

**Nøgletal for offentlig
buskørsel, ekskl.
handicapkørsel**
Regnskab 2010

Indhold

Udvikling i den offentlige buskørsel	5
Offentlig buskørsel, regnskab 2010	5
Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel	11
Økonomiske nøgletal vedr. offentlig buskørsel	11
Øvrige nøgletal vedr. offentlig buskørsel	14

Udvikling i den offentlige buskørsel

Offentlig buskørsel, regnskab 2010

Trafikselskaberne indberetter årligt data til Trafikstyrelsen.

De indberettede data – offentlig buskørsel, regnskab 2010 – 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. Afvigelserne forekommer fordi trafikselskabernes regnskaber inkluderer både handicapkørsel og privatbanetrafik.

I nedenstående tabel ses overordnede nøgletal for offentlig buskørsel på landsplan for årene 2007-2010 i 2007-priser.

Nøgletal for offentlig buskørsel i Danmark, 2007-2010 (faste 2007-priser)

Nøgletal	2007	2008	2009	2010
Samlede udgifter (mio. kr., 2007-priser)	5.372,9	5.694,1	5.960,0	6.167,2
Samlede passagerindtægter (mio. kr., 2007-priser)	2.792,8	2.685,8	2.673,2	2.787,3
Samlet tilskud (mio. kr., 2007-priser)	2.570,1	3.023,8	3.286,8	3.379,9
Køreplantimer (tusinde)	9.463,7	9.459,0	9.381,3	9.294,3
Påstigere (mio.)	362,5	361,6	346,3	357,4

Kilde: Tal indberettet af trafikselskaber. 2008-, 2009- og 2010-priserne er deflateret med nettoprisindekset jf. Finansministeriets Økonomisk Administrative Vejledning (ØAV), 4. august 2011. Da ikke er endeligt opgjort for 2009 og 2010 kan tallene i denne tabel ikke nødvendigvis genfindes i tidligere og senere års udgivelser.

I perioden 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
Samlede udgifter (mio. kr., 2007-priser)	5.372,9	5.694,1	5.960,0	6.167,2
Merudgifter grundet ændret lovgivning	0	154,0	403,8	352,5
Sammenlignelige udgifter (mio. kr., 2007-priser)	5.372,9	5.540,1	5.402,2	5.258,0

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 2010 opgjort til 6,6 mia. kr. (jf. tabel 1, side 11). Dette svarer til en stigning på 350 mio. kr. fra året før (207 mio. kr. i faste 2007-priser¹). Denne stigning kan forklares ved de ændrede EU-regler vedr. cross-border-leasing, hvor det fra 2010 ikke længere er muligt at lease busser i udlandet til udenlandsk moms samt ved for indførelse af lønsumsafgiftspligt, der først slog fuldt igennem i 2010. Disse lovgivningsændringer har påført den del af trafikselskaberne, som vedrører offentlig bus, ekstraudgifter for 352,5 mio. kr. i 2010 i forhold til 2009.

De samlede passagerindtægter nåede på landsplan 3,0 mia. kr. i 2010 (jf. tabel 1). Dette er en stigning på ca. 180 mio. kr. (løbende priser) i forhold til 2009 (114 mio. kr. i faste 2007-priser).

De samlede regionale og kommunale tilskud var i 2010 på 3,7 mia. kr. (jf. tabel 1), hvilket svarer til en stigning i løbende priser på omkring 170 mio. kr. (93 mio. kr. i faste 2007-priser) i forhold til 2009. Da regioner og kommuner via bloktilskuddene er blevet kompenseret med 352,5 mio. kr. grundet de ændrede EU-regler vedr. cross-border-leasing samt indførelse af lønsumsafgiftspligt, er det kommunale og regionale tilskud faldet med ca. 180 mio. kr. i 2010 i forhold til 2009.

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 2010 var der et tilskudsbehov, der var 226,6 mio. kr. mindre end acontoudbetalingerne (jf. tabel 2). Det samlede ekstra tilskudsbehov dækker dog over store udsving i trafikselskaberne imellem. Særligt i Movia har der således været et mindre realiseret forbrug end forventet.

