	219,2	136,7	125,0	169,4	36%
BAT (Bornholm)	21,7	20,9	15,8	13,8	14,0	1%
I alt	2.133,8	2.246,6	1.562,5	1.450,5	1.799,0	24%

Note: NT benytter en ny opgørelsesmetode fra 2019 (baseret på bl.a. registrerede rejsekortdata) for antal påstigere og rejser, hvorfor der er afvigelser ift. tallene for 2018.

Note: "I alt" er inkl. meget små påstigertal for Ærø, Samsø og Fanø.

Kilde: Trafikstyrelsen

Personkilometer: 1 person, som transporterer sig 1 kilometer.

Én person, som kører én kilometer, giver én personkilometer. Tre personer, der hver kører to kilometer, giver seks personkilometer.

Transportarbejde er udtryk for passagerernes rejseomfang, dvs. hvor mange kilometer passagererne tilbagelægger. Transportarbejde måles i personkilometer.

Omfanget af buskørslen kan måles i køreplantimer, der udtrykker, hvor meget busserne rent faktisk kører. Omfanget af køreplantimer har været nogenlunde konstant de seneste fem år, jf. figur 2.5. Dog var antallet af køreplantimer en smule højere i 2018 og 2019 end i perioden fra 2020 til 2022.

Figur 2.5 Køreplantimer i tusinder i den offentlige busstrafik, 2018-2022

Trafikselskab	2018	2019	2020	2021	2022	Udvikling 2021-2022
Movia	4.259,5	4.232,7	4.084,2	4.077,6	4.119,0	1%
Fynbus	654,5	641,0	625,9	630,2	610,5	-3%
Sydtrafik	842,6	841,8	833,7	804,4	814,0	1%
Midttrafik	1.938,9	1.895,0	1.854,6	1.854,5	1.847,3	0%
NT (Nordjylland)	932,3	914,1	908,3	913,7	912,3	0%
BAT (Bornholm)	89,0	78,8	80,9	76,7	78,7	3%
I alt	8.737,8	8.625,1	8.412,6	8.384,5	8.397,0	0%

Note: "I alt" er inkl. meget få køreplantimer for Ærø, Samsø og Fanø.

Kilde: Trafikstyrelsen

Antal personkilometer pr. køreplantime kan give et billede af produktiviteten i den offentlige buskørsel. Således er en højere produktivitet ensbetydende med, at der køres flere personkilometer pr. køreplantime. Produktiviteten steg fra 2018 til 2019, hvorefter den faldt drastisk i 2020 og i 2021. I 2022 steg produktiviteten igen, men var stadig langt under niveauet i 2019, jf. figur 2.6.

Figur 2.6 Personkilometer pr. køreplantage i den offentlige busstrafik, 2018-2022, (2018=indeks 100)

Trafikselskab	2018	2019	2020	2021	2022
Movia	100,0	97,3	68,6	66,7	79,9
Fynbus	100,0	130,1	94,7	81,4	104,9
Sydtrafik	100,0	95,0	68,5	74,7	75,8
Midttrafik	100,0	131,6	97,3	85,3	112,1
NT (Nordjylland)	100,0	82,3	51,7	47,0	63,7
BAT (Bornholm)	100,0	109,1	80,2	73,9	72,9
I alt	100,0	106,7	76,1	70,8	87,7

Kilde: Trafikstyrelsen

2.3 Togtrafikkens udvikling

Det samlede antal togrejser har haft en let stigende tendens fra 2018 til 2019. Fra 2019 til 2020 var der imidlertid et stort fald i antal rejser grundet COVID-19, mens antallet af rejser igen steg en smule fra 2020 til 2021. Fra 2021 til 2022 steg antal rejser i alt med 43 pct., varierende fra 26 pct. til 126 pct., hvor de største stigninger var for Øresundstog, anden international trafik og letbane, jf. figur 2.7.

Figur 2.7 Antal rejser i mio. i togtrafikken, 2018-2022

Togtype	2018	2019	2020	2021	2022	Udvikling 2021-2022
Øst for Storebælt	41,8	41,4	23,6	23,9	34,0	42%
Vest for Storebælt	19,6	19,3	14,1	13,6	17,3	27%
Over Storebælt	7,6	7,8	5,2	5,8	8,2	42%
Øresundstog	12,4	12,8	5,1	6,0	12,9	116%
Anden international trafik	0,7	0,8	0,3	0,5	1,1	126%
S-tog	111,1	111,9	76,3	74,2	98,5	33%
Metro	64,7	78,9	63,7	73,4	107,9	47%
Letbane	3,3	4,8	3,6	4,0	8,8	120%
Privatbaner	12,2	12,7	9,3	10,2	12,8	26%
I alt	273,3	290,3	201,2	211,4	301,6	43%

Kilde: Danmarks Statistik

Transportarbejdet i togene har været nogenlunde konstant fra 2018 til 2019, jf. figur 2.8. Fra 2019 til 2020 faldt antallet af personkilometer med 36 pct., mens det igen steg fra 2020 til 2021. Fra 2021 til 2022 steg det samlede antal med 40 pct. og det fulgte således udviklingen i antal rejser.

Figur 2.8 Persontransport med tog i mio. personkilometer, 2018-2022

Togtype	2018	2019	2020	2021	2022	Udvikling 2021-2022
Øst for Storebælt	1.479	1.428	846	885	1.164	32%
Vest for Storebælt	1.033	1.057	762	733	933	27%
Over Storebælt	1.705	1.691	1.082	1.259	1.781	41%
Øresundstog	315	319	127	138	310	125%
Anden international trafik	104	114	45	76	177	133%
S-tog	1.303	1.304	893	874	1.182	35%
Metro	352	400	288	331	482	46%
Letbane	14	51	35	39	71	82%
Privatbaner	242	261	185	216	276	28%
I alt	6.547	6.625	4.263	4.551	6.376	40%

Kilde: Danmarks Statistik

Persontransporten med tog fordeler sig således, at ca. halvdelen foregår øst for Storebælt (inklusive S-tog, metro og langt størstedelen af privatbanerne). 28 pct. af transportarbejdet krydser Storebælt, mens 15 pct. er trafik vest for Storebælt, jf. figur 2.9.

Figur 2.9 Procentvis fordeling af transportarbejdet med tog, 2018-2022

Togtype	2018	2019	2020	2021	2022
Øst for Storebælt	23%	22%	20%	19%	18%
Vest for Storebælt	16%	16%	18%	16%	15%
Over Storebælt	26%	26%	25%	28%	28%
Øresundstog	5%	5%	3%	3%	5%
Anden international trafik	2%	2%	1%	2%	3%
S-tog	20%	20%	21%	19%	19%
Metro	5%	6%	7%	7%	8%
Letbane	0%	1%	1%	1%	1%
Privatbaner	4%	4%	4%	5%	4%
I alt	100%	100%	100%	100%	100%

