



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Danish Transport, Construction and Housing Authority

Husk at
checke ud!

- når hele din rejse er slut!

REJSEKORT



Den kollektive trafik i Danmark

Status over udviklingen i sektoren 2019

STOP

Forord

Denne rapport omhandler udviklingen i den kollektive trafik frem til 2019. Den indeholder en række nøgletal for bl.a. udviklingen i passagerer, billetpriser og tilskud til den kollektive trafik fordelt på de forskellige transportformer.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har flere roller i forhold til den kollektive trafik. Styrelsen er dels myndighed i forhold til tilsyn, regulering og tilskudsadministration og dels aktiv part i nogle af de samarbejdsfora, der har til formål at udvikle og skabe sammenhæng i den kollektive trafik. Derudover udarbejder Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen en række analyser af bl.a. nye jernbanestrækninger, indsamler statistik fra de regionale trafikselskaber og overvåger udviklingen i billetpriserne.

God læselyst!

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Indhold

1.	Organisering	4
1.1	Statens baner	4
1.2	Bus- og privatbanetrafik	6
1.3	Metro- og letbanetrafik	6
2.	Udvikling i bus- og togtrafikken	7
2.1	Den kollektive trafiks andel af den samlede transport	7
2.2	Bustrafikkens udvikling	8
2.3	Togtrafikkens udvikling	11
3.	Rejsekort	14
4.	Billetpriser	15
4.1	Takststigningsloft	15
5.	Offentligt tilskud til kollektiv trafik	17
5.1	Trafikselskabernes indtægter	17
5.2	Togtrafikkens indtægter	18
5.3	Tilskud til takstnedsættelser	19
6.	Fjernbuskørsel	20
6.1	Ruter	20
6.2	Operatører	20
6.3	Tilskud	20
6.4	Passagerer i fjernbusserne	21
7.	Tilgængelighed	22
7.1	Den individuelle handicapkørsel	22
7.2	Tilgængelighed i togtrafikken	22
8.	Flextur	23
9.	Miljø	24
10.	Ungdomskortet	26
10.1	Salg af Ungdomskort i løbet af året	28
10.2	Udbredelsen af Ungdomskortet	28
10.3	Udvikling i salg af Ungdomskort	29
10.4	Ungdomskortbrugernes alder	30
	Bilag 1 Den kollektive trafik i tal	31

1. Organisering

Staten giver tilskud til den statslige jernbane, mens kommuner og regioner 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 baner

For banetrafikken på det statslige banenet gælder, at staten fastlægger rammerne for trafikken, herunder den økonomiske ramme. Staten vurderer, hvilket betjeningsomfang, der skal være, og dette fastlægges i en kontrakt efter enten forhandling eller udbud.

På de udbudte strækninger byder operatørerne ind på et bestemt betjeningsomfang. Inden for Banedanmarks kapacitetstildeling og rammerne af kontrakten planlægger operatøren selv trafikken, herunder den præcise køreplan. Togoperatøren har derudover samme opgaver som DSB, dvs. køre tog, sælge billetter mv.

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

DSB

DSB er den største jernbaneoperatør i Danmark. DSB er en statsejet selvstændig offentlig virksomhed, der drives på forretningsmæssige vilkår. DSB kører Intercity-, regionaltoogs- og S-togstrafik på forhandlet kontrakt med Staten (Transportministeriet). Den nuværende kontrakt, der er en nettokontrakt, løber frem til 2024.

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 siden er blevet forlænget til 2020. Arriva Tog A/S' moderselskab blev i 2010 opkøbt af Deutsche Bahn (DB).

I 2018 genvandt Arriva kontrakten for perioden 2020-2028 med en option på yderligere to år. Arriva får i den nye kontrakt ligeledes ansvaret for at betjene strækningerne Odense-Svendborg og Vejle-Thisted, der i dag betjenes af DSB.

Arriva er både operatør på den statslige strækning Esbjerg-Skjern og på privatbanen Vestbanen (Varde-Nr. Nebel). I flere år har mange af togene på Vestbanen kørt direkte til og fra Esbjerg.

Figur 1.1 Togoperatører på statens baner og øvrige baner 2019



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Lokale operatører på statens baner

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.

Staten ejer fortsat infrastrukturen mellem Aarhus (Viby J) og Grenaa. Men Aarhus Letbane har overtaget driften til Grenaa, hvor DSB tidligere var operatør.

Andre operatører

Ud over den kontraktbundne trafik køres også fri trafik, dvs. trafik, som ikke køres på kontrakt med staten, men køres på kommercielle vilkår og uden driftstilskud. Den fri trafik omfatter fx København–Stockholm, hvor SJ er operatør.

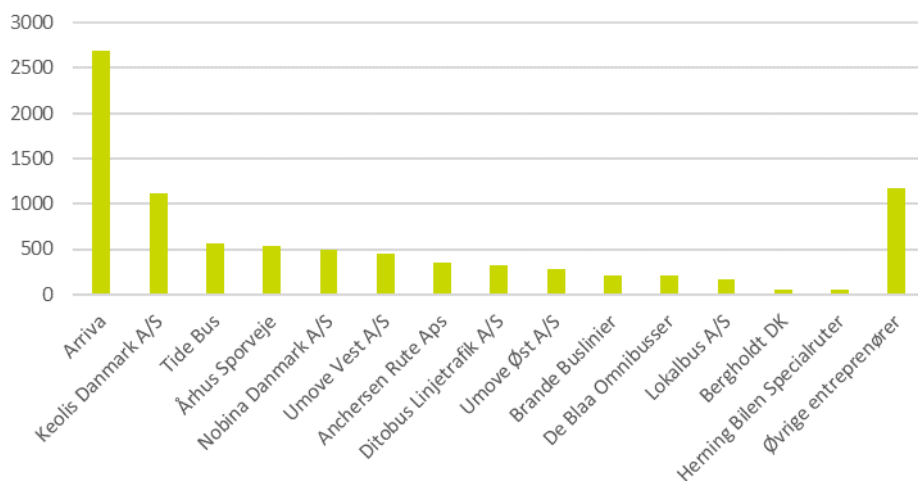
1.2 Bus- og privatbanetrafik

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 passagerrabatordninger.

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

Arriva er den klart største operatør i køreplanåret 2018/19, jf. figur 1.2. Der er samtidig en række mindre operatører, som har kontrakt med et trafikskab.

Figur 1.2 Antal buskøreplantimer pr. operatør, 2018/19



Note:
Entreprenørforhold opgøres på baggrund af indgåede kontrakter i september måned, som derefter omregnes til årstal.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

1.3 Metro- og letbanetrafik

Metro

Metroselskabet ejes af staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Bestyrelsen består af ni medlemmer: Staten og Københavns Kommune udpeger hver 3 medlemmer, mens Frederiksberg Kommune udpeger ét medlem. Udover de ejervalgte medlemmer vælger Metroselskabets medarbejdere to medlemmer. De udpeges for en periode på fire år. Metroselskabet har det overordnede ansvar for driften af metroen i København og står også for anlæg af Metrocityringen, Nordhavnsmetroen og Sydhavnsmetroen. Den daglige drift af metroen varetages af Metro Service. Metrocityringen, som er den tredje metrolinje i København, åbnede i september 2019.

Letbaner

Hele Aarhus Letbane – Odder-Aarhus-Grenaa – er nu i drift. Aarhus Letbane ejes ligeligt af Region Midtjylland og Aarhus Kommune. Bestyrelsen består af syv medlemmer, som er udpeget af Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Odense Letbane forventes at være i drift i slutningen af 2021. Odense Letbane ejes af Odense Kommune og har en rent professionel bestyrelse på fem medlemmer udvalgt af Odense Kommune.

Hovedstadens Letbane ejes af Region Hovedstaden og 11 hovedstadskommuner. Bestyrelsen består af 9 medlemmer: 2 kommunale repræsentanter og 2 regionale repræsentanter. Hovedstadens Letbane forventes at være i drift fra 2025.

2. Udvikling i bus- og togtrafikken

Den kollektive trafiks andel af den samlede transport er blevet mindre de senere år.