¹ Med henblik på at lette sammenligningen mellem årene er beløb for regnskab 2008-2010 omregnet til faste 2007-priser. Den benyttede opregningsfaktor er nettoprisindekset (NPI). Kilde: Finansministeriets AØV (Økonomisk Administrative Vejledning), 4. august 2011.

Fordeling af udgifter

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

Driftsudgifter på landsplan omfatter omkring 91 % af de samlede udgifter for offentlig buskørsel, med en spredning trafikskaberne imellem på 88 % og 93 %.

Lands gennemsnittet for salgsudgifter er 4 % af samlede udgifter – med variation mellem 3 % og 7 %.

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

Indtægtsfinansiering

Trafikskaberne 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 trafikskabets offentlige buskørsel; og
- Statslig finansiering som inkluderer de passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger, der finansieres af staten (uddannelseskort, SU-kort, blinde/svagtseende, efterløns- og børnerabatter, og værnepligtsskort).

Udgifterne til trafikskabernes offentlige buskørsel er på landsplan finansieret via passager-/brugerbetaling (39 %), kommunal finansiering (42 %), regionale tilskud (14 %) og statslig finansiering (4 %). (Jf. tabel 10).

Passagerfinansiering og passagerindtægtsfordeling

Passagerfinansieringsgraden beregnes som samlede passagerindtægters andel af samlede udgifter. For 2010 varierer passagerfinansieringsgraden fra 42-58 %, med et landsgennemsnit på 45 %. (Jf. tabel 7). Dette er uændret i forhold til 2009.

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, SU-kort, tilskud for blinde og svagtseende, børne- og efterlønsrabatter og værnepligtsskort); 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 2010 således, at 87 % finansieredes via passagerbetaling, 10 % via indtægter fra staten og de sidste 3 % fra kommunerne. (Jf. tabel 6).

Dette landsgennemsnit dækker dog over udsving trafikskaberne imellem. Hvor Movia har en passagerbetaling på 92 %, mens passagererne blot dækker 66 % af passagerindtægterne i BAT.

Andelen af passagerindtægter som finansieres af staten varierer trafikskaberne imellem. I 2010 svingede andelen mellem 7-20 %.

Kommunernes finansieringsandel af passagerindtægterne varierede i 2010 mellem 1-14 % trafikskaberne imellem.

Tilskudsfordeling

På landsplan udgjorde regionale tilskud i 2010 26 % af det samlede tilskud til trafikskaberne, mens kommunernes andel udgjorde 74 % (jf. tabel 9 og tabel 10). Dette er en ændring i forhold til 2009, hvor det regionale tilskud udgjorde 28% af det samlede tilskud, mens det kommunale tilskud udgjorde 72%. Regionernes og kommunernes tilskudsfordeling svinger trafikskaberne imellem.

Regioner og kommuner yder tilskud til trafikskabernes busdrift så vel som til fællesudgifter. I Movia dækkes fællesudgifterne dog 100 % af regionerne, og kommunerne yder kun tilskud til busdrift. For de øvrige trafikskaber yder regioner og kommuner begge tilskud til både busdrift og fællesudgifter.

Køreplantimer og køreplankm

Antallet af køreplantimer i 2010 er på 9.294 tusinde timer. Dette svarer til et fald i antal køreplantimer på knapt en procent i forhold til det foregående år (jf. tabel 12 og tabel 14). Dette dækker over store forskelle trafikskaberne imellem. Faldet i køreplantimer ses således især i Fynbus, hvor der ses et fald på 8%, mens der ses stigninger i BAT og NT på henholdsvis 7% og 2%. De øvrige trafikskaber har nogenlunde uændrede kørselsomfang fra 2009 til 2010.