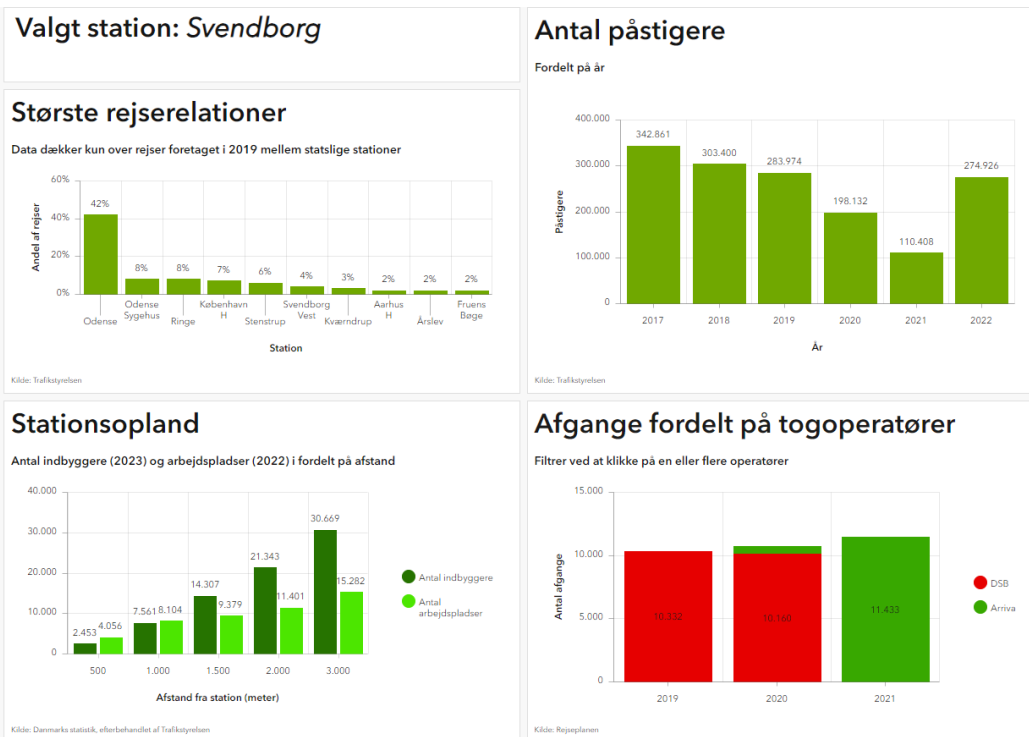
Kilde: Danmarks Statistik

Passagertal.dk

Du kan finde yderligere data om trafikken på jernbane og i offentlige busser på passagertal.dk

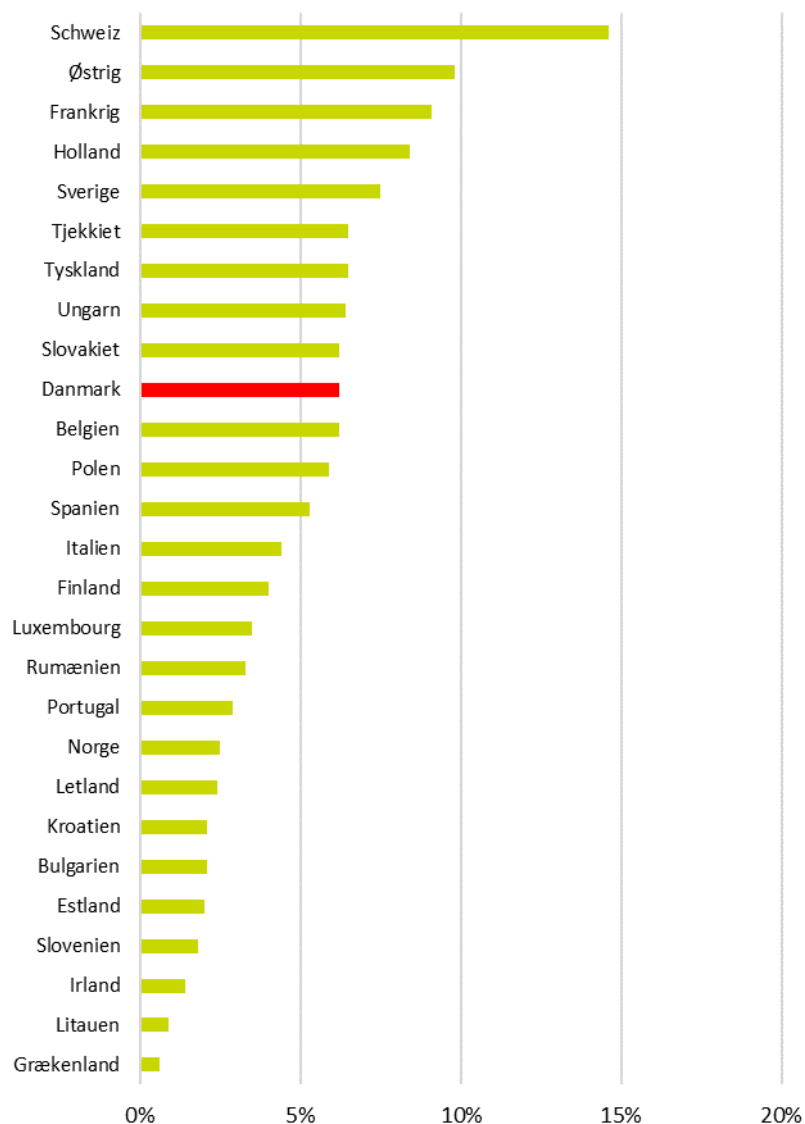
På passagertal.dk kan man i stationskataloget under jernbaner bl.a. se antallet af rejser pr. station.

Nedenstående eksempel viser data for Svendborg Station. Det fremgår bl.a., at den største rejserelation er Odense, og at der har været et fald i antal påstignere frem til 2021, hvorefter antallet steg i 2022. I figuren nederst til venstre fremgår antal indbyggere og arbejdspladser i hhv. 2023 og 2022 fordelt på afstand til stationen. Diagrammet nederst til højre viser antallet af de forskellige togoperatørers afgang fra stationen.



I Danmark kører vi nogenlunde lige så meget i tog som i de fleste af de europæiske lande, vi normalt sammenligner os med. Det ses dog, at togets andel af den samlede transport er større i sammenlignelige lande som Holland og Sverige, mens andelen er lavere i Finland og Norge, jf. figur 2.9.

Figur 2.9 Togets andel af det samlede transportarbejde i udvalgte europæiske lande i 2021.



Note: Data for 2022 var ikke tilgængelige på tidspunktet for rapportens udarbejdelse.
Kilde: Eurostat

3. Rejsekort

Brugen af rejsekortet steg markant fra 2021 til 2022.

Brugen af rejsekortet (ekskl. pendlerkort) steg fra 2018 til 2019, hvorefter det faldt i 2020 som følge af COVID-19. Fra 2020 til 2021 steg antallet af rejsekortrejser igen og særligt fra 2021 til 2022 var der en markant stigning, så antallet i 2022 er næsten på samme niveau som før COVID-19, *jf. figur 3.1.*

Figur 3.1 Rejsekortrejser i tusinder (ekskl. pendlerkort) fordelt efter rejsens geografi, 2018-2022

	2018	2019	2020	2021	2022	Udvikling 2021-2022
Øst for Storebælt	99.413	111.408	77.161	88.804	114.711	29%
Vest for Storebælt	32.412	35.054	24.018	24.002	30.575	27%
Øst/vest	887	854	400	382	571	50%
I alt	132.713	147.316	101.579	113.188	145.857	29%

Kilde: Trafikstyrelsen

Siden januar 2013 har det været muligt at opnå rabat ved at rejse regionalt uden for myldretiden (off-peak rabat) ved rejser foretaget på rejsekort. Off-peak rejser har i hele perioden 2018-2022 udgjort omkring 45 pct. af alle rejsekortrejser, *jf. figur 3.2.* Udviklingen i tilskuddet til off-peak rabatten kan ses i kapitel 5 (figur 5.5).

Figur 3.2 Rejsekortrejser i off-peak i tusinde fordelt efter rejsens geografi, 2018-2022

	2018	2019	2020	2021	2022	Udvikling 2021-2022
Øst for Storebælt	46.514	52.808	36.073	42.216	55.029	30%
Vest for Storebælt	12.030	13.313	9.145	8.762	12.041	37%
I alt	58.544	66.121	45.219	50.978	67.071	32%

Kilde: Trafikstyrelsen

Passagertal.dk

Du kan finde yderligere data om rejsekort på passagertal.dk

4. Billetpriiser

Takststigningsloftet sikrer, at priserne i den kollektive trafik ikke stiger mere end pris-, løn- og omkostningsudviklingen i samfundet.

Siden 2008 har prisudviklingen skullet holde sig under et takststigningsloft. Trafikstyrelsen melder hvert forår et loft for årlige takststigninger ud. Takststigningsloftet for 2022 var 0,0 pct., jf. figur 4.1.