2.1 Den kollektive trafiks andel af den samlede transport

I 2019 udgjorde den kollektive trafik 8,9 mia. personkm ud af det samlede transportarbejde på 81,9 mia. personkm (ekskl. turistbusser og fjernbusser i fast rutefart).

Både tog og bus har haft en let faldende tendens de seneste fem år, jf. figur 2.1. Transportarbejdet for den kollektive trafik er faldet fra 9,1 mia. personkm i 2015 til 8,9 mia. personkm i 2019, mens det samlede transportarbejde med alle transportmidler er steget i perioden.

Den kollektive trafiks andel af det samlede transportarbejde er dermed faldet fra ca. 12 % til ca. 11 %, jf. figur 2.2. Det skal dog bemærkes, at tallene i dette kapitel er behæftet med en vis usikkerhed.

Figur 2.1 Transportarbejde i mio. personkm på transportmidler, 2015-2019

	2015	2016	2017	2018	2019
Fjern- og regionaltog	5.164	4.970	4.961	4.880	4.869
S-tog	1.344	1.362	1.321	1.303	1.305
Letbane	0	0	0	14	51
Metro	301	322	341	351	400
Offentlig bus	2.329	2.425	2.324	2.134	2.247
Kollektiv trafik i alt	9.138	9.079	8.947	8.682	8.872
Bil	63.900	66.081	67.168	68.306	69.529
Cykel	3.090	3.000	2.850	2.880	2.830
Færge og fly	626	661	651	666	664
I alt	76.754	78.821	79.616	80.534	81.895

Note: Transportarbejdet er ekskl. turistbusser og fjernbusser.

Kilde: Danmarks Statistik og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (bus)

Figur 2.2 Fordeling af transportarbejdet på transportmidler, 2015-2019

	2015	2016	2017	2018	2019
Fjern- og regionaltog	6,7%	6,3%	6,2%	6,1%	5,9%
S-tog	1,8%	1,7%	1,7%	1,6%	1,6%
Letbane	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Metro	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,5%

Offentlig bus	3,0%	3,1%	2,9%	2,6%	2,7%
Kollektiv trafik i alt	11,9%	11,5%	11,2%	10,8%	10,8%
Bil	83,3%	83,8%	84,4%	84,8%	84,9%
Cykel	4,0%	3,8%	3,6%	3,6%	3,5%
Færge og fly	0,8%	0,8%	0,8%	0,8%	0,8%
I alt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Note: Transportarbejdet er ekskl. turistbusser og fjernbusser.

Kilde: Danmarks Statistik og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (bus)

2.2 Bustrafikkens udvikling

Bustrafikken fortsatte i 2019 den negative udvikling. Påstigertallet faldt med ca. 10 mio. fra 2018 til 2019, jf. figur 2.3. Der svarer til et fald på 6%.

En del af faldet skyldes åbningen af metrocityringen i september 2019, som har overflyttet en del buspassagerer til metroen. Den resterende del af faldet kan stort set forklares med en ændret opgørelsesmetode i NT (Nordjyllands Trafikselskab).

Transportarbejdet med busserne har været mere svingende henover årene, uden en meget tydelig faldende tendens, jf. figur 2.4. Det tyder på, at den gennemsnitlige bus-tur er blevet lidt længere, når passagertallet samtidig er faldet.

Figur 2.3 Antal påstigere i mio. i den offentlige bustrafik, 2015-2019

Trafikselskab	2015	2016	2017	2018	2019
Movia	207,3	203,5	201,8	197,8	188,4
Fynbus	18,6	17,7	15,7	14,3	14,7
Sydtrafik	20,5	21,2	21,2	15,4	15,3
Midttrafik	68,4	65,3	60,6	57,6	56,2
NT (Nordjylland)	29,2	29,4	29,7	29,8	21,2
BAT (Bornholm)	1,9	2,0	2,0	2,0	1,8
I alt	346,0	338,9	331,2	317,0	298,0

Note: NT benytter en ny opgørelsesmetode (baseret på bl.a. registrerede rejsekortdata)

for antal påstigere og rejser, hvorfor der er store afvigelser ift. tallene for 2018.

Note: Sydtrafik har ændret opgørelsesmetode for passagertal og rejser fra 2018, hvorfor tallene ikke kan sammenlignes over årene.

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

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Figur 2.4 Personkilometer i mio. i den offentlige bustrafik, 2015-2019

Trafikselskab	2015	2016	2017	2018	2019
Movia	975,1	963,6	967,2	953,5	921,6
Fynbus	201,0	189,4	183,3	177,8	226,5
Sydtrafik	181,9	213,2	222,8	158,8	150,7
Midttrafik	670,6	737,4	624,2	546,5	702,8
NT (Nordjylland)	279,4	297,0	299,9	271,6	219,2
BAT (Bornholm)	21,1	21,4	23,0	21,7	20,9
I alt	2.329,1	2.424,7	2.323,8	2.133,8	2.246,6

Note: NT benytter en ny opgørelsesmetode (baseret på bl.a. registrerede rejsekortdata)

for antal påstigere og rejser, hvorfor der er store afvigelser ift. tallene for 2018.

Note: Sydtrafik har ændret opgørelsesmetode for passagertal og rejser fra 2018, hvorfor tallene ikke kan sammenlignes over årene.

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

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

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. Jf. figur 2.5 har omfanget af køreplantimer været nogenlunde konstant de seneste 5 år.

Figur 2.5 Køreplantimer i tusinder i den offentlige bustrafik, 2015-2019

Trafikskelskab	2015	2016	2017	2018	2019
Movia	4.234,6	4.302,4	4.253,9	4.259,5	4.232,7
Fynbus	636,5	663,6	648,4	654,5	641,0
Sydtrafik	824,2	838,8	844,7	842,6	841,8
Midttrafik	2.015,4	2.025,8	1.992,3	1.938,9	1.895,0
NT (Nordjylland)	901,9	912,6	934,2	932,3	914,1
BAT (Bornholm)	82,2	82,8	85,0	89,0	78,8
I alt	8.694,9	8.836,2	8.771,4	8.737,8	8.625,1

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen



2.3 Togtrafikkens udvikling

Samlet set har passagertallet i togene været nogenlunde konstant de seneste år, dog med en let stigende tendens. Siden 2015 er passagertallet steget væsentligt i metroen, mens der har været fald i passagertallet i regionaltogene vest for Storebælt og et lille fald i rejserne over Storebælt.

Metrocityringen åbnede i september 2019, og den udvidede metrodraft er forklaringen på metroens passagervækst.

Antallet af passagerer, der krydser Storebælt med tog, er også faldet lidt. Det skyldes bl.a. konkurrencen fra fjernbusserne, jf. figur 2.6. Transportarbejdet med tog fortsatte i 2018 den let faldende tendens fra de foregående år, jf. figur 2.7.

Letbanen i Aarhus kørte i 2019 sit andet hele år og havde 4,8 mio. passagerer, der i gennemsnit rejste ca. 10 km.

Togenes transportarbejde har været nogenlunde konstant de senere år, jf. figur 2.7. Metroens passagervækst betyder ikke så meget for transportarbejdet, fordi metroturene er relativt korte.

Figur 2.6 Antal påstigere i mio. i togtrafikken, 2015-2019

Togtype	2015	2016	2017	2018	2019
Øst for Storebælt	41,8	40,6	41,5	41,8	41,4
Vest for Storebælt	22,1	22,2	20,1	19,6	19,3
Over Storebælt	8,3	8,0	8,0	7,6	7,8
Øresundstog	12,1	11,9	11,9	12,4	12,8
Anden international trafik	1,0	0,8	0,7	0,7	0,8
S-tog	114,1	116,3	112,3	111,1	111,9
Metro	57,2	60,9	63,5	64,7	78,9
Letbane	0,0	0,0	0,1	3,3	4,8
Privatbaner	12,9	11,7	12,0	12,2	12,7
I alt	269,5	272,3	270,1	273,3	290,3

Kilde: Danmarks Statistik

Figur 2.7 Persontransport med tog i mio. personkilometer, 2015-2019

Togtype	2015	2016	2017	2018	2019
Øst for Storebælt	1.526	1.491	1.480	1.479	1.428
Vest for Storebælt	1.184	1.165	1.132	1.033	1.057
Over Storebælt	1.821	1.745	1.787	1.705	1.691
Øresundstog	250	238	238	315	319
Anden international trafik	157	118	104	104	114
S-tog	1.344	1.362	1.320	1.303	1.304
Metro	302	321	342	352	400
Letbane	0	0	0	14	51
Privatbaner	225	206	220	242	261
I alt	6.809	6.646	6.623	6.547	6.625

Note: DSB har ændret opgørelsesmetode for Øresundstogenes transportarbejde fra 2018, hvorfor tallene ikke kan sammenlignes over årene.

