

**Nøgletal for offentlig
buskørsel, ekskl.
handicapkørsel**
Regnskab 2013

Indhold

Udvikling i den offentlige buskørsel	5
Offentlig buskørsel, regnskab 2013	5
Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel	9
Økonomiske nøgletal vedr. offentlig buskørsel	9
Øvrige nøgletal vedr. offentlig buskørsel	13

Udvikling i den offentlige buskørsel

Offentlig buskørsel, regnskab 2013

Trafikselskaberne indberetter årligt data til Trafikstyrelsen.

De indberettede data – offentlig buskørsel, regnskab 2013 – vedrører kun driften af offentlig buskørsel og er eksklusiv trafikselskabernes drift af individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og privatbanetraffic. (Disse indberettes særskilt).

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

I nedenstående tabel ses overordnede nøgletal for offentlig buskørsel på landsplan for årene 2007-2013 i 2007-priser.

Nøgletal for offentlig buskørsel i Danmark, 2007-2013 (faste 2007-priser)

Nøgletal	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Samlede udgifter	5.372,9	5.904,7	6.310,3	6.660,3	6.848,4	6.992,1	7.097,9
i 2007-priser	5.372,9	5.691,8	5.960,3	6.168,5	6.183,5	6.198,4	6.237,5
Samlede passagerindtægter	2.792,8	2.785,2	2.830,3	3.010,2	3.014,2	3.102,9	3.227,0
i 2007-priser	2.792,8	2.684,8	2.673,4	2.787,9	2.721,6	2.750,7	2.835,8
Samlet tilskud	2.570,1	3.135,7	3.480,0	3.650,2	3.834,2	3.889,1	3.870,9
i 2007-priser	2.570,1	3.022,6	3.287,0	3.380,6	3.461,9	3.447,7	3.401,7
Køreplantimer	9.463,7	9.459,0	9.381,3	9.294,3	9.068,2	8.874,0	8.837,2
Påstigere	362,5	361,6	346,3	357,4	351,3	354,2	352,1

Kilde: Tal indberettet af trafikselskaber. 2008-, 2009-, 2010-, 2011-, 2012- og 2013-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).

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

Sammenlignelige udgifter for offentlig buskørsel i Danmark 2007-2013 i faste 2007-priser

Nøgletal	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Samlede udgifter (mio. kr., 2007-priser)	5.372,9	5.694,1	5.960,0	6.167,2	6.180,7	6.198,4	6.237,5
Merudgifter grundet ændret lovgivning mio. kr., 2007-priser)	0,0	154,0	403,8	352,5	0,0	0,0	0,0
Sammenlignelige udgifter (mio. kr., 2007-priser)	5.372,9	5.540,1	5.402,2	5.256,9	5.270,4	5.288,1	5.327,2

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 2013 opgjort til 7,1 mia. kr. (jf. tabel 1, side 9). Dette svarer til en stigning på 106 mio. kr. fra året før (93 mio. kr. i faste 2007-priser). De samlede passagerindtægter nåede på landsplan 3,2 mia. kr. i 2013 (jf. tabel 1). Dette er en stigning på 124,1 mio. kr. (løbende priser) i forhold til 2012 (en stigning på 109 mio. kr. i faste 2007-priser).

De samlede regionale og kommunale tilskud var i 2013 på 3,9 mia. kr. (jf. tabel 1), hvilket svarer til et fald i løbende priser på 18,2 mio. kr. (fald på 13,8 mio. kr. i faste 2007-priser) i forhold til 2012.

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 2013 var der et tilskudsbehov, der var 101,5 mio. kr. mindre end acontoudbetalingerne (jf. tabel 2, side 9).

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, side 10).

Driftsudgifter på landsplan omfatter omkring 90 % af de samlede udgifter for offentlig buskørsel, med en spredning trafikselskaberne imellem på 88 % og 93 %.

Landsgennemsnittet for salgsudgifter er 5 % af samlede udgifter – med variation mellem 2 % og 7 %.

Gennemsnittet for andelen af samlede udgifter der går til administrationsudgifter er på 5 %, varierende mellem 3 % 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 (XU-,VU- UU-kort, blinde/svagtseende, børnerabatter, og værnepligtshort).

