

**Nøgletal for offentlig
buskørsel, ekskl.
handicapkørsel**
Regnskab 2012

Indhold

Udvikling i den offentlige buskørsel	5
Offentlig buskørsel, regnskab 2012	5
Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel	9
Økonomiske nøgletal vedr. offentlig buskørsel	9
Øvrige nøgletal vedr. offentlig buskørsel	12

Udvikling i den offentlige buskørsel

Offentlig buskørsel, regnskab 2012

Trafikselskaberne indberetter årligt data til Trafikstyrelsen.

De indberettede data – offentlig buskørsel, regnskab 2012 – vedrører kun driften af offentlig buskørsel og er eksklusiv trafikselskabernes drift af individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og privatbanetrafik. (Disse indberettes særskilt).

Dette betyder, at der vil forekommer afvigelser mellem disse af Trafikstyrelsen offentliggjorte nøgletal for offentlig buskørsel og de enkelte trafikselskabers regnskabsresultat. Afvigelse forekommer fordi trafikselskabernes regnskaber inkluderer både handicapkørsel og privatbanetrafik.

I nedenstående tabel ses overordnede nøgletal for offentlig buskørsel på landsplan for årene 2007-2012 i 2007-priser.

Nøgletal for offentlig buskørsel i Danmark, 2007-2012 (faste 2007-priser)

Nøgletal	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Samlede udgifter (mio. kr., -priser)	5.372,9	5.691,8	5.960,3	6.168,5	6.183,5	6.198,4
Samlede passagerindtægter (mio. kr., -priser)	2.792,8	2.684,8	2.673,4	2.787,9	2.721,6	2.750,7
Samlet tilskud (mio. kr., -priser)	2.570,1	3.022,6	3.287,0	3.380,6	3.461,9	3.447,7
Køreplantimer (tusinde)	9.463,7	9.459,0	9.381,3	9.294,3	9.068,2	8.874,0
Påstigere (mio.)	362,5	361,6	346,3	357,4	351,3	354,2

Kilde: Tal indberettet af trafikselskaber. 2008-, 2009-, 2010-, 2011 og 2012-priserne er deflateret med nettoprisindekset jf. Danmark statistik nettoprisindeks.

I perioden 2007-2010 har trafikselskaberne haft en række merudgifter på grund af ændret lovgivning. Kommuner og regioner er blevet kompenseret for disse ændringer med ca 910 mio. kr. (årets priser). Det omfatter bl.a.

- 500 mio. kr. som kompensation for bortfald af den kollektive bustrafiks fritagelse for betaling af energiafgifter. Heraf vedrører ca. 14 mio. kr. privatbanetrafikken, og er derfor udeladt af denne statistik
- 335 mio. kr. som kompensation for ændring af EU's regler vedr. leasing. Heraf vedrører ca. 10 mio. kr. privatbanetrafikken, og er derfor udeladt af denne statistik
- 105 mio. kr. som kompensationen for indførelse af lønsumsafgiftspligt for trafikselskaberne. Heraf vedrører ca. 7 mio. kr. privatbanetrafikken, og er derfor udeladt af denne statistik

I nedenstående tabel fremgår trafikselskabernes samlede udgifter samt tilskud i faste 2007-priser rensset for merudgifter grundet ændret lovgivning.

Sammenlignelige udgifter for offentlig buskørsel i Danmark 2007-2010 i faste 2007-priser

Nøgletal	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Samlede udgifter (mio. kr., 2007-priser)	5372,9	5694,1	5960,0	6167,2	6180,7	6198,4
Merudgifter grundet ændret lovgivning	0,0	154,0	403,8	352,5	0,0	0,0
Sammenlignelige udgifter (mio. kr., 2007-priser)	5372,9	5540,1	5402,2	5256,9	5270,4	5288,1

Som det fremgår, har udgifterne være forholdsvis konstante i perioden, når der renses for merudgifterne grundet ændret lovgivning.