Kilde: Danmarks Statistik

Persontransporten med tog fordeler sig således, at lidt over halvdelen foregår øst for Storebælt (inklusive S-tog, metro og langt størstedelen af privatbanerne). 26 pct. af transportarbejdet krydser Storebælt, mens 16 pct. er regionaltrafik vest for Storebælt, jf. figur 2.8.

Figur 2.8 Procentvis fordeling af transportarbejdet med tog, 2015-2019

Togtype	2015	2016	2017	2018	2019
Øst for Storebælt	22%	22%	22%	23%	22%
Vest for Storebælt	17%	18%	17%	16%	16%
Over Storebælt	27%	26%	27%	26%	26%
Øresundstog	4%	4%	4%	5%	5%
Anden international trafik	2%	2%	2%	2%	2%
S-tog	20%	20%	20%	20%	20%
Metro	4%	5%	5%	5%	6%
Letbane	0%	0%	0%	0%	1%
Privatbaner	3%	3%	3%	4%	4%
I alt	100%	100%	100%	100%	100%

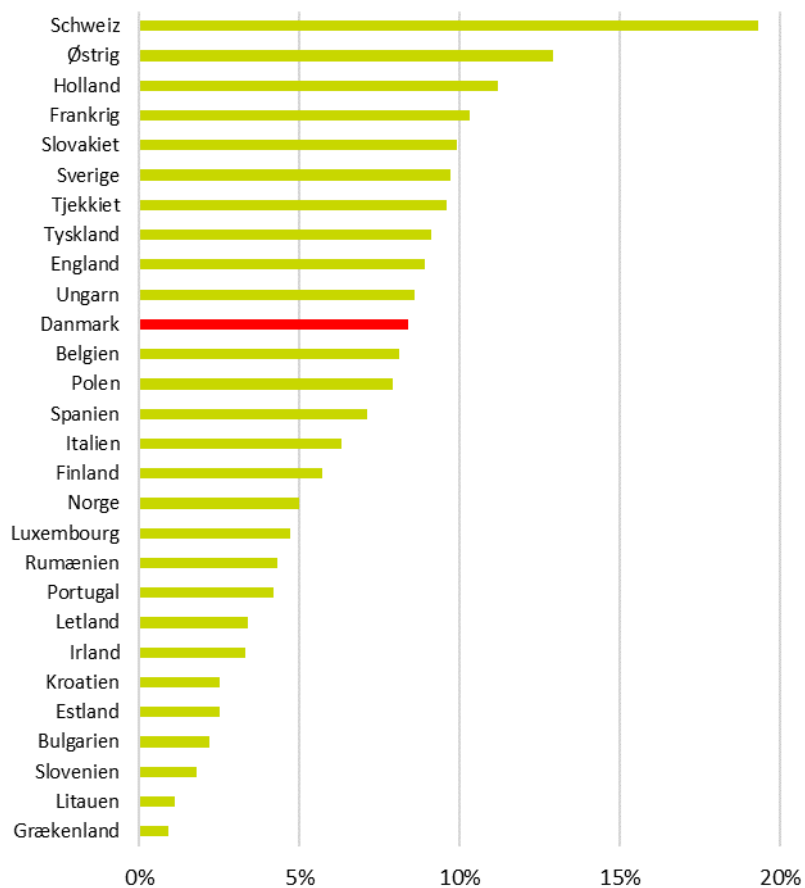
Note: DSB har ændret opgørelsesmetode for Øresundstogenes transportarbejde fra 2018, hvorfor tallene ikke kan sammenlignes over årene.

Kilde: Danmarks Statistik



I Danmark kører vi nogenlunde lige så meget i tog som i de europæiske lande, vi normalt sammenligner os med, jf. figur 2.9.

Figur 2.9 Togets andel af det samlede transportarbejde i udvalgte europæiske lande i 2018.



Note: Data for 2019 var ikke tilgængelige på tidspunktet for rapportens udarbejdelse
Kilde: Eurostat

3. Rejsekort

Brugen af rejsekortet fortsatte væksten i 2019.

Væksten i brugen af rejsekortet (excl. pendlerkort) er fortsat i 2019, hvor der blev foretaget ca. 147 mio. rejser på rejsekort, jf. figur 3.1.

Siden januar 2013 har det været muligt at opnå rabat ved at rejse uden for myldretiden (off-peak rabat) ved rejser foretaget på rejsekort. Off-peak rejser har i hele perioden 2015-2019 udgjort omkring 45% af alle rejsekortrejser, jf. figur 3.2. Udviklingen i tilskuddet til off-peak rabatten kan ses i kapitel 5 (figur 5.5).

Figur 3.1 Rejsekortrejser i tusinder (excl. pendlerkort) fordelt efter rejsens geografi, 2015-2019

	2015	2016	2017	2018	2019
Øst for Storebælt	68.800	86.113	93.958	99.413	111.409
Vest for Storebælt	16.465	21.799	28.475	32.412	35.054
Øst/vest	555	586	762	887	853
I alt	85.820	108.498	123.195	132.713	147.315

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Figur 3.2 Rejsekortrejser i off-peak i tusinde fordelt efter rejsens geografi, 2015-2019

	2015	2016	2017	2018	2019
Øst for Storebælt	31.529	39.703	43.504	46.514	52.808
Vest for Storebælt	5.848	7.871	10.457	12.030	13.313
I alt	37.377	47.575	53.961	58.544	66.121

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen



4. Billetpriser

Takststigningsloftet sikrer at priserne ikke stiger mere end trafik-selskabernes og togoperatørernes omkostninger.

Trafikselskaberne fastsætter taksterne for busser og privatbaner, mens togoperatørerne fastsætter taksterne for togrejser. Taksten på pendlerkort fastsættes dog i fællesskab mellem trafikselskaberne og togoperatørerne (bortset fra togrejser i NT).

4.1 Takststigningsloft

Siden 2008 har prisudviklingen skullet holde sig under et takststigningsloft. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen melder hvert forår et loft for årlige takststigninger ud. Takststigningsloftet for 2019 var 2,0%, jf. figur 4.1.

Takststigningsloftet beregnes som en procentsats, som den gennemsnitlige stigning i billetpriserne ikke må overstige. Trafikselskabernes og togoperatørernes takststigninger beregnes som et sammenvægtet indeks af stigningerne på de forskellige billettyper.¹ 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, 2015-2019

	2015	2016	2017	2018	2019
Takststigningsloft	0,6	1,3	0,0	1,4	2,0

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

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

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.