Takststigningsloftet er en procentsats, som den gennemsnitlige stigning i billetpriserne ikke må overstige. Trafikselskabernes og togoperatørernes takststigninger beregnes som et vægtet gennemsnit af stigningerne på de forskellige billettyper¹. Dermed kan den stigning, som kunden oplever på én billettype (fx kontantbilletten), godt være højere end det udmeldte takststigningsloft.

Takststigningsloftet er fastsat som udvikling i et indeks, der er sammensat af:

- nettoprisindekset, der vægtes med 20 pct.,
- nettoprisindekset for brændstof, der vægtes med 10 pct.,
- lønudviklingen for den private sektor, der vægtes med 60 pct. og
- den gennemsnitlige obligationsrenteændring, der vægtes med 10 pct.

Figur 4.1 Det udmeldte takststigningsloft i procent, 2018-2022

	2018	2019	2020	2021	2022
Takststigningsloft	1,4	2,0	1,9	1,1	0,0

Kilde: Trafikstyrelsen

Siden 2010 har takststigningsloftet været fleksibelt. Trafikselskaberne og togoperatørerne kan på den måde opspare en del af takststigningen, som kan bruges ved senere års prisjusteringer. Dermed kan en prisstigning det ene år overstige det udmeldte takststigningsloft, hvis man tidligere ikke har udnyttet den fulde prisstigning.

Takststigningen opgøres separat for hvert trafikselskab og for hver af togoperatørerne, jf. figur 4.2 og figur 4.3. Takstudviklingen kan være forskellig fra selskab til selskab.

Figur 4.2 Takststigninger i trafikselskaberne i procent, 2018-2022

Selskab	2018	2019	2020	2021	2022
Movia*	1,2	2,1	1,6	1,1	0,0
Nordjyllands Trafikselskab	1,4	1,7	1,9	1,1	0,0
Midttrafik	1,4	2,0	1,9	1,1	0,0
Sydtrafik	1,4	1,8	1,9	1,1	0,0
Fynbus	1,4	2,0	1,9	1,1	0,0
BAT	3,5	1,4	0,0	2,3	1,7
Vægtet Landsgennemsnit	1,3	2,0	1,7	1,1	0,0

* Fra og med 2017 har Movia, DSB (for rejser på Sjælland) og Metroselskabet fælles takstudvikling for rejser øst for Storebælt.

Kilde: Trafikstyrelsen

¹ Omfatter standardprodukter, men ikke kommercielle produkter, såsom f.eks. DSB's Orange-billetter.

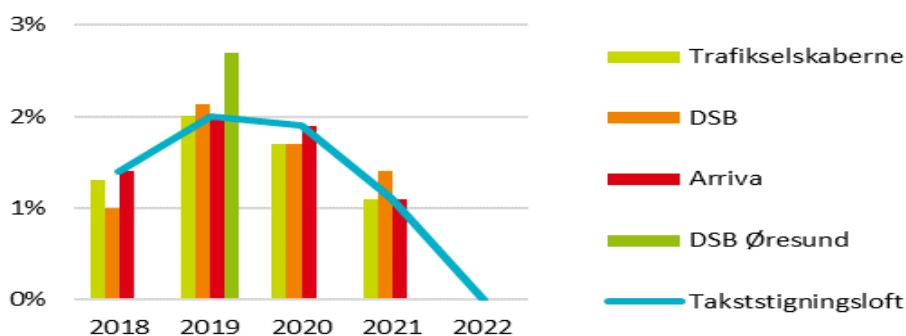
Figur 4.3 Takststigninger i jernbanevirksomhederne i procent, 2018-2022

Togoperatør	2018	2019	2020	2021	2022
DSB	1,0	2,1	1,7	1,4	0,0
Arriva	1,4	2,0	1,9	1,1	0,0
DSB Øresund	0,0	2,7	0,0	0,0	0,0

Kilde: Trafikstyrelsen

Takststigningsloftet og de udmøntede takststigninger kan variere en del fra år til år, jf. figur 4.4.

Figur 4.4 Årlige takststigninger samt takststigningsloft i procent, 2018-2022



Kilde: Trafikstyrelsen

4.1 Prisudvikling i forskellige sektorer

Danmarks Statistik offentliggør data vedr. forbrugerprisudviklingen for forskellige typer af kollektiv trafik, bilhold, flytrafik mv.

Figur 4.4 Prisudvikling i den kollektive trafik og for bilhold, 2018-2022 (2018= indeks 100)

	2018	2019	2020	2021	2022
Forbrugerprisindekset	100,0	100,8	101,2	103,1	111,0
<i>Kollektiv trafik</i>					
Personbefordring tog	100,0	101,3	103,1	104,5	104,6
Personbefordring metro	100,0	103,5	111,1	112,1	110,7
Personbefordring bus	100,0	102,0	103,1	103,8	104,2
<i>Bilhold</i>					
Køb af personbiler	100,0	100,1	100,0	102,4	111,8
Brændstof personbiler	100,0	100,4	90,8	105,7	136,3
Reparation af biler mv.	100,0	101,3	102,2	104,2	109,1

Kilde: Danmarks Statistik

Forbrugerprisindekset steg kraftigt fra 2021 til 2022. I perioden fra 2018 til 2022 steg prisen på brændstof til personbiler med 36,3 pct. Det samlede forbrugerprisindeks er steget med 11,0 pct. over hele perioden fra 2018 til 2022.

I perioden fra 2018 til 2022 er priserne på kollektiv trafik steget mindre end det generelle forbrugerprisindeks. Således steg prisen på personbefordring med bus og tog med hhv. 4,2 pct. og 4,6 pct. i perioden, mens prisen på personbefordring med metro steg med 10,7 pct. Den kollektive trafik oplevede ikke en kraftig stigning i priserne fra 2021 til 2022, primært fordi takststigningsloftet var 0,0 pct. i 2022.

5. Offentligt tilskud til kollektiv trafik

Staten, kommunerne og regionerne giver alle tilskud til den kollektive trafik. Der gives direkte tilskud til driften, tilskud til investeringer og tilskud til nedsættelser af prisen på en række billettyper. Staten udbetalte COVID-19 kompensation til trafikselskaberne i 2020, 2021 og januar-februar 2022.

5.1 Trafikselskabernes indtægter for offentlig buskørsel

Trafikselskaberne har traditionelt set to indtægtskilder i form af passagerindtægter og tilskud fra kommuner og regioner. I 2022 fik Trafikselskaberne desuden udbetalt COVID-19 kompensation fra staten for januar og februar samt et ekstraordinært statsligt tilskud i marts-december 2022. Det totale tilskud inkl. kompensation til den del af trafikselskabernes økonomi, som omhandler offentlig buskørsel, udgjorde 5,3 mia. kr. i 2022, jf. figur 5.1. Det er en lille stigning ift. 2021 og er generelt noget højere end i årene før COVID-19. Dette skyldes, at der, grundet COVID-19, har været færre passagerindtægter til at dække omkostningerne, som ikke er faldet tilsvarende.

Figur 5.1 Tilskud til trafikselskaberne for offentlig bustrafik i mio. kr. (løbende priser), 2018-2022

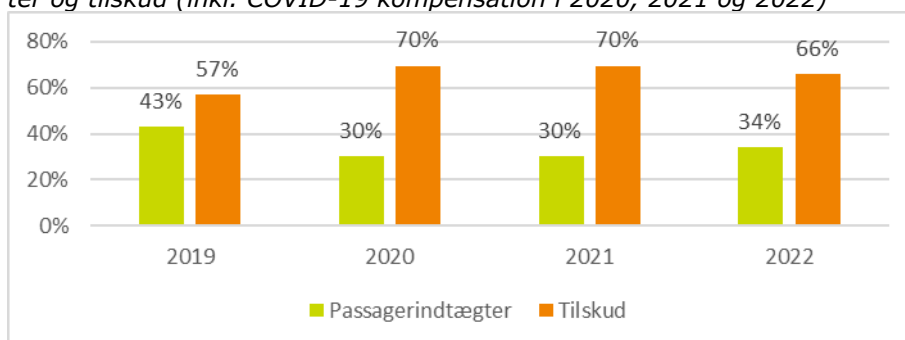
	2018	2019	2020	2021	2022	Udvikling 2021-2022
Regionale tilskud	1.160	1.209	1.442	1.122	1.380	
Kommunale tilskud	2.960	3.011	3.648	3.131	3.718	
Statslige tilskud inkl. COVID-19 kompensation				977	202	
I alt	4.120	4.219	5.090	5.230	5.300	1%

Note: For 2020 er COVID-19 kompensation til den offentlige bustrafik inkluderet i hhv. de regionale og de kommunale tilskud.