Udgifterne til trafikskabernes offentlige buskørsel er på landsplan finansieret via passager-/brugerbetaling (39 %), kommunal finansiering (41 %), regionale tilskud (14 %) og statslig finansiering (5 %). (Jf. tabel 10, side 12).

Passagerfinansiering og passagerindtægtsfordeling

Passagerfinansieringsgraden beregnes som samlede passagerindtægters andel af samlede udgifter. For 2013 varierer passagerfinansieringsgraden fra 40-57 %, med et landsgennemsnit på 45 %. (Jf. tabel 7, side 11).

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 (XU-,VU- UU-kort, 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 2013 således, at 88 % finansieredes via passagerbetaling, 10 % via indtægter fra staten og 2 % fra kommunerne. (Jf. tabel 6, side 11).

Dette landsgennemsnit dækker dog over udsving trafikskaberne imellem. Hvor Movia har en passagerbetaling på 94 %, mens passagererne blot dækker 73 % af passagerindtægterne i BAT.

Andelen af passagerindtægter som finansieres af staten varierer trafikskaberne imellem. I 2013 svingede andelen mellem 6 % og 26 % med henholdsvis Movia og BAT som endepunkterne.

Kommunernes finansieringsandel af passagerindtægterne varierede i 2013 mellem 0 - 6 % trafikskaberne imellem.

Tilskudsfordeling

På landsplan udgjorde regionale tilskud i 2013 26 % af det samlede tilskud til trafikskaberne, mens kommunernes andel udgjorde 74 % (jf. tabel 9 og tabel 10, side 12). Dette er uændret i forhold til 2010. Regionernes og kommunernes tilskudsfordeling svinger trafikskaberne imellem.

Køreplantimer og køreplankm

Antallet af køreplantimer i 2013 er på 8.837,2 tusinde timer. Dette svarer til et fald i antal køreplantimer på 0,4 % i forhold til det foregående år (jf. tabel 12 og tabel 14, side 12 og 13). For de forskellige trafikskaber varierer der mellem et fald på 2,3 % til en stigning 0,4 %.

Movia er i gang med at ændre opgørelsesmetode af antallet af køreplantimer i hovedstadsområdet, så der benyttes samme metode i hele landet. Ændringen sker trinvist 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. køreplantage er faldet minimalt med 0,2 kr. fra 2012 til 2013.

Antal påstigninger er faldet med 3,5 % fra 2012 til 2013 (jf. tabel 14)

Fra og med regnskab 2010 opgøres antal køreplankm. I 2013 blev der kørt ca. 279 mio. km kollektiv bustrafik fordelt på 3.294 busser – et uændret antal køreplankm fra 2012-2013.

Gennemsnitshastigheden for busserne er på landsplan på 30 km/t – langsomst i Movia med 26,4 km/t og hurtigst i Midttrafik med 37,9 km/t.

Påstigere, rejser og personkm

Antallet af påstigere på landsplan var i 2013 på 352,1 mio. (jf. tabel 13 og tabel 14). Dette er et lille fald i antal påstigere sammenlignet med 2012 (354,2 mio).

Trafikselskaberne indberetter også data for antal rejser. Movia udfører som eneste trafikselskab rejsehjemmelsundersøgelser. For de øvrige fem trafikselskaber 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 1,15 for 2013, dvs. at hver rejse i gennemsnit udgøres af 1,15 påstigning. (Jf. tabel 13).

Fra og med regnskab 2010 opgøres transportarbejdet (antallet af personkm) i trafikselskabsstatistikken. I 2013 er der kørt 2335 mio. personkm med kollektiv bustrafik i Danmark, svarende til gennemsnitligt 415 km pr. indbygger om året. Dette tal dækker over markante forskelle landsdelene imellem. Således kører hver indbygger i gennemsnit 278 km i kollektiv bustrafik i Sydtrafik, mens hver indbygger i Midttrafik i gennemsnit kører 526 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 2013 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	Alle
Udgifter							
Driftsudgifter (inkl. løn)	3.131,3	48,8	527,1	596,9	1.445,6	649,5	6.399,2
Salgsudgifter (inkl. løn)	224,7	1,0	15,8	29,3	57,7	44,9	373,5
Administration (inkl. løn)	182,2	3,2	32,9	27,1	50,5	29,3	325,3
Samlede udgifter	3.538,3	52,9	575,9	653,3	1.553,8	723,7	7.097,9
Passagerindtægter							
Billetter/kort	1.525,4	17,5	169,4	192,9	598,7	230,6	2.734,4
Offentlige instanser	141,0	12,5	60,5	64,9	134,0	66,4	479,2
Andre inkl. kontrolafg.	10,6	0,1	0,5	1,6	0,5	0,1	13,4
Samlede passagerindt.	1.676,9	30,1	230,3	259,4	733,2	297,0	3.227,0