Udgifter, passagerindtægter og tilskud

Trafikselskaberne har traditionelt to finansieringskilder – tilskud og passagerindtægter. Ved indberetning af trafikselskabernes udgifter, indtægter og tilskud er udgangspunktet i denne indberetning, at trafikselskabets samlede udgifter for offentlig buskørsel for det pågældende år er lig summen af samlede passagerindtægter plus samlede regionale og kommunale tilskud.

For at få et overblik over trafikselskabernes aktuelle økonomiske situation for året – om der er underskud eller overskud – indberettes endvidere tilskudsbeløb for efterregulering. Dvs. det beløb ejerne (regioner og kommuner) skal betale mere, hvis de i året skulle dække trafikselskabets underskud (ved f.eks. stigning i udgifter eller fald i passagerindtægter) eller det beløb, der er i overskud, og som tilbagebetales til ejerne de efterfølgende år.

De samlede udgifter til offentlig buskørsel på landsplan er i 2012 opgjort til 6,9 mia. kr. (jf. tabel 1, side 9). Dette svarer til en stigning på 143,7 mio. kr. fra året før (14,9 mio. kr. i faste 2007-priser¹). De samlede passagerindtægter nåede på landsplan 3,1 mia. kr. i 2012 (jf. tabel 1). Dette er en stigning på 88,7 mio. kr. (løbende priser) i forhold til 2011 (et stigning på 29,1 mio. kr. i faste 2007-priser).

De samlede regionale og kommunale tilskud var i 2012 på 3,8 mia. kr. (jf. tabel 1), hvilket svarer til en stigning i løbende priser på 54,9 mio. kr. (fald på 14,2 mio. kr. i faste 2007-priser) i forhold til 2011.

Regionale og kommunale tilskud udbetales aconto på baggrund af det forventede tilskudsbehov til et givent aktivitetsniveau. Denne acontoudbetaling efterreguleres med 1-2 års efterslæb, hvor trafikselskabernes reelle tilskudsbehov er opgjort. I 2012 var der et tilskudsbehov, der var 125,9 mio. kr. mindre end acontoudbetalingerne (jf. tabel 2).

Fordeling af udgifter

I foråret 2008 udarbejdede trafikselskaberne i fællesskab et forslag til en standardiseret opdeling af udgiftsposterne i forbindelse med offentlig buskørsel. Dette muliggør sammenligning af udgiftsfordelingen trafikselskaberne imellem. (Jf. tabel 3 og tabel 4).

Driftsudgifter på landsplan omfatter omkring 90 % af de samlede udgifter for offentlig buskørsel, med en spredning trafikselskaberne imellem på 89 % og 93 %.

Landsgennemsnittet for salgsudgifter er 5 % af samlede udgifter – med variation mellem 2 % og 6 %.

Gennemsnittet for andelen af samlede udgifter der går til administrationsudgifter er på 5%, varierende mellem 4% og 6 %.

Indtægtsfinansiering

Trafikselskaberne har traditionelt to finansieringskilder – tilskud og passagerindtægter.

Fordeling af finansieringen af offentlig buskørsel kan opdeles i følgende fire kategorier:

- Ren brugerbetaling lig passagerbetaling (billetter/kort, cykel, gods, pakker/post, mv., og kontrolafgift);
- Kommunal finansiering som inkluderer (a) kommunale tilskud og (b) de af kommunen finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (førtids- og pensionistrabatter og køb af skolekort);
- Regional finansiering som udgøres af regionale tilskud til trafikselskabets offentlige buskørsel; og
- Statslig finansiering som inkluderer de passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger, der finansieres af staten (uddannelseskort, hypercard, blinde/svagtseende, børnerabatter, og værnepligtskort).

Udgifterne til trafikselskabernes offentlige buskørsel er på landsplan finansieret via passager-/brugerbetaling (38%), kommunal finansiering (43%), regionale tilskud (15%) og statslig finansiering (5%). (Jf. tabel 10).