Kilde: Trafikstyrelsen

I 2022 udgjorde tilskud og kompensation ca. 66 pct. af trafikselskabernes samlede indtægter, jf. figur 5.2. Dette er en lidt mindre andel end i 2020 og 2021. Herudover giver staten tilskud via en række passagerabatordninger (disse indgår dog under trafikselskabernes passagerindtægter).

Figur 5.2 Trafikselskabernes samlede indtægter 2019-2022 fordelt på passagerindtægter og tilskud (inkl. COVID-19 kompensation i 2020, 2021 og 2022)



Kilde: Trafikstyrelsen

5.2 Togtrafikkens indtægter

Staten (Transportministeriet) indgår kontrakter med DSB og Arriva, der begge kører tog på det statslige jernbanenet. I kontrakterne er fastsat den årlige betaling til de to operatører. Tilsvarende betaler regionerne driftstilskud til privatbanerne.

I 2022 blev der givet knap 4,5 mia. kr. i offentligt tilskud til togdriften i Danmark, jf. figur 5.3. De samlede tilskud til privatbanedrift steg hvert år i perioden 2018 til 2022. Det skyldes, at driften af nogle strækninger i Midt- og Nordjylland samt på Sjælland skiftede fra DSB til de lokale trafikskaber og en strækning i Midtjylland skiftede fra Arriva til Midtjyske Jernbaner. Kontraktbetalingen til DSB faldt desuden fra 2020 til 2021 og igen fra 2021 til 2022. Arriva og DSB modtog ikke COVID-19 kompensation i 2022, mens statens COVID-19 kompensation til privatbanerne udgjorde 68,4 mio. kr. i 2022, hvor der alene blev udbetalt kompensation for januar-februar 2022.

Figur 5.3 Driftstilskud til togtrafikken i mio. kr. (løbende priser), 2018-2022

	2018	2019	2020	2021	2022	Udvikling 2021-2022
DSB	3.884	3.996	5.526	4.972	3.469	-30%
Arriva	224	224	321	267	184	-31%
Privatbanerne	542	642	741	758	811	7%
I alt	4.650	4.863	6.588	5.998	4.464	-26%

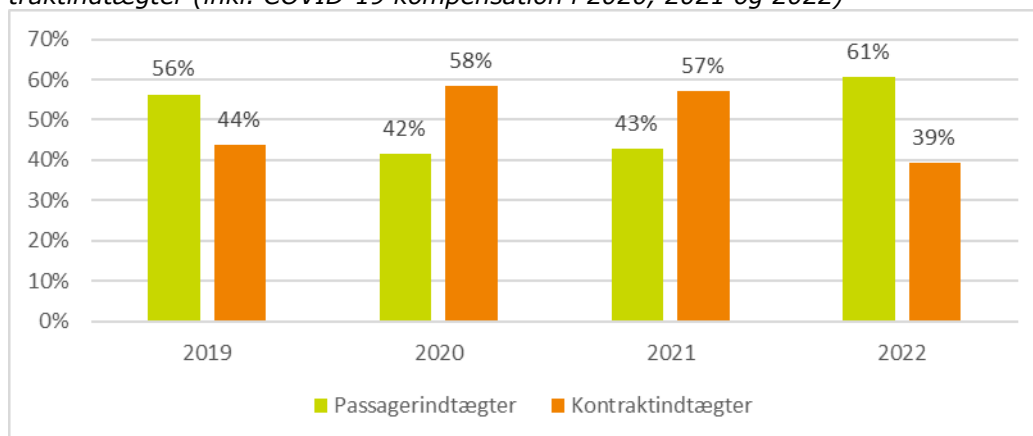
Note: Aarhus Letbane indgår sammen med privatbanerne fra 2019 og frem samt for den del af 2018, hvor den var i drift.

Note: COVID-19 kompensationen for DSB og Arriva er i Statsregnskabet for 2021 anført med et lavere beløb end det faktisk udbetalte af Transportministeriet. Tilskuddet er derfor opjusteret med differencen mellem disse.

Kilder: DSB og Arriva: Statsregnskabet. Privatbanerne: Trafikstyrelsen.

I 2022 udgjorde statens kontraktbetaling 39 pct. af DSB's samlede indtægter, jf. figur 5.4. Statens kontraktbetaling udgjorde således en mindre andel af DSB's samlede indtægter i 2022 end i årene 2019-2021.

Figur 5.4 DSB's samlede indtægter 2019-2022 fordelt på passagerindtægter og kontraktindtægter (inkl. COVID-19 kompensation i 2020, 2021 og 2022)



Kilde: DSB's årsregnskab 2022

5.3 Tilskud til takstnedsættelser

Staten giver desuden tilskud til nedsættelse af prisen på en række billettyper, jf. figur 5.5. I 2022 gav staten tilskud på 787,3 mio. kr. til takstnedsættelser. Det var en stigning på 13 pct. ift. 2021. Stigningen skyldes primært en stigning i tilskuddet til off-peak rabat på rejsekort og ungdomskort, som begge er steget som følge af øget rejseaktivitet.

Figur 5.5 Tilskud til takstnedsættelser i mio. kr. (løbende priser) 2018-2022

	2018	2019	2020	2021	2022	Udvikling 2021-2022
Off-peak	259,9	298,6	180,0	262,3	307,6	17%
Hævet aldersgrænse for	78,8	79,6	80,5	80,4	81,5	1%
Gratisgrænse for børn	51,7	52,2	52,8	52,7	53,4	1%
Ø-kort	9,2	9,3	9,4	9,4	9,5	1%
Tilskud til særlige rabatter*	121,0	122,1	123,4	123,2	125,8	2%
Ungdomskort	240,6	249,8	215,4	166,0	209,5	26%
I alt	761,2	811,6	661,5	694,0	787,3	13%

Note: * Tilskuddet er også inkluderet i driftstilskuddet til DSB i figur 5.3.

Kilde: Statsregnskabet

Off-peak

Tilskud til off-peak rabat ydes, når kunden rejser regionalt på rejsekort i tidsrummet mandag-fredag kl. 11-13 og kl. 18-07 samt lørdag, søndag og helligdage. Stigningen i tilskud til off peak rabat skyldes blandt andet, at der generelt har været flere rejser i 2022 end i 2021.

Hævet aldersgrænse og gratisgrænse

Staten yder tilskud til rabatter til børn, der enten kan rejse til halv takst eller gratis i selskab med en voksen. Tilskuddet er blevet ydet siden 1997, hvor ordningen blev harmoniseret, så der blev ens regler i hele landet.

Ø-kort

Beboere med folkeregisteradresse på de små øer kan købe et ø-kort, der giver dem ret til rabat med færgen til fastlandet.

Tilskud til særlige rabatter

Ud over den almindelige kontraktbetaling får DSB og Arriva et tilskud med det formål at yde rabatter til unge, pensionister og handicappede.

Ungdomskort

Ungdomskortet kan købes af elever på videregående uddannelser eller ungdomsudannelser samt øvrige unge i alderen 16-19 år. Der gælder forskellige priser for de enkelte grupper. Ordningen er aktivitetsbaseret, og tilskuddet er steget fra 2021 til 2022 grundet en stigning i antal solgte ungdomskort.

6. Fjernbuskørsel

Passagertallet i de private fjernbusser blev næsten halveret fra 2019 til 2021, men steg igen i 2022.