Movia er i gang med at ændre opgørelsesmetode af antallet af køreplantimer, 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. køreplantime er i gennemsnit steget med små 50 kr. fra 2007 til 2008, yderligere godt 30 kr. fra 2008 til 2009 og 13 kr. fra 2009-2010 i faste 2007-priser. (Jf. tabel 12). Således er tilskuddet pr. køreplantime steget fra 272 kr. i 2007 til 363 kr. i 2010 i faste 2007-priser. Dette svarer til en stigning på 34%, og skyldes dels de stigende driftsudgifter og dels de faldende passagerindtægter i perioden 2007-2009. Det stigende tilskud skyldes dog især, at trafikskaberne som nævnt ovenfor, er blevet pålagt merudgifter grundet ændret lovgivning vedr. energifgifter og cross-border-leasing. Således steg tilskuddet pr. køreplantime med 10% fra 2007 til 2009 i faste 2007-priser, men grundet de øgede passagerindtægter i 2010 er tilskuddet pr. køreplantime faldet så meget fra 2009 til 2010, at tilskuddet pr. køreplantime i 2010 er på niveau med 2007 i faste priser.

Antal påstigninger er steget med 3,5% fra 2009 til 2010. Hermed vendes det fald der var fra 2008 til 2009 og niveauet er således næsten på højde med 2007. Samtidig ses et fald i antallet af køreplantimer på næsten en procent. Antal påstigninger pr. køreplantime er således lidt højere i 2010 end i 2007.

Fra og med regnskab 2010 opgøres antal køreplankm. I 2010 blev der således kørt ca. 280 mio. km kollektiv bustrafik fordelt på 3.354 busser. Hver bus kører således ca. 83.500 km rutekørsel om året.

Gennemsnitshastigheden for busserne er på landsplan på 30,13 km/t – langsomst i Movia med 24,6 km/t og hurtigst i midttrafik med 38,4 km/t

Påstigere, rejser og personkm

Antallet af påstigere på landsplan var i 2010 på 357,4 mio. (jf. tabel 13 og tabel 14). Dette er en stigning på 12,1 mio. påstigere sammenlignet med 2009.

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 1,13 for år 2010, dvs. at hver rejse i gennemsnit udgøres af 1,13 påstigning. (Jf. tabel 13).

Fra og med regnskab 2010 opgøres transportarbejdet (antallet af personkm) i trafikselskabsstatistikken. I 2010 er der således kørt 2372 mio. personkm med kollektiv bustrafik i Danmark, svarende til gennemsnitligt 427 km pr. indbygger om året. Dette tal dækker over markante forskelle landsdelene imellem. Således kører hver indbygger i gennemsnit 361 km i kollektiv bustrafik i Movia, mens hver indbygger i Midttrafik i gennemsnit kører 629 km om året i kollektiv bustrafik. Det skyldes at busrejser i Midtjylland typisk er markant længere end på Sjælland.

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 2010 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Udgifter (1)							
Driftsudgifter (inkl. løn)	2.987,4	42,7	503,1	562,2	1.390,3	577,5	6.063,3
Salgsudgifter (inkl. løn)	145,5	1,2	18,0	19,3	46,1	49,1	279,3
Administration (inkl. løn)	165,2	2,4	33,0	25,0	62,1	30,1	317,8
Samlede udgifter (2)	3.298,1	46,3	554,1	606,5	1.498,5	656,7	6.660,3
Indtægter							
<i>Passagerindtægter</i>							
Billetter/kort	1.392,3	17,5	191,0	193,2	577,3	231,7	2.602,9
Offentlige instanser	127,4	9,1	41,9	65,1	101,8	49,0	394,3
Andre inkl. kontrolafg. (3)	8,0	0,1	0,7	1,5	2,0	0,7	13,0
<i>Samlede passagerindt.</i>	<i>1.527,7</i>	<i>26,8</i>	<i>233,5</i>	<i>259,9</i>	<i>681,0</i>	<i>281,4</i>	<i>3.010,2</i>
<i>Tilskud (1)</i>							
Tilskud fra regioner (4)	460,1	0,0	97,4	62,6	234,4	109,6	964,2
Tilskud fra kommuner (4)	1.310,3	19,6	223,1	284,0	583,1	265,8	2.685,9
<i>Samlede tilskud</i>	<i>1.770,4</i>	<i>19,6</i>	<i>320,6</i>	<i>346,7</i>	<i>817,5</i>	<i>375,4</i>	<i>3.650,2</i>
Samlede indtægter (2)	3.298,1	46,3	554,1	606,5	1.498,5	656,7	6.660,3

(1) Grundet ændrede EU-regler vedr. cross-border-leasing og indførelse af lønsumsafgiftspligt for trafiksselskaberne er Trafiksselskaberne blevet pålagt øgede udgifter for ca. 350 mio. kr. i 2010, som regioner og kommuner er blevet kompenseret for af staten

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

(3) Fynbus: Andre passagerrelaterede indtægter (cykel, gods, pakker, post, mv.) er inkluderet i billetter/kort. Kontrolafgifter er indberettet som omkostningsreducerende post.