Passagerfinansiering og passagerindtægtsfordeling

Passagerfinansieringsgraden beregnes som samlede passagerindtægters andel af samlede udgifter. For 2012 varierer passagerfinansieringsgraden fra 40-57%, med et landsgennemsnit på 44 %. (Jf. tabel 7). Dette er samme landsgennemsnit som i 2011.

Samlede passagerindtægter kan opdeles i tre kategorier:

- Passagerbetaling (billetter/kort, cykel, post, mv. og opkrævet kontrolafgift);
- Indtægter fra staten som udgøres af de af staten finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (uddannelseskort, tilskud for blinde og svagtseende, børne- og efterlønsrabatter og værnepligtskort); og
- Indtægter fra kommuner som udgøres af de af kommunen finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (førtids-/pensionist-rabatter, og køb af skolekort).

Den landsgennemsnitlige fordeling mellem disse tre kategorier var i 2012 således, at 86 % finansieredes via passagerbetaling, 10 % via indtægter fra staten og 4% fra kommunerne. (Jf. tabel 6).

Dette landsgennemsnit dækker dog over udsving trafikselskaberne imellem. Hvor Movia har en passagerbetaling på 93 %, mens passagererne blot dækker 65 % af passagerindtægterne i BAT.

Andelen af passagerindtægter som finansieres af staten varierer trafikselskaberne imellem. I 2012 svingede andelen mellem 6% og 25 % med henholdsvis Movia og BAT som endepunkterne.

Kommunernes finansieringsandel af passagerindtægterne varierede i 2012 mellem 1-11 % trafikselskaberne imellem.

Tilskudsfordeling

På landsplan udgjorde regionale tilskud i 2012 26 % af det samlede tilskud til trafikskelskaberne, mens kommunernes andel udgjorde 74 % (jf. tabel 9 og tabel 10). Dette er uændret i forhold til 2010. Regionernes og kommunernes tilskudsfordeling svinger trafikskelskaberne imellem.

Regioner og kommuner yder tilskud til trafikskelskabernes busdrift så vel som til fællesudgifter. I Movia dækkes fællesudgifterne dog 97 % af regionerne, og kommunerne yder kun et meget lille tilskud på 3%. For de øvrige trafikskelskaber yder regioner og kommuner begge tilskud til både busdrift og fællesudgifter.

Køreplantimer og køreplankm

Antallet af køreplantimer i 2012 er på 8.874 tusinde timer. Dette svarer til et fald i antal køreplantimer på 2,4% i forhold til det foregående år (jf. tabel 12 og tabel 14). I de enkelte trafikskelskaber ses et fald på ca. 1-3%.

Movia er i gang med at ændre opgørelsesmetode af antallet af køreplantimer i hovedstadsområdet, så der benyttes samme metode i hele landet. Ændringen sker trinvis i takt med at nye kontrakter træder i kraft. Ændringen betyder at antallet af køreplantimer falder marginalt over en årrække uden at kørselsomfanget af den grund mindskes.

Tilskuddet pr. køreplantime er steget 15 kr. fra 2011 til 2012 i faste 2007-priser.

Antal påstigninger er steget med 0,5% fra 2011 til 2012 (jf. tabel 14)

Fra og med regnskab 2010 opgøres antal køreplankm. I 2012 blev der kørt ca. 277 mio. km kollektiv bustrafik fordelt på 3.321 busser – en stigning i antal køreplankm fra 2011-2012 på 3 mio. svarende til 1%.

Gennemsnitshastigheden for busserne er på landsplan på 31,3 km/t – langsomst i Movia med 26,2 km/t og hurtigst i Midttrafik med 38,0 km/t. Særligt i Midttrafik og Movia ses en stigning i den gennemsnitlige hastighed. Gennemsnitshastigheden er fra 2010 til 2012 steget fra 30,1 til 31,3.

Påstigere, rejser og personkm

Antallet af påstigere på landsplan var i 2012 på 354,2 mio. (jf. tabel 13 og tabel 14). Dette er en lille stigning i antal påstigere sammenlignet med 2011.