6.1 Ruter

Fjernbuskørsel i Danmark skal jf. lov om trafikkselskaber være godkendt af Færdselsstyrelsen. Indtil 1. juli 2019 var kravet, at den pågældende busrute skulle strække sig over mere end to trafikkselskabers områder, over mere end området for trafikkselskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område.

Siden den 1. juli 2019 er kravet forsimplet, så der blot skal være 75 km mellem passagerernes på- og afstigning. Betjeningskravet blev øget ved samme lejlighed, så fjernkørselsudbydere nu skal garantere mindst én returrejse dagligt 5 dage om ugen.

Fjernbusmarkedet er under fortsat forandring i et omfang der vil kunne påvirke passagertal og markedsandele. Det gælder både for de enkelte fjernbusoperatører og mellem fjernbusbranchen og de konkurrerende transportformer.

6.2 Operatører

Der er sket en lang række ændringer på fjernbusmarkedet de seneste år. I hele eller dele af 2022 kørte følgende operatører fjernbusser internt i Danmark:

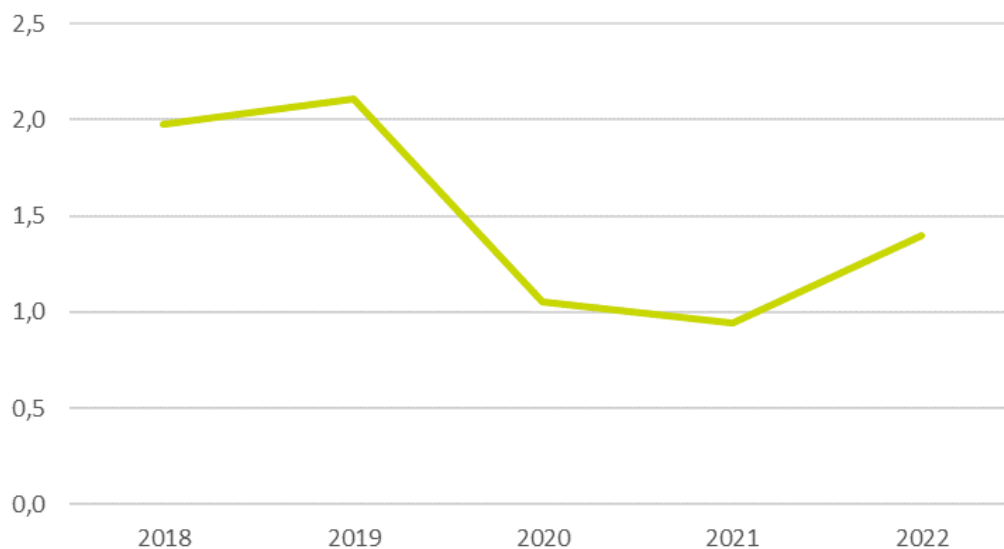
- Flixbus (flere ruter)
- KombardoExpressen (flere ruter)
- Gråhundbus (København-Bornholm)
- Vikingbus/Rute 700
- Madsens Bustrafik
- Top Tourist
- Thinggaard Express (Rute 980)
- Johns turist- og minibus (Rute 800)
- Berlinexpressen



6.3 Passagerer i fjernbusserne

Det samlede passagertal i fjernbusserne var nogenlunde stabil omkring 2 mio. i 2018 og 2019, mens antallet faldt til 1,1 mio. passagerer i 2020 grundet COVID-19, *jf. figur. 6.1*. I 2021 var passagertallet faldet yderligere til lidt under 1 mio, mens der i 2022 har været en stigning i passagertallet til 1,4 mio.

Figur 6.1 Passagertal i mio. i fjernbusserne, 2018-2022



Kilde: Trafikstyrelsen

6.4 Kompensation

Fjernbusvognmændene har mulighed for at opnå kompensation for at yde rabatter til børn, studerende og pensionister. Til og med 2018 har fjernbusvognmændene kunne modtage kompensation for alle rejserelationer. Fra 2019 blev ordningen begrænset til kun at gælde rejser til eller fra et yderområde. Kompensationen administreres af Trafikstyrelsen, og operatøren skal indgå en kontrakt med Trafikstyrelsen for at opnå kompensationen.

Tilskuddet var i 2022 på 1,8 mio. kr., hvilket er lidt større end tilskuddet i 2021 på 1,6 mio. kr. I 2022 var der 2 operatører, som havde indgået kontrakt med Trafikstyrelsen.

7. Tilgængelighed

Svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede på 18 år og derover har adgang til forskellige ordninger, der sikrer, at de også har mulighed for at benytte kollektiv trafik.

7.1 Den individuelle handicapkørsel

Som svært bevægelseshæmmet, blind eller stærkt svagsynet har man adgang til at benytte den individuelle handicapkørsel i stedet for den almindelige kollektive trafik. Borgeren visiteres af kommunen.

Kørslen udføres af trafikselskaberne, jf. lov om trafikselskaber, § 11. Den individuelle handicapkørsel er et supplement til den kollektive trafik for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede.

Den visiterede har ret til mindst 104 enkeltture om året.

Den visiterede borger betaler selv en del af billetprisen. Det fremgår af lov om trafik-selskaber, at egenbetalingen for turen ikke må være "væsentlig højere" end prisen for at benytte øvrig kollektiv trafik.

Antallet af rejser med handicapkørsel har ligget på samme niveau i 2021 og 2022, mens det steg med 25 pct. fra 2020 til 2021. Antallet af rejser er dog stadig under niveauet for 2019. Passagerfinansieringsgraden var gennemsnitligt 17 pct. i 2022, jf. figur 7.1.

Figur 7.1 Nøgletal for individuel handicapkørsel, regnskab 2022

	2018	2019	2020	2021	2022	Udvikling 2021-2022
Antal rejser i alt	1.228.488	1.358.554	960.860	1.199.229	1.192.403	-1%
Visiterede ultimo året	60.733	65.103	65.094	66.143	69.321	5%
Gns. antal rejser pr. visiteret	20	21	15	18	17	-5%
Offentligt tilskud pr. rejse (kr.)	217	214	259	240	310	29%
Offentligt tilskud pr. visiteret pr. år (kr.)	4.387	4.474	3.817	4.354	5.336	23%
Passagerfinansieringsgrad	18%	19%	17%	18%	17%	

Kilde: Trafikstyrelsen

7.2 Tilgængelighed i togtrafikken

DSB og Arriva

Personer med et handicap, som er i besiddelse af et legitimationskort (Ledsagekort Danmark eller Medlemskort fra Dansk Blindesamfund eller Synscenter Refsnæs) kan medbringe en ledsager på rejsen. Ledsageren skal ikke have et legitimationskort. Begge rejser udbydes til ca. halv pris, således at der samlet betales for en billet.

Hvis en person med et handicap har brug for hjælp til rejsen, kan der bestilles assistance på de fleste stationer. Assistancen skal bestilles mindst 12 timer før rejsen.

8. Flextur

Anvendelsen af Flextur steg med knap 18 pct. fra 2021 til 2022.

Flextur er et kollektivt trafikprodukt udviklet af trafiksselskaberne. Alle trafiksselskaber tilbyder Flextur, men ikke alle kommuner er med i ordningen. Flextur er et tilbud til alle borgere om at blive kørt fra adresse til adresse mod egenbetaling, som er højere end den almindelige takst.

Det er den enkelte kommune, der beslutter, om borgerne i kommunen skal have adgang til Flextur samt beslutter serviceniveau og takst inden for de rammer, der gives af trafiksselskabets koncept for Flextur. Langt de fleste kommuner tilbyder Flextur. Det er primært kommunerne i hovedstadsområdet, som ikke tilbyder ordningen.