¹ Omfatter standardprodukter og ikke kommercielle produkter, såsom DSB's Orange billetter

Figur 4.2 Takststigninger i trafikselskaberne i procent, 2015-2019

Selskab	2015	2016	2017	2018	2019
Movia	1,3	2,0	0,5	1,2	2,1
Nordjyllands Trafikselskab	-0,2	1,7	0,0	1,4	1,7
Midttrafik	0,0	1,9	0,0	1,4	2,0
Sydtrafik	1,4	0,0	0,7	1,4	1,8
Fynbus	0,6	1,2	-0,5	1,4	2,0
BAT	0,8	0,0	0,0	3,5	1,4
Vægtet Landsgennemsnit	0,9	1,7	0,3	1,3	2,0

Note: Fra og med 2017 har Movia, DSB Øst og Metroselskabet fælles takstudvikling.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Figur 4.3 Takststigninger i jernbanevirksomhederne i procent, 2015-2019

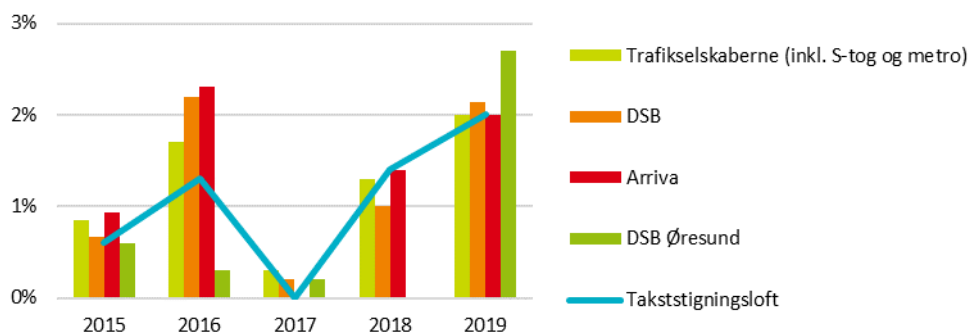
Togoperatør	2015	2016	2017	2018	2019
DSB	0,7	2,2	0,2	1,0	2,1
Arriva	0,9	2,3	0,0	1,4	2,0
DSB Øresund	0,6	0,3	0,2	0,0	2,7

Note: Opgørelse vedr. 2018 for DSB Øresund er endelig. De øvrige er foreløbige, da efterkalkulation af Takst Vest og genberegning for BAT udestår.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Takststigningsloftet og de udmøntede takststigninger kan variere en del fra år til år, jf. figur 4.4. Som det også ses på figur 4.4, er taksterne på Øresund steget mere end takststigningsloftet i 2019. Men det var efter en nulvækst i 2018, og det er dermed et godt eksempel på den fleksible takststigningsmodel i praksis.

Figur 4.4 Årlige takststigninger samt takststigningsloft i procent, 2015-2019



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

5. Offentligt tilskud til kollektiv trafik

Staten, kommunerne og regionerne giver alle tilskud til den kollektive trafik. Der gives både direkte tilskud til driften, tilskud til investeringer og tilskud til nedsættelser af prisen på en række billettyper.

5.1 Trafikselskabernes indtægter

Trafikselskaberne har to indtægtskilder: Passagerindtægter og tilskud fra kommuner og regioner. Tilskuddet udgjorde i 2019 ca. 4,2 mia. kr., jf. figur 5.1. Det er lidt højere end de foregående år.

De kommunale og regionale tilskud udgjorde dermed lidt over halvdelen (56 pct.) af trafikselskabernes samlede indtægter i 2019, jf. figur 5.2. Herudover giver staten tilskud via en række passagerrabatordninger (disse indgår dog under trafikselskabernes passagerindtægter)

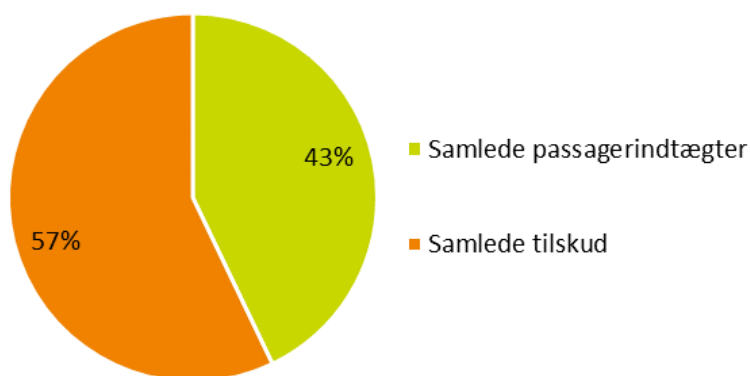
Figur 5.1 Kommunalt/regionalt tilskud til trafikselskaberne i mio. kr. (løbende priser), 2015-2019

	2015	2016	2017	2018	2019
Regionale tilskud	1.097	1.161	1.104	1.160	1.209
Kommunale tilskud	2.910	2.798	2.851	2.960	3.011
I alt	4.007	3.959	3.955	4.120	4.219

Note: Figuren omhandler den offentlige busstrafik.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Figur 5.2 Trafikselskabernes indtægter fordelt på passagerindtægter og kommunalt/regionalt tilskud, 2019



Note: Statens tilskud til sociale rabatordninger er en del af de "samlede passagerindtægter" og udgør ca. 5% af trafikselskabernes samlede passagerindtægter+tilskud på ca. 7 mia. kr.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

5.2 Togtrafikkens indtægter

Staten (Transportministeriet) indgår kontrakt 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 2019 blev der givet knap 4,9 mia. kr. i offentligt tilskud til togdriften i Danmark, jf. figur 5.3. De samlede udgifter til privatbanedrift er steget markant fra 2017 til 2019. Til gengæld faldt tilskuddet til DSB. Det skyldes at nogle strækninger i Midt- og Nordjylland nu drives af de lokale trafikelskaber i stedet for DSB.

I 2019 udgjorde statens kontraktbetaling 44 pct. af DSBs samlede indtægter, jf. figur 5.4.

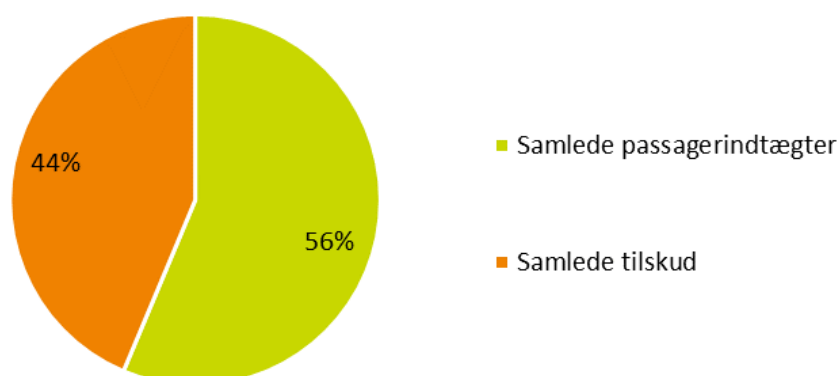
Figur 5.3 Driftstilskud til togtrafikken i mio. kr. (løbende priser), 2015-2019

	2015	2016	2017	2018	2019
DSB	4.191	4.073	4.274	3.889	3.996
Arriva	222	232	231	224	224
Privatbanerne	373	352	375	542	642
I alt	4.786	4.657	4.880	4.655	4.862

Note: Aarhus Letbane indgår i 2019 samt for den del af 2018, hvor den var i drift

Kilder: DSB og Arriva: Statsregnskabet. Privatbanerne: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Figur 5.4 DSB's samlede indtægter procentvist fordelt på passagerindtægter og tilskud 2019



Kilde: DSBs årsregnskab 2019

5.3 Tilskud til takstnedsættelser

Staten giver desuden tilskud til nedsættelse af prisen på en række billettyper, jf. figur 5.5. I 2019 gav staten tilskud på 811,6 mio. kr. til takstnedsættelser. Det var lidt mere end i 2018, primært som følge af en fortsat stigning i udgifterne til off-peak rabat på rejsekort.

Figur 5.5 Tilskud til takstnedsættelser i mio. kr. (løbende priser) 2015-2019

	2015	2016	2017	2018	2019
Off-peak	175,0	214,3	239,9	259,9	298,6
Hævet aldersgrænse for børn	76,7	77,2	77,7	78,8	79,6
Gratisgrænse for børn	50,3	50,7	51,0	51,7	52,2
Ø-kort	8,9	9,0	9,1	9,2	9,3
Tilskud til særlige rabatter*	115,4	116,5	117,8	121,0	122,1
Ungdomskort	251,4	252,0	288,3	240,6	249,8
I alt	677,7	719,7	783,8	761,2	811,6

Note: * gives til DSB med henblik på at yde særlige rabatter på togrejser til pensionister, førtidspensionister, unge og personer med handicap. DSB videreformidler en del af dette tilskud til Arriva.