Trafikskelskaberne indberetter også data for antal rejser. Movia udfører som eneste trafikskelskab rejsehjemmelsundersøgelser. For de øvrige fem trafikskelskaber er antallet af rejser estimeret på baggrund af en påstigningsfaktor. Påstigningsfaktor er beregnet på baggrund af DTU's Transportvaneundersøgelse. Den gennemsnitlige påstigningsfaktor udenfor hovedstadsområdet er – af Trafikstyrelsen - beregnet til 1,12 for 2011, dvs. at hver rejse i gennemsnit udgøres af 1,12 påstigning. (Jf. tabel 13).

Fra og med regnskab 2010 opgøres transportarbejdet (antallet af personkm) i trafikskelskabsstatistikken. I 2012 er der kørt 2357 mio. personkm med kollektiv bustrafik i Danmark, svarende til gennemsnitligt 420,7 km pr. indbygger om året. Dette tal dækker over markante forskelle landsdelene imellem. Således kører hver indbygger i gennemsnit 299 km i kollektiv bustrafik i Sydtrafik, mens hver indbygger i Midttrafik i gennemsnit kører 573,5 km om året i kollektiv bustrafik.

Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel

I det følgende præsenteres nøgletal for den offentlige buskørsel. I tabel 1-10 præsenteres de økonomiske nøgletal, mens de øvrige data vises i tabel 11-14

Økonomiske nøgletal vedr. offentlig buskørsel

Tabel 1. Udgifter, indtægter og tilskud pr. trafiksselskab, regnskab 2012 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Udgifter							
Driftsudgifter (inkl. løn)	3.085,4	49,1	509,9	593,7	1.431,1	653,5	6.322,7
Salgsudgifter (inkl. løn)	213,0	1,1	15,0	25,8	51,2	46,8	352,8
Administration (inkl. løn)	172,0	2,9	30,4	25,3	58,3	27,7	316,6
Samlede udgifter (1)	3.470,3	53,1	555,3	644,8	1.540,6	728,0	6.992,1
Indtægter							
<i>Passagerindtægter</i>							
Billetter/kort	1.464,8	19,3	170,4	192,6	564,7	233,0	2.644,7
Offentlige instanser	110,6	10,6	57,0	67,0	133,9	67,2	446,2
Andre inkl. kontrolafg.	9,7	0,1	0,2	0,6	1,0	0,4	12,0
Samlede passagerindt.	1.585,0	30,0	227,5	260,2	699,7	300,6	3.102,9
<i>Tilskud (1)</i>							
Tilskud fra regioner (2)	486,2	0,0	91,3	76,1	237,9	133,7	1.025,2
Tilskud fra kommuner (2)	1.399,1	23,1	236,5	308,6	603,1	293,6	2.863,9
Samlede tilskud	1.885,3	23,1	327,8	384,7	841,0	427,4	3.889,1
Samlede indtægter (1)	3.470,3	53,1	555,3	644,8	1.540,6	728,0	6.992,1

(1) Samlede indtægter er lig summen af samlede passagerindtægter og samlede tilskud.

(2) Tilskud er et udtryk for trafiksselskabets tilskudsbehov i året, og er derfor ikke det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafiksselskaberne i året. Kommuner og regioner efterregulerer efterfølgende i deres betalinger til trafiksselskabet 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. trafiksselskab, regnskab 2012 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Efterregulering af tilskud							
Efterregulering fra/til regioner (1)	18,1	0,0	2,7	3,9	0,0	3,1	27,8
Efterregulering fra/til kommuner (1)	96,6	0,0	6,0	0,7	0,0	-5,1	98,1
Samlet efterregulering	114,6	0,0	8,7	4,6	0,0	-2,0	125,9

(1) Efterregulering af tilskud er forskellen mellem trafiksselskabernes tilskudsbehov og det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafiksselskaberne i året. Efterreguleringen bliver betalt af regioner/kommuner (negativt tal) eller af trafiksselskabet (positivt tal) 1 eller 2 år efter.