(4) 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 2010 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Efterregulering af tilskud							
Efterregulering fra/til regioner (1)	31,4	0,0	-6,8	5,5	0,0	3,2	33,4
Efterregulering fra/til kommuner (1)	164,6	0,0	10,6	11,4	0,0	0,6	187,2
Samlet efterregulering	196,0	0,0	3,9	16,9	0,0	3,9	226,6

(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 2010 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Passagerbetaling							
Billetter/kort	1.392,3	17,5	191,0	193,2	577,3	231,7	2.602,9
Andre (cykel, post mv.) (1)	0,4	0,1	0,7	1,4	1,5	0,7	4,7
Kontrolafgifter (1)	7,6	0,0	0,0	0,2	0,5	0,0	8,3
Passagerbetaling i alt	1.400,3	17,6	191,7	194,7	579,3	232,4	2.615,9
Indtægter fra staten							
Uddannelseskort	63,5	3,5	16,3	24,1	31,3	21,1	159,9
SU-kort	14,4	0,1	1,0	0,4	4,0	1,5	21,3
Blinde og svagtseende	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,2	0,5
Efterlønsrabatter	3,3	0,0	0,3	0,2	0,7	0,3	4,8
Børnerabatordningen	23,2	1,6	11,3	13,6	33,3	13,2	96,1
Værnepligtskort	2,6	0,1	0,3	1,3	2,2	1,5	8,0
Indt. fra staten i alt	106,9	5,5	29,3	39,7	71,4	37,8	290,6
Indtægter fra kommune							
(Førtids)pensionistrabatter	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Køb af skolekort	20,4	3,7	12,5	25,4	30,4	11,2	103,6
Indtæg. fra komm. i alt	20,4	3,7	12,5	25,4	30,4	11,2	103,7
Samlede passagerindt.	1.527,7	26,8	233,5	259,9	681,0	281,4	3.010,2

(1) Fynbus: Andre passagerrelaterede indtægter (cykel, gods, pakker, post, mv.) er inkluderet i billetter/kort. Kontrolafgifter er indberettet som omkostningsreducerende post.

Tabel 6. Passagerindtægter pr. trafikselvskab, regnskab 2010 (pct.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Passagerbetaling	92%	66%	82%	75%	85%	83%	87%
Indtægter fra staten	7%	20%	13%	15%	10%	13%	10%
Indtægter fra kommune	1%	14%	5%	10%	4%	4%	3%
Samlede passagerindt.	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 7. Passagerfinansieringsgrad pr. trafikselvskab, regnskab 2010 (pct.) (1)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Passagerfinansieringsgrad	46%	58%	42%	43%	45%	43%	45%

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

Tabel 8. Tilskud pr. trafikselvskab, regnskab 2010 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Regionale tilskud							
Busdrift	170,6	0,0	65,0	47,3	182,9	92,0	557,8
Fællesudgifter	289,5	0,0	32,4	15,4	51,5	17,7	406,5
Regionale tilskud i alt	460,1	0,0	97,4	62,6	234,4	109,6	964,2
Kommunale tilskud							
Busdrift	1.304,6	15,9	190,9	244,7	504,5	234,7	2.495,4
Fællesudgifter	5,7	3,6	32,3	39,3	78,6	31,0	190,6
Kommunale tilskud i alt	1.310,3	19,6	223,1	284,0	583,1	265,8	2.685,9
Samlet tilskud	1.770,4	19,6	320,6	346,7	817,5	375,4	3.650,2