Kilde: Statsregnskabet.

Off-peak

Off-peak rabatten ydes, når kunden rejser på rejsekort mandag-fredag kl. 11-13 og kl. 18-07 samt lørdag, søndag og helligdage. Stigningen i tilskud til off peak rabat skyldes, at flere rejser på rejsekort.

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 i øvrigt unge i alderen 16-19 år. Der gælder forskellige priser for de enkelte grupper.

6. Fjernbuskørsel

Passagertallet i de private fjernbusser er steget med 40% fra 2015 til 2019.

6.1 Ruter

Fjernbuskørsel i Danmark skal være godkendt af Færdselsstyrelsen. Indtil 1. juli 2019 var kravet, at den pågældende busrute skulle strække sig over mere end to trafikskabers områder, over mere end området for trafikskabet 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. Tilsynsgrundlaget og sanktionssystemet er desuden skærpet for at sikre, at fjernbusselskaberne løbende lever op til kravene.

Fjernbusmarkedet er under fortsat forandring – i et omfang der vil kunne påvirke passagertal og markedsandele, både mellem de enkelte fjernbusoperatører og mellem fjernbus og de konkurrerende transportformer.

6.2 Operatører

Der er sket en lang række ændringer på fjernbusmarkedet de seneste år. I hele eller dele af 2019 kørte følgende operatører fjernbusser internt i Danmark:

- Flixbus (en lang række ruter mellem øst og vest via Storebælt)
- KombardoExpressen (mellem øst og vest via Molslinjen og Rønne-København)
- Gråhundbus (København-Bornholm)
- Thinggaard Express (Frederikshavn-Esbjerg)
- Rute 700 (Svaneke-Glostrup)
- Johns Turistfart (Odense-Nykøbing F)

6.3 Tilskud

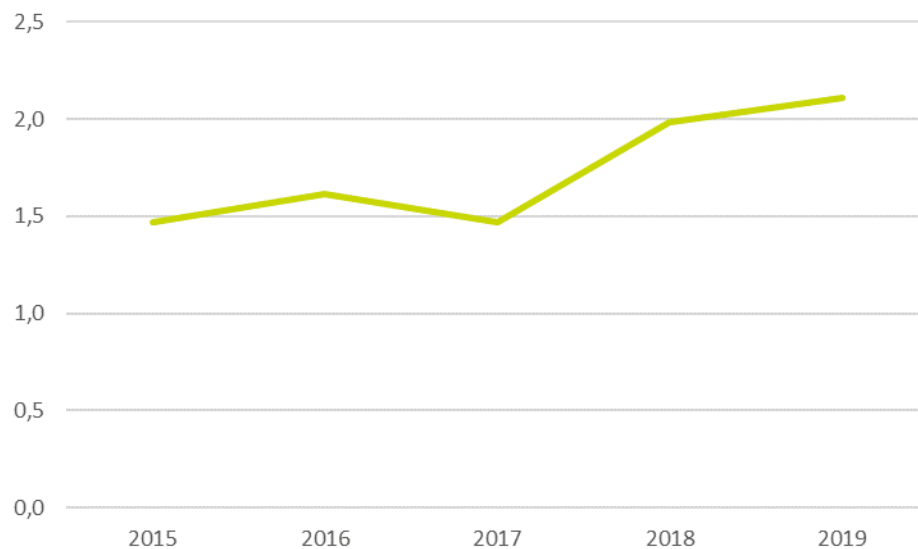
Fjernbusvognmændene har mulighed for at opnå kompensation for at yde rabatter til børn, studerende og pensionister. Frem til og med 2018 har fjernbusvognmændene kunne modtage kompensation for alle rejserelationer. Fra 2019 blev ordningen begrænset til kun at gælde rejser til eller fra et yderområde. Kompensationen administreres af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Tilskuddet var i 2019 på 1,6 mio. kr. Som forventet var der et meget stort fald fra 2018, hvor tilskuddet var 13,9 mio. kr. Faldet skyldes primært afskaffelse af kompensation til rejsende, som rejser på de store rejserelationer mellem øst og vest.

6.4 Passagerer i fjernbusserne

Det samlede passagertal i fjernbusserne er steget fra ca. 1,5 mio. i 2015 til ca. 2,1 mio. passagerer i 2019, jf. figur. 6.1. Det skyldes bl.a., at udbuddet af ruter nu er større end for få år siden, og at priserne ofte er lavere end i toget. DSB's udbud af billige orange-billetter er dog vokset meget de seneste år, så konkurrencen mellem toget og fjernbusserne er skærpet.

Figur 6.1 Passagertal i mio. i fjernbusserne, 2015-2019



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen



7. Tilgængelighed

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

7.1 Den individuelle handicapkørsel

Som svært bevægelseshæmmede, 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 op til 104 enkeltture om året.

Den visiterede borger betaler selv en del af billetprisen. Det fremgår af lov om trafikselskaber, at egenbetalingen for turen ikke må være "væsentlig højere" end prisen for at benytte øvrig kollektiv trafik. Passagerfinansieringsgraden er gennemsnitligt 19 pct., jf. figur 7.1.

Figur 7.1 Nøgletal for individuel handicapkørsel, regnskab 2019

Antal rejser i alt	1.358.554
Visiterede pr. 31.12.2019	65.103
Gns. antal rejser pr. visiteret	21
Gns. offentligt tilskud pr. rejse	214 kr.
Offentligt tilskud pr. visiteret pr. år	4.474 kr.
Passagerfinansieringsgrad	19 pct.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

7.2 Tilgængelighed i togtrafikken

DSB og Arriva

Personer med et handicap, som er i besiddelse af et legitimationskort (Ledsagekort Danmark, DSB Legitimationskort – Ledsageordning, Medlemskort fra Dansk Blindsamfund eller Synscenter Refsnæs) kan medbringe en ledsager på rejsen. Ledsageren skal ikke have et legitimationskort. Begge rejser til ca. halv pris, således at der samlet betales for 1 billet.

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

8. Flextur

Anvendelsen af Flextur vokset er vokset med næsten 30% siden 2015. Næsten én million ture blev det til i 2019.

Flextur er et kollektivt trafikprodukt udviklet af trafikselskaberne. Alle trafikselskaber, undtagen BAT (Bornholm), 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. Størstedelen af brugerne er pensionister.

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 trafikselskabets 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.

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

Det samlede antal Flexture er steget med næsten 30% siden 2015, jf. figur 8.1.

Figur 8.1 Antal rejser pr. år med flextur, 2015-2019

	2015	2016	2017	2018	2019
Antal rejser	759.822	873.125	911.219	967.890	977.721

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

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.

Den kollektive trafik udgør kun en meget lille del - ca. 4 pct. - af transportens samlede energiforbrug i Danmark.

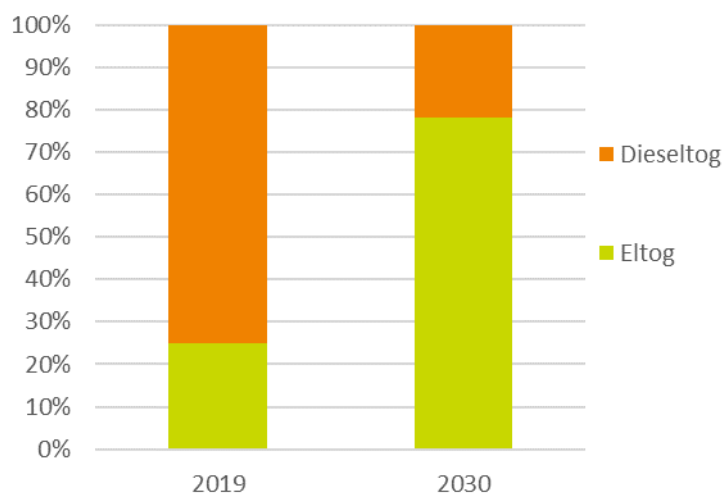
Fremtidens tog er elektriske

Diesel udgør i dag fortsat langt størstedelen - næsten 80% - 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 omkring 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.