Flextur er kendetegnet ved:

- At kørslen foregår fra adresse til adresse.
- At kunden skal acceptere et tidsvindue for afhentning og/eller afsætning.
- At kørslen kan indebære omvejskørsel og kørsel sammen med andre.
- At kørslen skal bestilles mindst to timer i forvejen.
- At takstsystemet og dermed egenbetalingen består af en minimumsbetaling for typisk 5 km og en efterfølgende betaling pr. km
- At de enkelte kommuner selv kan vælge, hvorvidt de vil tilbyde flexture i deres kommune.
- At flexture bliver planlagt sammen med de lovpligtige og valgfri visiterede kørselsordninger i Flextrafik.

Trafiksselskabet beslutter selv, i hvilket tidsrum Flextur udbydes. Det er som regel ikke muligt at benytte Flextur om natten.

Det samlede antal Flexture steg med ca. 18 pct. fra 2021 til 2022, og antallet nærmer sig nu niveauet i 2019, jf. figur 8.1.

Figur 8.1 Antal rejser pr. år med flextur inkl. plustur, 2018-2022

	2018	2019	2020	2021	2022	Udvikling 2021-2022
Antal rejser	967.890	977.721	657.857	780.700	918.056	18%

Kilde: Trafikstyrelsen

9. Miljø

Den kollektive trafik bliver mere miljøvenlig i takt med de kommende års udskiftning af tog og busser.

Den kollektive trafik vil blive mere miljøvenlig i takt med udfasningen af dieseltog og dieselbusser til fordel for eltog og elbusser samt andre mere miljøvenlige busser.

Energiforbruget i den kollektive trafik udgør kun en meget lille del - ca. 6 pct. - af transportens samlede energiforbrug i Danmark². Denne andel har været nogenlunde konstant siden 2019.

Fremtidens tog er elektriske

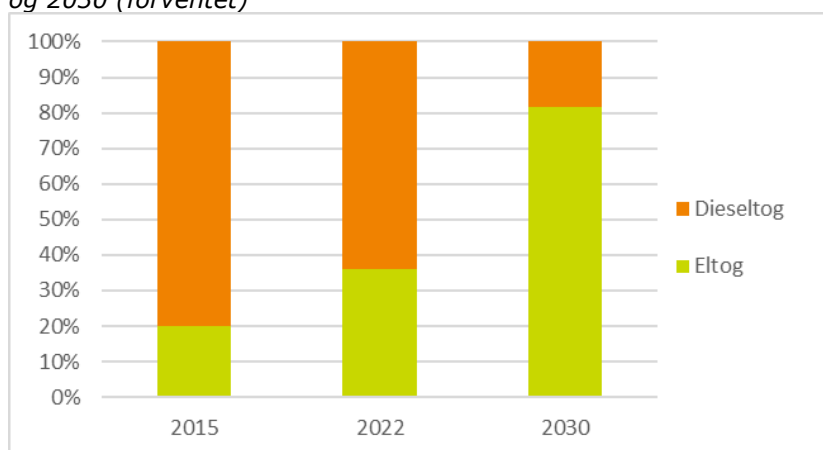
Diesel udgør i dag fortsat størstedelen - ca. 64 pct. - af persontogenes energiforbrug, jf. figur 9.1.

Det skyldes, at kun en mindre del af det danske jernbanenet er elektrificeret. I takt med de planlagte elektrificeringer af jernbanens hovedstrækninger, forventes el i 2030 at udgøre ca. 80 pct. af persontogenes samlede energiforbrug. Dermed bliver det muligt at mindske CO₂-udslippet fra togdriften betydeligt.

Størstedelen af DSB's nuværende fjern- og regionaltog står over for en udskiftning frem mod 2030, og skal erstattes af nye og hurtigere eltog for at få fuldt udbytte af den forbedrede infrastruktur. Under overskriften "Fremtidens Tog" står DSB dermed over for betydelige investeringer i nyt eltogmateriel.

Aftale om Infrastrukturplan 2035 indeholder en økonomisk ramme til etablering af den nødvendige ladeinfrastruktur til batteritogsdrift på de øvrige ikke elektrificerede strækninger. Således kan elektrificering af disse strækninger ske ved udrulning af batteritogsdrift. Derfor er det forventningen, at kørsel med dieseltog udfases yderligere fra 2030 og frem.

Figur 9.1 Energiforbruget til persontog i Danmark fordelt på diesel og el, 2015, 2022 og 2030 (forventet)



Kilde: Trafikstyrelsen og Energistyrelsen

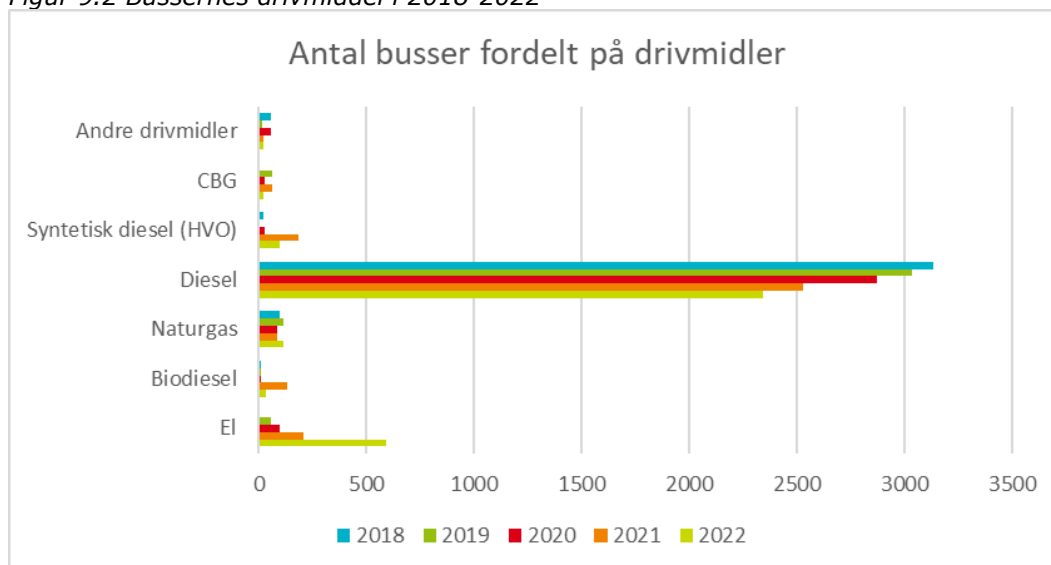
² Kilde: Energistyrelsens Klimastatus og -fremskrivning KF23 <https://ens.dk/service/fremskrivninger-analyser-modeller/klimastatus-og-fremskrivning>



Mange busser forventes udskiftet i de kommende år

I 2022 var størstedelen af busserne fortsat dieselbusser. Samlet set havde trafikskaberne ca. 3.200 busser, heraf var ca. 2.300 traditionelle dieselbusser. Sammenlignes 2022 med 2021, er der ca. 200 færre dieselbusser i 2022, da de er blevet omstillet til mere miljøvenlige busser. Den største omstilling sker til el, hvor der er næsten 400 flere elbusser i 2022 end i 2021. Dette ses i figur 9.2.

Figur 9.2 Bussernes drivmiddel i 2018-2022



Kilde: Trafikstyrelsen

Alle trafikskaber har planer om at indsætte flere miljøvenlige busser de kommende år. Udskiftning af busflåden sker typisk i forbindelse med udbud af buslinjer, hvor det er muligt at stille krav til bl.a. bussernes miljøpåvirkning. I de nærmeste år (2024-2026) forventer trafikskaberne at udbyde knap 1.500 busser, svarende til ca. 45 % af al buskørsel i landet. Der er derfor også på kort sigt gode muligheder for at påvirke bustrafikken i en mere miljøvenlig retning. Trafikskaberne opererer med lange kontraktperioder. Hvis de eksisterende kontrakter forkortes – fx for at fremskynde grøn omstilling – vil det betyde højere omkostninger. Det er mest omkostningseffektivt at omstille grønt i forbindelse med nye udbud.

10. COVID-19 kompensation

I aftale om kommunernes økonomi af 8. juni 2022 fremgår det, at regeringen, KL og Danske Regioner har indgået aftale om at udbetale kompensation til de regionale trafikskaber for merudgifter og mindreindtægter, som følge af COVID-19 i januar og februar 2022.