(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 2013 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	Alle
Efterregulering af tilskud	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Efterregulering fra/til regioner (1)	40,2	0,0	3,2	8,0	0,0	-1,8	49,7
Efterregulering fra/til kommuner (1)	78,0	0,0	-2,7	-7,2	0,0	-16,3	51,8
Samlet efterregulering	118,2	0,0	0,5	0,8	0,0	-18,1	101,5

(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 3. Udgiftsfordeling pr. trafiksselskab, regnskab 2013 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	Alle
Driftsudgifter (inkl. løn)							
Kontraktbetaling	3.043,6	48,2	514,0	583,5	1.432,0	638,1	6.259,5
EDB-omkostninger	11,3	0,3	4,0	0,0	0,0	6,5	22,1
Chaufførlokaler	11,5	0,0	0,8	0,0	1,5	1,7	15,6
Billetteringsudstyr	2,1	0,1	0,0	8,2	3,2	0,2	13,8
Radioudstyr	21,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	21,5

Trafiktjeneste inkl. billetkontrol	33,7	0,2	8,1	5,1	8,8	2,7	58,7
Stoppesteder	7,6	0,0	0,1	0,1	0,0	0,2	7,9
Driftsudgifter i alt	3.131,3	48,8	527,1	596,9	1.445,6	649,5	6.399,2
Salgsudgifter (inkl. løn)							
Provision	60,8	0,0	0,0	3,0	5,2	-2,2	66,9
Markedsføring og info.	52,7	0,3	7,8	9,2	23,4	6,2	99,6
Rejsehjemmel	7,4	0,3	1,9	0,6	0,9	0,5	11,6
Kundecenter	22,6	0,1	0,0	6,0	1,2	1,3	31,2
Salg og distribution	0,0	0,1	6,1	0,0	13,0	2,8	22,0
Drift af busterminaler/rutebilstationer	0,0	0,1	0,0	4,5	10,9	15,5	31,1
Rejsekort	81,3	0,0	0,0	6,0	3,1	20,7	111,2
Salgsudgifter i alt	224,7	1,0	15,8	29,3	57,7	44,9	373,5
Administrationsudg. (inkl. løn)							
Bygninger og inventar	18,1	0,2	1,8	2,1	4,8	2,1	29,1
Konsulenter, revision, advokat	19,5	0,1	0,9	1,5	0,7	5,4	28,2
Møder, rejser	5,1	0,1	0,5	0,7	0,4	1,0	7,8
EDB	20,7	0,3	3,2	3,4	11,8	4,5	44,0
Kontor, telefon, mv.	6,6	0,1	2,0	0,8	0,6	0,8	10,8
Personale og uddannelse	4,1	0,1	1,8	0,3	1,4	0,2	7,8
Løn	90,1	2,3	23,0	18,0	15,0	14,7	163,1
Renter	17,9	0,0	0,0	0,2	0,0	0,6	18,8
Ej specificeret	0,2	0,0	-0,3	0,0	15,8	0,0	15,7
Administrationsudg. i alt	182,2	3,2	32,9	27,1	50,5	29,3	325,3
Samlede udgifter	3.538,3	52,9	575,9	653,3	1.553,8	723,7	7.097,9

Afskrivningsperioder for rejsekortudstyr er forskellig i trafikelskaberne, hvorfor tallene ikke er sammenlignelige.