Figur 9.1 Energiforbruget til persontog i Danmark fordelt på diesel og el, 2019 og 2030 (forventet)

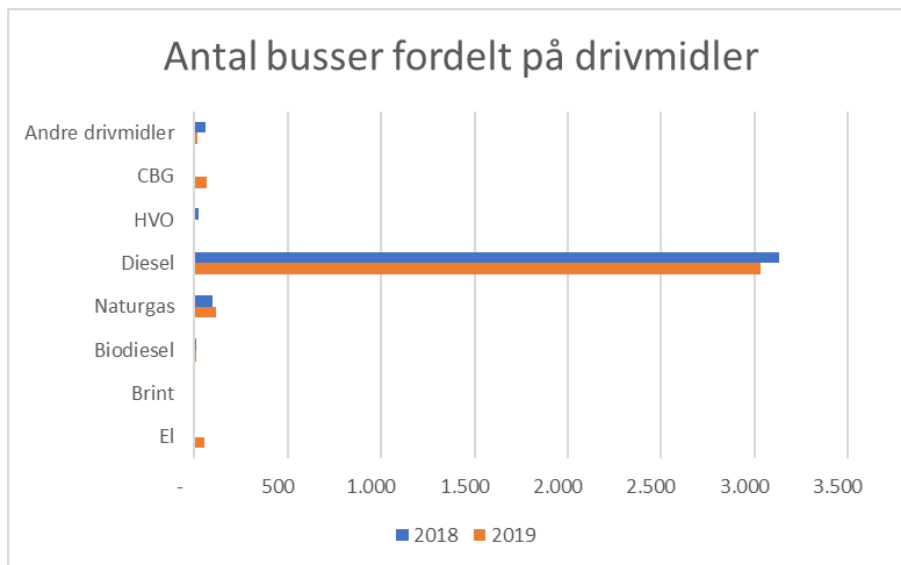


Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Energistyrelsen

Mange busser udbydes i de kommende år

I 2019 var langt størstedelen af busserne fortsat dieselbusser. Samlet set havde trafiksselskaberne ca. 3.300 busser, heraf var ca. 3.000 traditionelle dieselbusser. Sammenlignes 2019 med 2018, er der ca. 100 færre dieselbusser i 2019, da de er blevet omstillet til mere miljøvenlige busser. Dette ses i figur 9.2.

Figur 9.2 Bussernes drivmidler i 2018-2019



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Alle trafikselskaber 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 (2021-2023) forventer trafikselskaberne at udbyde omkring 1.800 busser, svarende til omkring halvdelen af al buskørsel i landet. Der er derfor også på kort sigt gode muligheder for at påvirke bustrafikken i en mere miljøvenlig retning. Trafikselskaberne 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. Ungdomskortet

Ungdomskortet er et rabatkort til den kollektive trafik, der tilbydes til elever på ungdomsuddannelser (UU-kort), unge mellem 16-19 år uden for uddannelse (XU-kort) og studerende på de videregående SU-berettigede uddannelser (VU-kort). Ungdomskortet har eksisteret siden 2014. Kortet er en videreudvikling af det tidligere Hypercard, der kun omfattede elever på ungdomsuddannelserne.

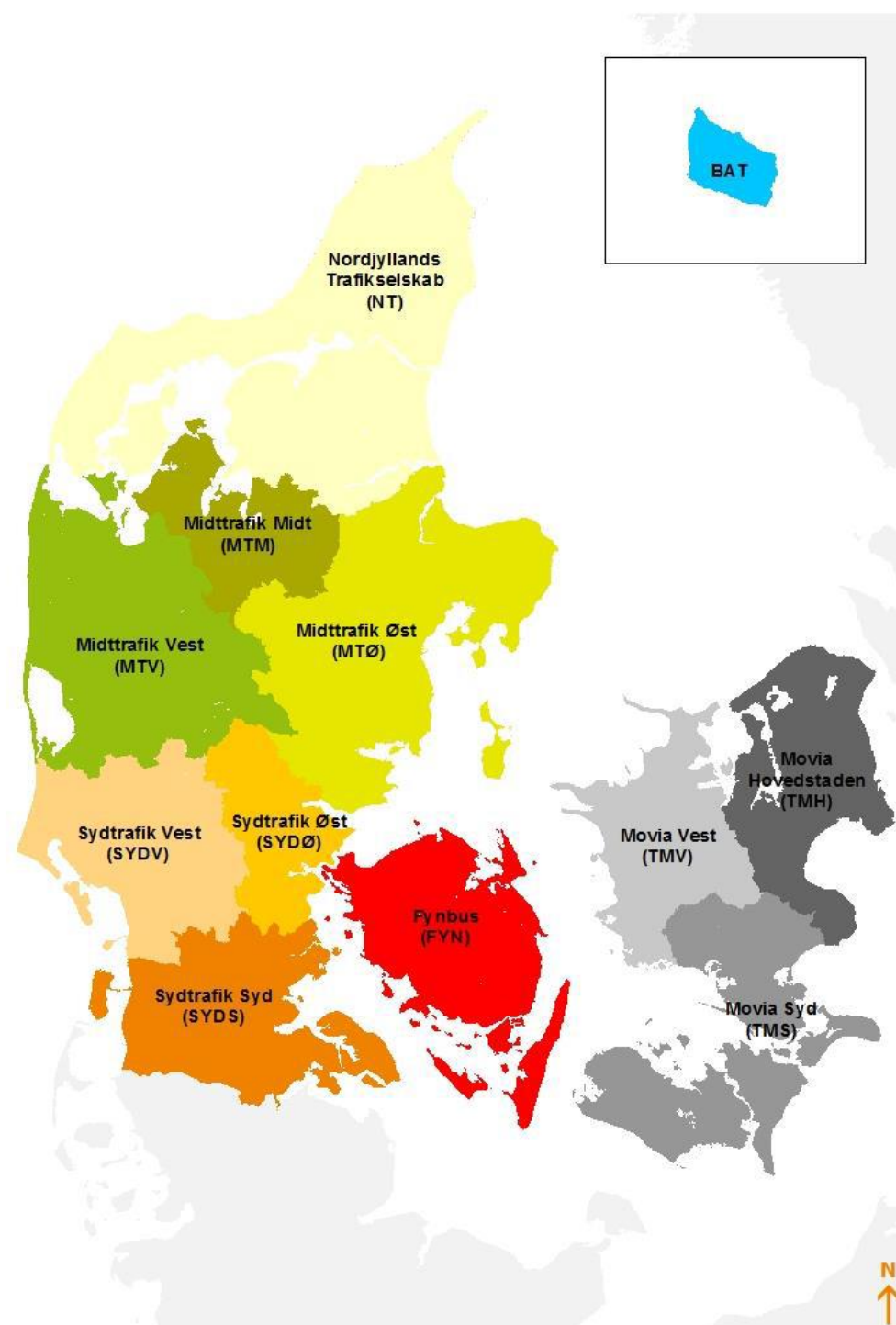
Ungdomskortet kan overordnet set anvendes til to ting: For det første giver kortet mulighed for, at den studerende kan transportere sig mellem sin bopæl og uddannelsessted, og for det andet opnår den studerende en række rabatter på de rejser, som han/hun foretager i fritiden (fritidsrejser). I nedenstående tabel oplistes Ungdomskortets nuværende rabatter og funktioner.