Aftalen betød, at staten påtog sig at kompensere for de nettomerudgifter og de mindreindtægter, som de regionale trafikskaber havde som følge af COVID-19 i januar og februar 2022. Der blev bl.a. kompenseret for mindreindtægter fra billetter ift. det budgetterede, samt for merudgifter til eksempelvis indsættelse af ekstracapacitet, værnemidler og rengøring som følge af COVID-19. Kompensationen omfattede alle trafikskabernes områder som bus, privatbaner og flextrafik.

Der er ikke udbetalt kompensation til DSB, Arriva og Metroselskabet i 2022.

De regionale trafikskaber, som er omfattet af aftalen, er Movia, Midttrafik, Fynbus, NT, Sydtrafik og BAT. De tre ø-kommuner Fanø, Samsø og Ærø havde ikke nettomerudgifter som følge af COVID-19 i januar og februar 2022. Den samlede opgjorte COVID-19 kompensation til de regionale trafikskaber er opgjort til 170,4 mio. kr. for januar-februar 2022 til de regionale trafikskaber jf. nedenstående figur.

Figur 10.1 COVID-19 kompensation til trafikskaber i 1.000 kr., januar-februar 2022

Trafikskab	Udbetalt beløb (1.000 kr.)
Movia	81.710
Midttrafik	44.518
Fynbus	8.524
NT (Nordjylland)	21.551
Sydtrafik	13.392
BAT (Bornholm)	688
I alt	170.383

Kilde: Trafikstyrelsen

I afsnit 5.1 fremgår det, at det statslige tilskud inkl. COVID-19 kompensation udgjorde 202 mio. kr. i 2022. Dette beløb omhandler udelukkende tilskud til den offentlige buskørsel og således ikke privatbaner og flextrafik. I de 202 mio. kr. indgår også et ekstraordinært statsligt tilskud til trafikskaberne for perioden marts-december 2022, hvor de 170,4 mio. kr. i ovenstående tabel alene omhandler COVID-19 kompensation.

Bilag 1 Den kollektive trafik i tal

Nøgletal for togtrafikken

Tabel 1. Antal påstigere i togtrafikken 2010-2022 (mio. påstigere)

mio. passagerer	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Øst for Storebælt	40,6	38,4	38,9	38,8	39,4	41,8	40,6	41,5	41,8	41,4	23,6	23,9	34,0
Vest for Storebælt	21,1	21,8	22,4	23,9	23,0	22,1	22,2	20,1	19,6	19,3	14,1	13,6	17,3
Øst-Vestdanmark	8,4	8,5	8,8	8,8	8,6	8,3	8,0	8,0	7,6	7,8	5,2	5,8	8,2
Over Øresund	10,3	10,7	11,1	11,5	11,4	12,1	11,9	11,9	12,4	12,8	5,1	6,0	12,9
Anden international trafik	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	0,8	0,7	0,7	0,8	0,3	0,5	1,1
Total fjern- og regional	81,3	80,2	82,0	84,0	83,4	85,2	83,4	82,3	82,1	82,0	48,3	49,7	73,5
S-tog	93,0	103,4	106,1	109,2	112,0	114,1	116,3	112,3	111,1	111,9	76,3	74,2	98,5
Metro	52,5	54,2	54,3	55,4	55,9	57,2	60,9	63,5	64,7	78,9	63,7	73,4	107,9
Letbane	0	0	0	0	0	0	0	0,1	3,3	4,8	3,6	4,0	8,8
Privatbaner	11,2	12,1	12,1	12,7	12,9	12,9	11,7	12,0	12,2	12,7	9,3	10,2	12,8
Total lokale baner	156,7	169,7	172,5	177,3	180,8	184,3	188,9	187,8	191,3	208,3	152,9	161,7	228,0
Total alle baner	238,0	249,9	254,6	261,3	264,2	269,5	272,3	270,1	273,3	290,3	201,2	211,4	301,6

Note: Anden international trafik er trafikken til Tyskland og videre ud i Europa.

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 2. Antal påstigere i togtrafikken 2010-2022 (2010=indeks 100, 2018=indeks 100 for letbane)

mio. passagerer - indeks	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Øst for Storebælt	100	94	96	96	97	103	100	102	103	102	58	59	84
Vest for Storebælt	100	104	106	114	109	105	105	96	93	92	67	65	82
Øst-Vestdanmark	100	101	105	104	103	99	95	95	91	93	61	69	98
Over Øresund	100	104	107	112	111	117	115	115	120	124	49	58	125
Anden international trafik	100	94	101	101	109	113	91	84	81	87	36	56	127
Total fjern- og regional	100	99	101	103	103	105	103	101	101	101	59	61	90
S-tog	100	111	114	117	120	123	125	121	119	120	82	80	106
Metro	100	103	103	106	106	109	116	121	123	150	121	140	206
Letbane	...	...	...	...	...	...	...	...	100	145	109	121	266
Privatbaner	100	108	108	113	116	116	105	107	109	113	83	91	115
Total lokale baner	100	108	110	113	115	118	121	120	122	133	98	103	146
Total alle baner	100	105	107	110	111	113	114	113	115	122	85	89	127

Note: Anden international trafik er trafikken til Tyskland og videre ud i Europa.

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 3. Personkilometer i togtrafikken 2010-2022 (mio. personkm)

mio. personkm	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Øst for Storebælt	1.424	1.435	1.465	1.450	1.462	1.526	1.491	1.480	1.479	1.428	846	885	1.164
Vest for Storebælt	1.196	1.179	1.207	1.252	1.207	1.184	1.165	1.132	1.033	1.057	762	733	933
Øst-Vestdanmark	2.039	1.963	2.003	1.965	1.928	1.821	1.745	1.787	1.705	1.691	1.082	1.259	1.781
Over Øresund	214	226	232	242	239	250	238	238	315	319	127	138	310
Anden international trafik	164	122	134	138	136	157	118	104	104	114	45	76	177
Total fjern- og regional	5.037	4.925	5.041	5.047	4.972	4.938	4.757	4.741	4.636	4.609	2.862	3.091	4.365
S-tog	1.108	1.231	1.265	1.285	1.319	1.344	1.362	1.320	1.303	1.304	893	874	1.182
Metro	239	278	274	284	295	302	321	342	352	400	288	331	482
Letbane	0	0	0	0	0	0	0	0	14	51	35	39	71
Privatbaner	193	210	210	219	210	225	206	220	242	261	185	216	276
Total lokale baner	1.540	1.719	1.749	1.788	1.824	1.871	1.889	1.882	1.911	2.016	1.401	1.460	2.011
Total alle baner	6.577	6.644	6.790	6.835	6.796	6.809	6.646	6.623	6.547	6.625	4.263	4.551	6.376

Note: Anden international trafik er trafikken til Tyskland og videre ud i Europa.

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 4. Personkilometer i togtrafikken 2010-2022 (2010=indeks 100, 2018=indeks 100 for letbane)

mio. personkm	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Øst for Storebælt	100	101	103	102	103	107	105	104	104	100	59	62	82
Vest for Storebælt	100	99	101	105	101	99	97	95	86	88	64	61	78
Øst-Vestdanmark	100	96	98	96	95	89	86	88	84	83	53	62	87
Over Øresund	100	106	108	113	112	117	111	111	147	149	59	64	145
Anden international trafik	100	74	82	84	83	96	72	63	63	70	27	46	108
Total fjern- og regional	100	98	100	100	99	98	94	94	92	92	57	61	87
S-tog	100	111	114	116	119	121	123	119	118	118	81	79	107
Metro	100	116	115	119	123	126	134	143	147	167	121	138	202
Letbane	...	...	...	...	...	...	...	...	100	364	250	279	507
Privatbaner	100	109	109	113	109	117	107	114	125	135	96	112	143
Total lokale baner	100	112	114	116	118	121	123	122	124	131	91	95	131
Total alle baner	100	101	103	104	103	104	101	101	100	101	65	69	97

Note: Anden international trafik er trafikken til Tyskland og videre ud i Europa.