Tabel 9. Tilskud pr. trafikselvskab, regnskab 2010 (pct.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Regionale tilskud							
Busdrift	37%	0%	67%	75%	78%	84%	58%
Fællesudgifter	63%	0%	33%	25%	22%	16%	42%
Regionale tilskud i alt	100%	0%	100%	100%	100%	100%	100%
Kommunale tilskud							
Busdrift	100%	81%	86%	86%	87%	88%	93%
Fællesudgifter	0%	19%	14%	14%	13%	12%	7%
Kommunale tilskud i alt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tilskud							
Regionale tilskud	26%	0%	30%	18%	29%	29%	26%
Kommunale tilskud	74%	100%	70%	82%	71%	71%	74%
Samlet tilskud	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 10. Finansieringsfordeling pr. trafikselvskab, regnskab 2010 (pct.) (1)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Finansiering via passagerbetaling (2)	42%	38%	35%	32%	39%	35%	39%
Kommunal finansiering (3)	40%	50%	43%	51%	41%	42%	42%
Regional finansiering	14%	0%	18%	10%	16%	17%	14%
Statens finansiering	3%	12%	5%	7%	5%	6%	4%
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 2010

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Trafikkontrollører	14,0	0,5	5,2	7,1	33,5	7,0	67,3
Administration	265,0	3,5	93,0	39,9	93,0	29,3	523,7
Medarb. adm. indt. virks.	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	10,5	11,5
Andre	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	2,5	3,1
Samlet antal årsværk	279,0	5,0	98,2	47,6	126,5	49,3	605,6

(1) Antal administrationsmedarbejdere i Fynbus er inkl. 'Trafikvagten'.

Tabel 12. Busser, køreplankm, køreplantimer og gennemsnitshastighed, regnskab 2010

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Antal driftsbusser	1.307,9	31,0	279,0	421,0	928,0	387,0	3.353,9
Tusinde køreplankm	110.726,6	3.009,8	21.747,8	33.731,2	82.575,1	28.239,0	280.029,4
Køreplankm pr. bus	84.657,2	97.089,8	77.949,0	80.121,7	88.981,8	72.968,9	83.492,7
Tusinde køreplantimer	4.511	79	696	914	2.150	945	9.294,3
Gennemsnitshastighed (km/t)	24,5	38,3	31,3	36,9	38,4	29,9	30,1
Køreplantimer pr. bus	3.448,6	2.535,2	2.494,3	2.171,8	2.317,2	2.440,9	2.771,2
Pr. køreplankm (kr./time):							
Passagerindtægter (1)	338,7	340,4	335,6	284,2	316,7	297,8	323,9
Tilskud	392,5	249,2	460,6	379,2	380,2	397,4	392,7

(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 2010

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Antal 1.000 indbyggere (1)	2.477,3	41,9	485,0	715,7	1.261,0	579,8	5.560,6
Antal påstigninger (i mio.) (4)	208,9	1,7	17,8	23,1	78,6	27,3	357,4
Antal rejser (i mio.) (2)	182,5	1,5	15,8	20,4	69,5	24,2	314,0
Transportarb. (i mio personkm) (3)	895,2	17,4	180,2	224,0	793,5	261,2	2.371,5
<i>Pr. indbygger</i>							
Køreplantimer	1,8	1,9	1,4	1,3	1,7	1,6	1,7
Køreplankm	44,7	71,8	44,8	47,1	65,5	48,7	50,4
Påstigninger	84,3	41,2	36,8	32,3	62,3	47,1	64,3
Rejser	73,7	36,4	32,6	28,6	55,1	41,7	56,5
Personkm	361,4	415,9	371,5	313,0	629,3	450,5	426,5
<i>Tilskud pr. indbygger (kr.)</i>							
Regionalt tilskud	185,7	0,0	200,9	87,5	185,9	189,1	173,4
Kommunalt tilskud	528,9	467,4	460,1	396,9	462,4	458,3	483,0
Samlet tilskud pr. indb.	714,7	467,4	661,0	484,4	648,3	647,4	656,4

(1) Indbyggertal pr. 1. januar 2011.