Figur 10.1 Funktionaliteter i Ungdomskortet

Kort	Bolig-Uddannelsesrejser	Fritidsrejser
UU-kort og VU-kort	Fri rejse mellem bolig og uddannelsessted (BU).	• Ubegrænset rejse i eget bopælstakstområde, se figur 10.2. • Rabatkort til kørsel med al offentlig servicetrafik med bus, tog, metro og letbane til børnetakst (50 pct.) i de øvrige takstområder af Danmark. • Rabatkort til kørsel med bus- og privatbanetransport mellem takstområder til børnetakst (50 pct.). • Rejser på tværs af takstområder med tog og få rabat på togbilletter i hele landet • Rabat på rejser på tværs af landet med fjernbusser (kun udvalgte).
XU-kort	Da der for unge mellem 16-19 år uden for uddannelse ikke eksisterer en BU-relation, kan der med dette kort kun opnås rabatter for fritidsrejser.	• Ubegrænset rejse i eget bopælstakstområde, se figur 1. • Rabatkort til kørsel med al offentlig servicetrafik med bus, tog, metro og letbane til børnetakst (50 pct.) i de øvrige takstområder af Danmark. • Rabatkort til kørsel med bus- og privatbanetransport) mellem takstområder til børnetakst (50 pct.). • Rejser på tværs af takstområder med tog og få rabat på togbilletter i hele landet • Rabat på rejser på tværs af landet med fjernbusser (kun udvalgte).

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Figur 10.2 Takstområder gældende for Ungdomskort

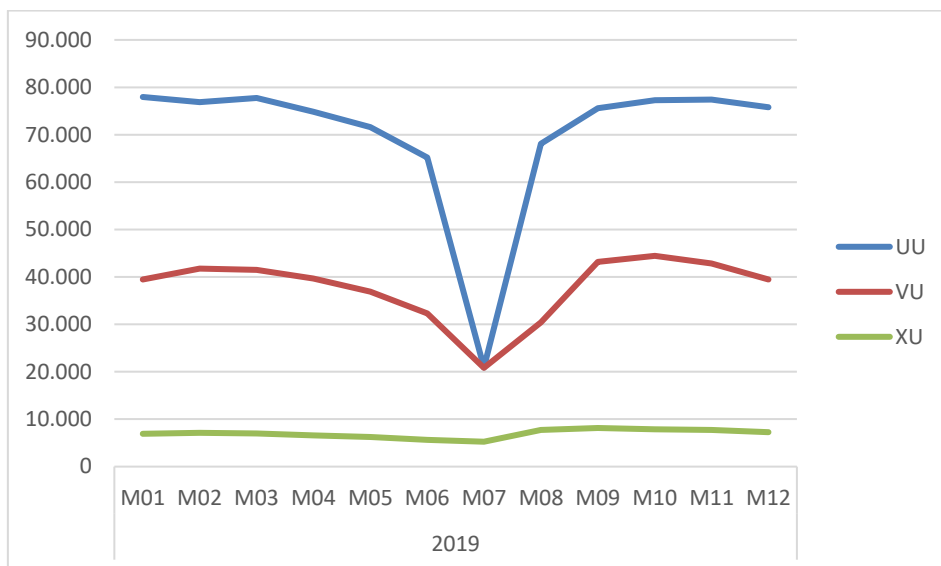


Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

10.1 Salg af Ungdomskort i løbet af året

Salget af Ungdomskort svinger i løbet af året, jf. figur 10.3. Der bliver solgt flere Ungdomskort i løbet af efteråret og vinteren end resten af året – og særligt i sommermånederne fravælger brugerne kortet.

Figur 10.3 Antal solgte ungdomskort 2019



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

10.2 Udbredelsen af Ungdomskortet

I oktober 2019 var der 129.617 unge, der havde bestilt et Ungdomskort, hvilket er et fald på 3 % sammenlignet med oktober 2018. I samme periode er der sket et fald i antal studerende på ungdomsuddannelser og videregående uddannelser på 2 % jf. figur. 10.4

Figur 10.4 Antal ungdomskortbrugere i forhold til antallet af studerende på ungdomsuddannelser og videregående uddannelser 1. oktober 2018 og 1. oktober 2019

	Ungdomsuddannelser (UU-kort)	Videregående uddannelser (VU-kort)	16-19-årige uden for uddannelse (XU-kort)	I alt
Antal ungdomskortbrugere 1. oktober 2018	80.437	45.808	7.457	133.702
Antal studerende 1. oktober 2018	261.793	99.846		361.639
Andel	31 %	46 %		
Antal Ungdomskortbrugere 1. oktober 2019	77.266	44.454	7.897	129.617
Antal studerende 1. oktober 2019	253.998	100.203		354.201

Andel	30 %	44 %		
-------	------	------	--	--

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Størstedelen af ungdomskortbrugerne går på en ungdomsuddannelse, og udgjorde i oktober 2019 60 % af ungdomskortbrugerne, jf. figur 10.4.

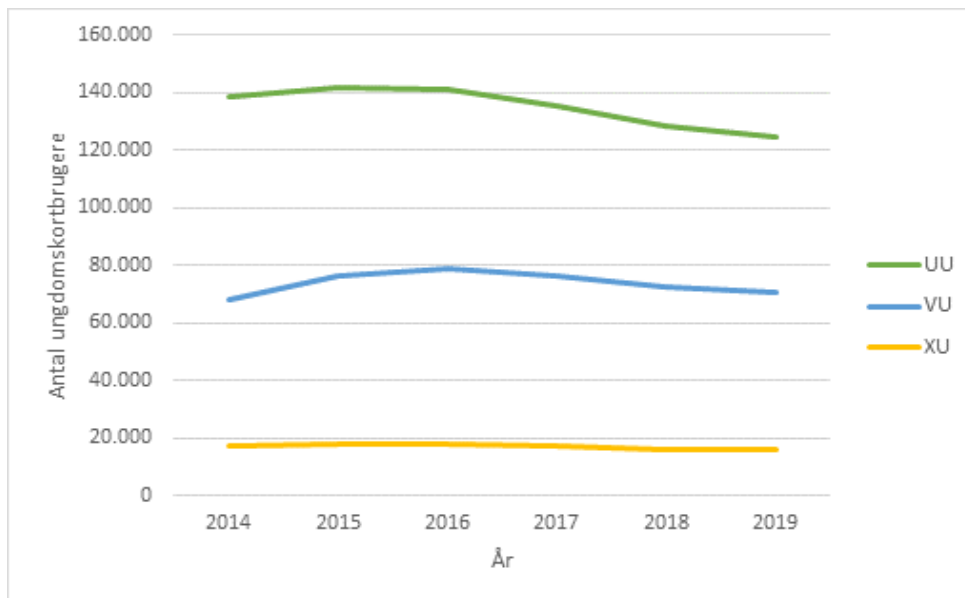
Ungdomskortbrugerne købte i 2019 i gennemsnit ca. 7 kortmåneder. Elever på ungdomsuddannelserne købte i gennemsnit ca. 6,5 kortmåneder, mens elever på videregående uddannelser gennemsnitligt købte 7,7 kortmåneder.

10.3 Udvikling i salg af Ungdomskort

Salget af Ungdomskort til de 16-19-årige uden for uddannelse var nogenlunde stabilt fra 2014-2019. Der sker derimod et fald i salg af Ungdomskort til elever på ungdomsuddannelser på 13 % og på 12 % til studerende på videregående uddannelser fra 2016 og frem til 2019, jf. figur 10.5. Kigges der på faldet i salg af Ungdomskort pr. år i samme periode for elever på ungdomskortuddannelser og studerende på videregående uddannelser er faldet naturligvis mindre.

I 2016 blev der indført en forhøjet egenbetaling på Ungdomskort til studerende på videregående uddannelser, dette kan have en indflydelse på salget af VU-kort, som er faldet med 12 % i perioden 2016 til 2019.

Figur 10.5 Antal solgte Ungdomskort fra 2014 til 2019



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

10.4 Ungdomskortbrugernes alder

84 % af ungdomskortbrugerne, der går på en ungdomsuddannelse, er mellem 15-19 år. 64 % af Ungdomskortbrugerne, som går på en videregående uddannelse, er mellem 20-24 år, jf. tabel 3.

Figur 10.6 Ungdomskortbrugernes alder (2019)²

Alder	UU	VU	XU
15 til 19 år	104.793	3.205	15.978
20 til 24 år	16.733	45.292	
25 til 29 år	3.825	20.721	
30 til 34 år	1.995	4.360	
35 til 39 år	1.219	1.642	
40 til 44 år	823	929	
45 til 49 år	513	513	
50 til 54 år	287	282	
55 til 59 år	122	107	
I alt	124.520	70.593	15.978

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Note: Aldersgrupper med under 100 brugere er ikke taget med.