Tabel 5. Passagerindtægter pr. trafikselvskab, regnskab 2012 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
<i>Passagerbetaling</i>							
Billetter/kort	1.464,8	19,3	170,4	192,6	564,7	233,0	2.644,7
Andre (cykel, post mv.)	0,2	0,1	0,0	0,5	0,8	0,4	2,0
Kontrolafgifter (1)	9,4	0,0	0,2	0,1	0,2	0,0	10,1
<i>Passagerbetaling i alt</i>	1.474,4	19,4	170,6	193,2	565,8	233,4	2.656,7
<i>Indtægter fra staten</i>							
Uddannelseskort	47,5	5,4	29,3	23,3	54,2	25,9	185,7
Hypercard	19,5	0,1	2,3	0,6	5,6	2,9	31,0
Blinde og svagtseende	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,2	0,5
Efterlønsrabatter (2)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Børnerabatordningen	23,5	1,6	11,8	14,1	34,7	13,8	99,6
Værnepligtskort	2,4	0,2	0,3	1,2	0,7	1,4	6,2
<i>Indt. fra staten i alt</i>	92,9	7,5	43,8	39,4	95,2	44,2	323,0
<i>Indtægter fra kommune</i>							
(Førtids)pensionistrabatter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Køb af skolekort	17,7	3,1	13,1	27,6	38,6	13,1	113,2
<i>Indtæg. fra komm. i alt</i>	17,7	3,1	13,1	27,6	38,6	13,1	113,3
Samlede passagerindt.	1.585,0	30,0	227,5	260,2	699,7	290,7	3.093,0

(1) Midttrafik: Kontrolafgifter er ekskl. Aarhus kommune. Alle kontrolafgifter i Aarhus afregnes direkte m/kommunen og indgår ikke i Midttrafik regnskab.

(2) Statsfinansieret rabat til efterlønskort er afskaffet.

Tabel 6. Passagerindtægter pr. trafikselvskab, regnskab 2012 (pct.)

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Passagerbetaling	93%	65%	75%	74%	81%	80%	86%
Indtægter fra staten	6%	25%	19%	15%	14%	15%	10%
Indtægter fra kommune	1%	10%	6%	11%	6%	5%	4%
Samlede passagerindt.	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 7. Passagerfinansieringsgrad pr. trafikselvskab, regnskab 2012 (pct.) (1)

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Passagerfinansieringsgrad	46%	57%	41%	40%	45%	41%	44%

(1) Passagerfinansieringsgraden er beregnet som samlede passagerindtægters andel af samlede udgifter.

Tabel 8. Tilskud pr. trafikselvskab, regnskab 2012 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
<i>Regionale tilskud</i>							
Busdrift	179,6	0,0	65,6	58,1	192,5	117,1	612,9
Fællesudgifter	306,6	0,0	25,7	18,0	45,4	16,7	412,3
<i>Regionale tilskud i alt</i>	486,2	0,0	91,3	76,1	237,9	133,7	1.025,2
<i>Kommunale tilskud</i>							
Busdrift	1.356,5	23,1	202,8	263,3	524,2	265,8	2.635,6
Fællesudgifter	42,6	0,0	33,8	45,3	78,9	27,8	228,4
<i>Kommunale tilskud i alt</i>	1.399,1	23,1	236,5	308,6	603,1	293,6	2.863,9
Samlet tilskud	1.885,3	23,1	327,8	384,7	841,0	427,4	3.889,1

Tabel 9. Tilskud pr. trafikselvskab, regnskab 2012 (pct.)