Kilde: Danmarks Statistik

Nøgletal for den offentlige buskørsel (ikke fjernbuskørsel)

Tabel 5. Udvikling i køreplantimer og påstigere for alle trafiksselskaber, 2010-2022

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Køreplantimer (1.000)	9.294	9.068	8.874	8.837	8.781	8.695	8.836	8.771	8.738	8.625	8.413	8.384	8.397
Påstigere (mio.)	357	351	354	352	347	346	339	331	317	298	193	184	240

Fejl! Ugyldig kæde.Kilde: Trafikstyrelsen

Tabel 6. Udvikling i køreplantimer og påstigere for alle trafiksselskaber 2010-2022 (2010=indeks 100)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Køreplantimer (1.000)	100	98	95	95	94	94	95	94	94	93	91	90	90
Påstigere (mio.)	100	98	99	99	97	97	95	93	89	83	54	52	67

Fejl! Ugyldig kæde.Kilde: Trafikstyrelsen

Tabel 7. Udvikling i køreplantimer og påstigere fordelt på trafiksselskaber 2010-2022 (2010=indeks 100)

Trafiksselskab		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Movia	Køreplantimer	100	98	95	95	96	98	95	94	94	93	91	90	91
	Påstigere	100	101	102	104	103	104	100	99	97	93	57	56	70
FynBus	Køreplantimer	100	83	81	81	81	85	89	86	87	85	90	91	88
	Påstigere	100	93	99	103	104	105	99	89	81	84	54	51	64
Sydtrafik	Køreplantimer	100	96	95	93	89	89	90	91	91	91	91	88	89
	Påstigere	100	103	97	94	89	88	91	91	67	66	43	39	54
Midttrafik	Køreplantimer	100	97	95	96	95	94	94	93	89	88	86	86	86
	Påstigere	100	103	103	94	91	93	89	82	78	76	51	45	66
Nordjyllands Trafiksselskab	Køreplantimer	100	100	102	100	98	97	98	100	100	98	96	97	97
	Påstigere	100	104	108	109	108	109	110	111	111	79	46	42	58
BAT (Bornholm)	Køreplantimer	100	120	118	115	113	112	113	116	116	107	103	98	100
	Påstigere	100	85	87	89	102	100	105	105	105	95	79	64	64
I alt	Køreplantimer	100	97	95	94	94	95	94	94	93	92	90	90	90
	Påstigere	100	101	102	101	100	100	97	95	92	86	54	51	67

Fejl! Ugyldig kæde.Note: Sydtrafik har ændret opgørelsesmetode for passagertal og rejser fra 2018.

Note: Nordjyllands Trafiksselskab har ændret opgørelsesmetode fra 2019.

Kilde: Trafikstyrelsen

Tabel 8. Udvikling i udgifter, passagerindtægter og tilskud for alle trafiksselskaber 2010-2022

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Udgifter (mio. kr.)	6.660	6.848	6.992	7.097	7.242	7.147	7.260	7.256	7.395	7.387	7.315	7.510	8.059
Passagerindtægter (mio. kr.)	3.010	3.014	3.103	3.227	3.264	3.159	3.301	3.331	3.278	3.168	2.227	2.288	2.760
Tilskud (mio. kr.)	3.650	3.834	3.889	3.871	3.979	4.007	3.959	3.955	4.120	4.219	5.090	5.230	5.300
Passagerfinansieringsgrad	45%	44%	44%	45%	45%	44%	45%	46%	44%	43%	30%	30%	34%

Kilde: Trafikstyrelsen

Nøgletal for den individuelle handicapkørsel

Trafiksekskaberne indberetter årligt data for individuel handicapkørsel til Trafikstyrelsen.

Tabel 9. Nøgletal for individuel handicapkørsel for alle trafiksekskaber 2010-2022

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Passagerfinansieringsgrad	16%	16%	18%	19%	20%	20%	21%	21%	18%	19%	17%	18%	17%
Antal visiterede	48.179	50.102	50.512	49.970	51.856	60.432	61.582	61.855	60.733	65.103	65.094	66.143	69.321
Antal rejser (tusinde)	843	904	854	871	901	893	978	989	1.227	1.359	961	1.199	1.192
Gns. antal ture pr. visiteret	17,5	18,0	16,9	17,4	17,4	14,8	15,9	16,0	20,2	20,9	14,8	18,1	17,2
Gennemsnitlig turlængde (km)	12,9	12,1	12,9	12,6	12,3	12,4	12,2	12,3	10,9	10,8	11,0	11,2	12,7
Persontransportarbejde (1000 personkm)	10.915	10.945	11.053	10.971	11.122	11.042	11.919	12.195	13.430	14.717	10.573	13.414	15.095

Kilde: Trafikstyrelsen

Tabel 10. Nøgletal for individuel handicapkørsel for alle trafiksekskaber 2010-2022 (2010=indeks 100)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Passagerfinansieringsgrad	100	100	113	119	125	125	131	131	113	119	109	114	103
Antal visiterede	100	104	105	104	108	125	128	128	126	135	135	137	144
Antal rejser (1000)	100	107	101	103	107	106	116	117	146	161	114	142	141
Gns. antal ture pr. visiteret	100	103	97	100	99	84	91	91	115	119	84	104	98
Gennemsnitlig turlængde (km)	100	94	100	97	95	95	94	95	84	83	85	86	98
Persontransportarbejde (1000 personkm)	100	100	101	101	102	101	109	112	123	135	97	123	138

Kilde: Trafikstyrelsen

Takster og takstudvikling

Tabel 11. Trafiksekskabernes procentvise takstudvikling 2010-2022

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Movia	2,9	1,9	3,0	3,2	1,3	1,3	2,0	0,5	1,2	2,1	1,6	1,1	0,0
Fynbus	3,0	1,8	3,1	3,3	1,5	0,6	1,2	-0,5	1,4	2,0	1,9	1,1	0,0
Sydtrafik	4,0	0,0	3,8	2,7	1,8	1,4	0,0	0,7	1,4	1,8	1,9	1,1	0,0
Midttrafik	3,1	1,7	3,1	3,5	1,3	0,0	1,9	0,0	1,4	2,0	1,9	1,1	0,0
Nordjyllands Trafiksekskab	3,9	0,0	4,0	3,6	1,2	-0,2	1,7	0,0	1,4	1,7	1,9	1,1	0,0
BAT (Bornholm)	3,1	0,0	2,2	2,4	3,6	0,8	0,0	0,0	3,5	1,4	0,0	2,3	1,7
Vægtet landsgennemsnit	3,1	1,5	3,2	3,2	1,3	0,9	1,7	0,3	1,3	2,0	1,7	1,1	0,0
Takststigningsloft	4,8	0,0	3,1	3,5	1,3	0,6	1,3	0,0	1,4	2,0	1,9	1,1	0,0

* Det vægtede landsgennemsnit for takstudviklingen er beregnet på baggrund af trafiksekskabernes indberettede regnskabs- og budgettal for passagerindtægter. Vægtningen er baseret på trafiksekskabernes passagerindtægter.

Kilde: Trafikstyrelsen

Tabel 12. Jernbanevirksomhedernes procentvise takstudvikling 2010-2022

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
DSB	3,0	1,8	3,4	2,8	1,0	0,7	2,2	0,2	1,0	2,1	1,7	1,4	0,0
Arriva	3,0	1,8	3,1	4,2	2,6	0,9	2,3	0,0	1,4	2,0	1,9	1,1	0,0
DSB Øresund	3,0	1,8	3,1	3,5	1,3	0,6	0,3	0,2	0,0	2,7	0,0	0,0	0,0
Takststigningsloft	4,8	0,0	3,1	3,5	1,3	0,6	1,3	0,0	1,4	2,0	1,9	1,1	0,0

Kilde: Trafikstyrelsen