Tabel 4. Udgiftsfordeling pr. trafikelskab, regnskab 2013 (pct.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikelskab	Alle
Driftsudgifter (inkl. løn)	88%	92%	92%	91%	93%	90%	90%
Salgsudgifter (inkl. løn)	6%	2%	3%	4%	4%	6%	5%
Admin. udgifter (inkl. løn)	5%	6%	6%	4%	3%	4%	5%
Samlede udgifter	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 5. Passagerindtægter pr. trafikelskab, regnskab 2013 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikelskab	Alle
Passagerbetaling							
Billetter/kort	1.525,4	17,5	169,4	192,9	598,7	230,6	2.734,4
Andre (cykel, post mv.)	0,0	0,1	0,0	1,5	0,1	0,1	1,8
Kontrolafgifter	10,6	0,0	0,5	0,1	0,4	0,0	11,6
Passagerbetaling i alt	1.535,9	17,6	169,9	194,5	599,2	230,7	2.747,8
Indtægter fra staten							
UU-kort Unge på ungdomsuddannelser	58,1	4,4	29,8	22,1	49,0	27,1	190,6
VU-kort Unge på videregående uddannelser	19,9	0,0	1,3	1,0	6,2	2,8	31,2

Kommunale tilskud							
Busdrift	1.332,5	22,8	215,5	293,8	515,8	264,6	2.645,0
Fællesudgifter	45,4	0,0	34,8	24,0	73,4	25,4	203,0
Kommunale tilskud i alt	1.377,9	22,8	250,3	317,8	589,2	290,0	2.848,0
Samlet tilskud	1.861,4	22,8	345,6	393,9	820,6	426,7	3.870,9

Tabel 9. Tilskud pr. trafiksselskab, regnskab 2013 (pct.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	Alle
Regionale tilskud							
Busdrift	39%	0%	72%	88%	81%	89%	62%
Fællesudgifter	61%	0%	28%	12%	19%	11%	38%
Regionale tilskud i alt	100%	0%	100%	100%	100%	100%	100%
Kommunale tilskud							
Busdrift	97%	100%	86%	92%	88%	91%	93%
Fællesudgifter	3%	0%	14%	8%	12%	9%	7%
Kommunale tilskud i alt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tilskud							
Regionale tilskud	26%	0%	28%	19%	28%	32%	26%
Kommunale tilskud	74%	100%	72%	81%	72%	68%	74%
Samlet tilskud	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 10. Finansieringsfordeling pr. trafiksselskab, regnskab 2013 (pct.) (1)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	Alle
Finansiering via passagerbetaling (2)	43%	33%	29%	30%	39%	32%	39%
Kommunal finansiering (3)	39%	50%	46%	53%	40%	42%	42%
Regional finansiering	14%	0%	17%	12%	15%	19%	14%
Statens finansiering	3%	16%	8%	6%	6%	7%	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 2013

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikskelskab	I alt
Trafikkontrollører	72,0	1,0	4,7	6,5	25,0	6,0	115,1
Administration	225,0	4,0	77,0	51,8	105,2	31,4	494,4
Medarb. adm. indt. virks.	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	19,7	20,7
Andre	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	2,5	3,1
Samlet antal årsværk	297,0	6,0	81,7	58,9	130,1	59,6	633,3

Movia: trafikkontrollører omfatter hele trafiktjenesten.

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

Tabel 12. Busser, køreplankm, køreplantimer og gennemsnitshastighed, regnskab 2013

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikskelskab	Alle
Antal driftsbusser	1.259,8	34,0	314,9	401,7	874,8	409,0	3.294,2
Køreplankm (i tus)	113.285,0	3.196,4	18.989,2	31.864,1	77.920,4	33.406,3	278.661,4
Køreplankm pr. bus	89.923,0	94.011,2	60.298,5	79.323,2	89.077,3	81.678,0	84.592,3
Køreplantimer (i tus)	4.292,7	84,3	612,1	863,9	2.055,3	929,0	8.837,2
Gennemsnitshastighed (km/t)	26,4	37,9	31,0	36,9	37,9	36,0	31,5
Køreplantimer pr. bus	3.407,5	2.478,0	1.943,7	2.150,6	2.349,5	2.271,3	2.682,7
Pr. køreplantime (kr./time):							
Passagerindtægter (1)	390,6	357,4	376,3	300,3	356,8	319,7	365,2
Tilskud	433,6	270,9	564,5	456,0	399,3	459,3	438,0