(2) Movia (vest og hovedstaden) udfører rejsehjemmelsundersøgelser hvor antal rejser estimeres. De øvrige trafikskaber udfører ikke rejsehjemmelsundersøgelser og antallet af rejser er skønnet på basis af antal påstigninger og en påstigningsfaktor som er udregnet på basis af Transportvane Undersøgelsen, DTU. For 2010 er påstigningsfaktorer udenfor hovedstadsområdet estimeret til 1,13 påstigning/rejse.

(3) Movia i hovedstaden udfører rejsehjemmelsundersøgelser hvor transportarbejdet estimeres. De øvrige trafikskaber udfører ikke rejsehjemmelsundersøgelser og antallet af rejser er skønnet på basis af antal påstigninger og en påstigningsfaktor som er udregnet på basis af Transportvane Undersøgelsen, DTU. For 2010 er påstigningsfaktorer udenfor hovedstadsområdet estimeret til 10,1 km/påstigning.

(4) Påstigningstal for sydtrafik er 2009-tal

Tabel 14. Påstigninger og køreplantimer pr. rutekategori, regnskab 2010

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Tusinde påstigninger							
Regionalruter	19.008,7	0,0	6.671,6	4.932,7	18.435,0	6.609,6	55.657,7
Lokalruter	8.210,8	1.230,4	2.001,9	6.234,2	3.728,0	5.150,8	26.556,1
Bybusruter	180.236,3	151,0	9.113,8	11.923,8	52.171,0	15.456,2	269.052,2
Åbne skolebusruter	980,5	343,7	0,0	0,0	3.997,4	0,0	5.321,6
Telebusruter og lign.	435,4	0,0	51,5	0,0	231,0	105,6	823,5
Tusinde påstigninger i alt	208.871,8	1.725,1	17.838,8	23.090,7	78.562,4	27.322,2	357.411,0
Køreplantimer							
Regionalruter	535,0	0,0	318,2	245,4	851,7	298,7	2.249,0
Lokalruter	433,1	67,4	118,5	315,9	179,1	276,8	1.390,6
Bybusruter	3.425,7	3,1	249,6	353,0	922,1	355,3	5.308,8
Åbne skolebusruter	51,1	8,1	0,0	0,0	197,4	0,0	256,6
Telebusruter og lign.	65,6	0,0	9,7	0,0	0,0	13,9	89,2
Køreplantimer i alt	4.510,5	78,6	695,9	914,3	2.150,3	944,6	9.294,3
Køreplankm							
Regionalruter	19.693,1	0,0	12.258,5	12.271,1	41.735,3	11.947,2	97.905,1
Lokalruter	16.420,0	2.695,2	3.994,3	12.634,1	6.268,1	6.919,0	48.930,6
Bybusruter	72.549,1	71,4	5.468,2	8.826,1	27.663,2	8.883,1	123.461,2
Åbne skolebusruter	1.445,8	243,2	0,0	0,0	6.908,5	0,0	8.597,5
Telebusruter og lign.	618,6	0,0	26,8	0,0	0,0	489,7	1.135,0
Køreplankm i alt	110.726,6	3.009,8	21.747,8	33.731,2	82.575,1	28.239,0	280.029,4

(1) Fynbus: Påstigninger og køreplantimer for åbne skolebusruter og telebusruter er inkluderet i lokalruter.

(2) Sydtrafik: Telebusser er ikke opgjort. Åbne skolebusruter, der primært betjener skolebørn, indgår under "Lokalruter". Sydtrafiks påstigninger er 2009-tal. Køreplankilometer er udregnet på baggrund af skønnet gns. hastighed for grupper af ruter.

(3) Midttrafik: Påstigninger på åbne skolebus- og telebusruter er ikke registreret. De enkelte kommuner skal udføre tælling. Der er ikke korrigeret for passagerer i NT og Sydtrafik på regionskrydsende ruter. Der er ikke afholdt passagertælling i Midttrafik i 2010 – påstigningstallet er derfor skønnet på baggrund af 2009-tal.

(4) For Nordjyllands Trafikskaber er påstigninger og køreplantimer for åbne skolebusruter inkluderet i lokalruter, og påstigninger og køreplantimer for telebusruter er inkluderet i både lokalruter og regionalruter.

*Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens vej 14
DK-2300 København S*

*info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk*

***Nøgletal for offentlig
buskørsel, R2010***