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Regionale tilskud							
Busdrift	37%	0%	72%	76%	81%	88%	60%
Fællesudgifter	63%	0%	28%	24%	19%	12%	40%
Regionale tilskud i alt	100%	0%	100%	100%	100%	100%	100%
Kommunale tilskud							
Busdrift	97%	100%	86%	85%	87%	91%	92%
Fællesudgifter	3%	0%	14%	15%	13%	9%	8%
Kommunale tilskud i alt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tilskud							
Regionale tilskud	26%	0%	28%	20%	28%	31%	26%
Kommunale tilskud	74%	100%	72%	80%	72%	69%	74%
Samlet tilskud	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 10. Finansieringsfordeling pr. trafikselvskab, regnskab 2012 (pct.) (1)

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Finansiering via passagerbetaling (2)	42%	37%	31%	30%	37%	32%	38%
Kommunal finansiering (3)	41%	49%	45%	52%	42%	42%	43%
Regional finansiering	14%	0%	16%	12%	15%	18%	15%
Statens finansiering	3%	14%	8%	6%	6%	6%	5%
I alt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

(1) Finansiering er beregnet som indtægts-/tilskudsandelen af samlede udgifter.

(2) Passagerbetaling inkluderer betaling fra billetter/kort, andre (cykle, post mv.) og kontrolafgift. Eksklusiv passagerindtægter fra offentlige instanser.

(3) Kommunal finansiering inkluderer både kommunale tilskud og passagerrelaterede indtægter dækket af kommuner.

Øvrige nøgletal vedr. offentlig buskørsel

Tabel 11. Årsværk opdelt på personalekategori, regnskab 2012

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Trafikkontrollører	73,0	1,0	4,6	5,5	33,7	7,0	124,8
Administration	216,0	4,0	75,7	47,6	94,3	30,5	468,2
Medarb. adm. indt. virks.	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	15,5	16,5
Andre	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	2,5	3,1
Samlet antal årsværk	289,0	6,0	80,3	53,8	128,0	55,5	612,6

Movia: trafikkontrollører omfatter hele trafiktjenesten.

NT: Medarb. Administration af indtægtsdækket virksomhed omfatter også Rejsekort m.v.

Tabel 12. Busser, køreplankm, køreplantimer og gennemsnitshastighed, regnskab 2012

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Antal driftsbusser	1.273,4	33,0	321,5	411,0	877,8	404,5	3.321,2
Tusinde køreplankm	112.750,9	3.270,0	19.063,5	32.807,3	77.780,4	32.243,6	277.915,7
Køreplankm pr. bus	88.543,2	99.089,5	59.292,4	79.823,2	88.608,3	79.712,3	83.678,9
Tusinde køreplantimer	4.304	86	611	881	2.048	944	8.874,0
Gennemsnitshastighed (km/t)	26,2	37,9	31,2	37,2	38,0	34,2	31,3
Køreplantimer pr. bus	3.379,8	2.613,5	1.899,2	2.143,8	2.333,1	2.334,1	2.671,9
Pr. køreplankm (kr./time):							
Passagerindtægter (1)	368,3	347,6	372,6	295,3	341,6	318,4	349,7
Tilskud	438,0	267,5	536,8	436,6	410,6	452,6	438,3

(1) Samlede passagerindtægter bestående af indtægter fra billetter/kort, passagerindtægter fra offentlige instanser (staten og kommune), andre passagerrelaterede indtægter og kontrolafgift.

Tabel 13. Køreplantimer, påstigninger, rejser og tilskud pr. indbygger, regnskab 2012

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Antal 1.000 indbyggere (1)	2.507,6	40,8	485,7	715,7	1.272,5	580,3	5.602,6
Antal påstignere (i mio.)	207,6	1,7	17,5	22,5	76,0	29,0	354,2
Antal rejser (i mio.) (2)	178,3	1,7	15,5	19,9	67,9	25,4	308,6
Transportarb. (i mio personkm) (3)	951,9	15,9	168,0	214,5	729,8	277,0	2.357,0
<i>Pr. indbygger</i>							
Køreplantimer	1,7	2,1	1,3	1,2	1,6	1,6	1,6
Køreplankm	45,0	80,1	39,3	45,8	61,1	55,6	49,6
Påstigninger	82,8	40,5	36,0	31,4	59,7	49,9	63,2
Rejser	71,1	40,9	31,9	27,9	53,3	43,8	55,1
Personkm	379,6	389,1	345,8	299,6	573,5	477,3	420,7
<i>Tilskud pr. indbygger (kr.)</i>							
Regionalt tilskud	193,9	0,0	187,9	106,3	186,9	230,5	183,0
Kommunalt tilskud	557,9	565,4	487,0	431,1	473,9	506,0	511,2
Samlet tilskud pr. indb.	751,8	565,4	674,9	537,4	660,9	736,5	694,2