(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 2013

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikskelskab	Alle
Antal 1.000 indbyggere (1)	2.525,8	40,3	486,7	715,8	1.277,5	581,1	5.627,2
Antal påstignere (i mio.) (2)	211,5	1,7	18,1	21,7	70,0	29,2	352,1
Antal rejser (i mio.) (3)	179,7	1,9	15,3	19,1	62,5	25,4	303,9
Transportarb. (i mio personkm)	995,6	17,2	188,3	199,0	671,8	264,0	2.335,9
Pr. indbyggere							
Køreplantimer	1,7	2,1	1,3	1,2	1,6	1,6	1,6
Køreplankm	44,9	79,3	39,0	44,5	61,0	57,5	49,5
Påstigninger	83,7	41,0	37,1	30,4	54,8	50,2	62,6
Rejser	71,1	47,2	31,5	26,7	48,9	43,7	54,0
personkm	394,2	426,7	386,8	278,0	525,9	454,3	415,1
Tilskud pr. indbygger (kr.)							
Regionalt tilskud	191,4	0,0	195,8	106,3	181,1	235,2	181,8
Kommunalt tilskud	545,5	566,3	514,2	444,0	461,2	499,1	506,1
Samlet tilskud pr. indb.	736,9	566,3	710,0	550,3	642,3	734,4	687,9

(1) Indbyggertal pr. 1. januar 2014.

(2) Movia (vest og hovedstaden) udfører rejsehjemmelsundersøgelser hvor antal rejser estimeres. De øvrige trafikelskaber 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 2013 er påstigningsfaktorer udenfor hovedstadsområdet estimeret til 1,15 påstigning/rejse.

(3) Movia i hovedstaden udfører rejsehjemmelsundersøgelser hvor transportarbejdet estimeres. De øvrige trafikelskaber 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 2013 er påstigningsfaktorer udenfor hovedstadsområdet estimeret til 10,4 km/påstigning.

Tabel 14. Påstignere og køreplantimer pr. rutekategori, regnskab 2013

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikelskab	Alle
Påstignere (i tusinde)							
Regionalruter	21.450,4	0,0	7.695,8	4.918,4	17.669,4	6.903,2	58.637,2
Lokalruter	12.395,4	1.385,0	2.165,0	5.809,3	4.864,0	5.101,3	31.720,1
Bybusruter	177.168,0	117,1	8.203,5	11.006,3	47.448,1	16.707,1	260.650,1
Åbne skolebusruter	342,0	151,6	0,0	0,0	0,0	0,0	493,6
Telebusruter og lign.	142,1	0,0	0,0	0,0	0,0	401,9	544,0
Påstignere i alt	211.498,0	1.653,7	18.064,2	21.734,0	69.981,6	29.113,6	352.045,1
Køreplantimer (i tusinde)							
Regionalruter	565,9	0,0	277,5	241,6	752,9	309,4	2.147,2
Lokalruter	537,4	71,0	114,8	281,6	216,2	250,9	1.471,9
Bybusruter	3.142,6	5,9	216,9	340,6	906,7	355,2	4.967,9
Åbne skolebusruter	19,8	7,4	0,0	0,0	172,6	0,0	199,9
Telebusruter og lign.	27,0	0,0	2,8	0,0	6,9	13,6	50,3
Køreplantimer i alt	4.292,7	84,3	612,1	863,9	2.055,3	929,0	8.837,2
Køreplankm (i tusinde)							
Regionalruter	20.736,2	0,0	10.717,5	12.080,3	36.891,9	13.921,1	94.347,0
Lokalruter	19.286,9	2.838,9	3.742,7	11.267,7	7.571,1	8.601,0	53.308,3
Bybusruter	69.936,0	134,6	4.476,8	8.516,1	27.199,0	10.427,8	120.690,4
Åbne skolebusruter	892,1	222,8	0,0	0,0	6.019,2	0,0	7.134,1
Telebusruter og lign.	2.433,9	0,0	52,2	0,0	239,2	456,4	3.181,7
Køreplankm i alt	113.285,0	3.196,4	18.989,2	31.864,1	77.920,4	33.406,3	278.661,4

(1) Nogle af NT regionale køreplantimer kontrahholder delvist Midttrafik.

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens vej 14
DK-2300 København S

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