(1) Indbyggertal pr. 1. januar 2013.

(2) Movia (vest og hovedstaden) udfører rejsehjemmelsundersøgelser hvor antal rejser estimeres. De øvrige trafikskaber udfører ikke rejsehjemmelsundersøgelser og antallet er rejser er skønnet på basis af antal påstignere og en påstigningsfaktor som er udregnet på basis af Transportvane Undersøgelsen, DTU. For 2011 er påstigningsfaktorer udenfor hovedstadsområdet estimeret til 1,12 påstigning/rejse.

(3) Movia i hovedstaden udfører rejsehjemmelsundersøgelser hvor transportarbejdet estimeres. De øvrige trafikskaber udfører ikke rejsehjemmelsundersøgelser og antallet er rejser er skønnet på basis af antal påstignere og en påstigningsfaktor som er udregnet på basis af Transportvane Undersøgelsen, DTU. For 2011 er påstigningsfaktorer udenfor hovedstadsområdet estimeret til 9,6 km/påstigning.

Tabel 14. Påstignere og køreplantimer pr. rutekategori, regnskab 2012

	Movia	BAT	Fvnbus	Svdtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Tusinde påstignere							
Regionalruter	20.542,0	0,0	8.428,1	4.768,1	18.638,5	7.107,1	59.483,8
Lokalruter	8.155,1	1.385,0	2.230,1	6.065,8	4.904,9	5.430,3	28.171,2
Bybusruter	177.411,3	111,4	6.811,7	11.628,4	52.479,0	16.303,1	264.745,0
Åbne skolebusruter	693,4	157,5	0,0	0,0	0,0	0,0	850,9
Telebusruter og lign.	773,2	0,0	9,8	0,0	0,0	127,6	910,6
Tusinde påstignere i alt	207.575,0	1.654,0	17.479,7	22.462,2	76.022,5	28.968,1	354.161,5
Køreplantimer							
Regionalruter	562,2	0,0	298,8	250,2	750,6	317,7	2.179,5
Lokalruter	418,8	72,4	113,5	301,7	215,0	252,6	1.374,0
Bybusruter	3.227,7	5,9	194,4	329,2	896,6	358,2	5.012,0
Åbne skolebusruter	31,5	7,9	0,0	0,0	175,9	0,0	215,4
Telebusruter og lign.	63,6	0,0	3,9	0,0	9,9	15,7	93,1
Køreplantimer i alt	4.303,8	86,2	610,6	881,1	2.048,0	944,2	8.874,0
Køreplankm							
Regionalruter	19.978,6	0,0	11.043,0	12.509,8	36.777,4	14.298,7	94.607,5
Lokalruter	17.127,2	2.895,9	3.700,5	12.067,5	7.530,4	8.466,1	51.787,6
Bybusruter	71.976,9	136,0	4.196,7	8.230,0	26.897,7	8.953,9	120.391,3
Åbne skolebusruter	1.301,4	238,0	0,0	0,0	6.228,6	0,0	7.768,0
Telebusruter og lign.	2.366,8	0,0	123,3	0,0	346,3	524,9	3.361,3
Køreplankm i alt	112.750,9	3.270,0	19.063,5	32.807,3	77.780,4	32.243,6	277.915,7

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens vej 14
DK-2300 København S

www.trafikstyrelsen.dk
**Nøgletal for offentlig
buskørsel, R2012 ekskl.
handicapkørsel**