Bilag 1 Den kollektive trafik i tal

Nøgletal for togtrafikken

Tabel 1. Antal påstigere i togtrafikken 2009-2019 (mio. påstigere)

mio. passagerer	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Øst for Storebælt	39,2	40,6	38,4	38,9	38,8	39,4	41,8	40,6	41,5	41,8	41,4
Vest for Storebælt	20,7	21,1	21,8	22,4	23,9	24,0	22,1	22,2	20,1	19,6	19,3
Øst-Vestdanmark	8,2	8,4	8,5	8,8	8,8	8,6	8,3	8,0	8,0	7,6	7,8
Over Øresund	10,9	10,3	10,7	11,1	11,5	11,4	12,1	11,9	11,9	12,4	12,8
Anden international trafik	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	0,8	0,7	0,7	0,8
Total fjern- og regional	80,0	81,3	80,2	82,0	84,0	84,4	85,2	83,4	82,3	82,1	82,0
S-tog	92,1	93,0	103,4	106,1	109,2	112,0	114,1	116,3	112,3	111,1	111,9
Metro	49,8	52,5	54,2	54,3	55,4	55,9	57,2	60,9	63,5	64,7	78,9
Letbane	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	3,3	4,8
Privatbaner	11,1	11,2	12,1	12,1	12,7	11,9	12,9	11,7	12,0	12,2	12,7
Total lokale baner	153,1	156,7	169,7	172,5	177,3	179,8	184,3	188,9	187,8	191,3	208,3
Total alle baner	233,0	238,0	249,9	254,6	261,3	264,2	269,5	272,3	270,1	273,3	290,3

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

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 2. Antal påstigere i togtrafikken 2009-2019 (2009=indeks 100)

mio. passagerer - indeks	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Øst for Storebælt	100	104	98	99	99	100	106	103	106	106	105
Vest for Storebælt	100	102	105	108	116	116	107	107	97	94	93
Øst-Vestdanmark	100	103	103	107	107	106	101	98	98	94	96
Over Øresund	100	95	98	102	106	105	110	109	109	114	117
Anden international trafik	100	96	90	97	97	104	108	88	80	77	83
Total fjern- og regional	100	102	100	103	105	106	107	104	103	103	103
S-tog	100	101	112	115	119	122	124	126	122	121	121
Metro	100	105	109	109	111	112	115	122	127	130	159
Letbane	...	...	...	...	...	...	...	...	...	100	145
Privatbaner	100	101	109	109	114	107	116	105	108	110	114
Total lokale baner	100	102	111	113	116	117	120	123	123	125	136
Total alle baner	100	102	107	109	112	113	116	117	116	117	125

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

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 3. Personkilometer i togtrafikken 2009-2019 (mio. personkm)

mio. personkm	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Øst for Storebælt	1.425	1.424	1.435	1.465	1.450	1.462	1.526	1.491	1.480	1.479	1.428
Vest for Storebælt	1.098	1.196	1.179	1.207	1.252	1.207	1.184	1.165	1.132	1.033	1.057
Øst-Vestdanmark	1.946	2.039	1.963	2.003	1.965	1.928	1.821	1.745	1.787	1.705	1.691
Over Øresund	224	214	226	232	242	239	250	238	238	315	319
Anden international trafik	167	164	122	134	138	136	157	118	104	104	114
Total fjern- og regional	4.860	5.037	4.925	5.041	5.047	4.972	4.938	4.757	4.741	4.636	4.609
S-tog	1.097	1.108	1.231	1.265	1.285	1.319	1.344	1.362	1.320	1.303	1.304
Metro	215	239	278	274	284	295	302	321	342	352	400
Letbane	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	51
Privatbaner	194	193	210	210	219	210	225	206	220	242	261
Total lokale baner	1.506	1.540	1.719	1.749	1.788	1.824	1.871	1.889	1.882	1.911	2.016
Total alle baner	6.366	6.577	6.644	6.790	6.835	6.796	6.809	6.646	6.623	6.547	6.625

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

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 4. Personkilometer i togtrafikken 2009-2019 (2009=indeks 100)

mio. personkm - indeks	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Øst for Storebælt	100	100	101	103	102	103	107	105	104	104	100
Vest for Storebælt	100	109	107	110	114	110	108	106	103	94	96
Øst-Vestdanmark	100	105	101	103	101	99	94	90	92	88	87
Over Øresund	100	96	101	104	108	107	112	106	106	141	142
Anden international trafik	100	98	73	80	83	81	94	71	62	62	68
Total fjern- og regional	100	104	101	104	104	102	102	98	98	95	95
S-tog	100	101	112	115	117	120	123	124	120	119	119
Metro	100	111	129	127	132	137	140	149	159	164	186
Letbane	...	...	...	...	...	...	...	...	...	100	364
Privatbaner	100	99	108	108	113	108	116	106	113	125	135
Total lokale baner	100	102	114	116	119	121	124	125	125	127	134
Total alle baner	100	103	104	107	107	107	107	104	104	103	104

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 trafikskaber, 2009-2019

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Køreplantimer (1.000)	9.381	9.294	9.068	8.874	8.837	8.781	8.695	8.836	8.771	8.738	8.625
Påstigere (mio.)	346	357	351	354	352	347	346	339	331	317	298

Note: Nordjyllands Trafikskab har ændret opgørelsesmetode fra 2019.

Note: Sydtrafik har ændret opgørelsesmetode for passagertal og rejser fra 2018.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Tabel 6. Udvikling i køreplantimer og påstigere for alle trafikskaber 2009-2019
(2009=indeks 100)

2009=indeks 100	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Køreplantimer (1.000)	100	99	97	95	94	94	93	94	93	93	92
Påstigere (mio.)	100	103	101	102	102	100	100	98	96	92	86

Note: Sydtrafik har ændret opgørelsesmetode for passagertal og rejser fra 2018.

Note: Nordjyllands Trafikskab har ændret opgørelsesmetode fra 2019.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Tabel 7. Udvikling i køreplantimer og påstigere fordelt på trafikskaber 2009-2019
(2009=indeks 100)

Trafikskab	2009=indeks 100	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Movia	Køreplantimer	100	100	98	95	95	96	98	95	94	94	93
	Påstigere	100	103	101	102	104	103	104	100	99	97	93
FynBus	Køreplantimer	100	92	83	81	81	81	85	89	86	87	85
	Påstigere	100	101	93	99	103	104	105	99	89	81	84
Sydtrafik	Køreplantimer	100	98	96	95	93	89	89	90	91	91	91
	Påstigere	100	100	103	97	94	89	88	91	91	67	66
Midttrafik	Køreplantimer	100	100	97	95	96	95	94	94	93	89	88
	Påstigere	100	107	103	103	94	91	93	89	82	78	76
Nordjyllands Trafikskab	Køreplantimer	100	102	100	102	100	98	97	98	100	100	98
	Påstigere	100	102	104	108	109	108	109	110	111	111	79
BAT (Born- holm)	Køreplantimer	100	108	120	118	115	113	112	113	116	116	107
	Påstigere	100	91	85	87	89	102	100	105	105	105	95
I alt	Køreplantimer	100	99	97	95	94	94	95	94	94	93	92
	Påstigere	100	103	101	102	101	100	100	97	95	92	86

Note: Sydtrafik har ændret opgørelsesmetode for passagertal og rejser fra 2018.

Note: Nordjyllands Trafikskab har ændret opgørelsesmetode fra 2019.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Økonomiske nøgletal

Tabel 8. Udvikling i udgifter, passagerindtægter og tilskud for alle trafikskaber 2009-2019

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Udgifter (mio. kr.)	6.310	6.660	6.848	6.992	7.097	7.242	7.147	7.260	7.256	7.330	7.387
Passagerindtægter (mio. kr.)	2.830	3.010	3.014	3.103	3.227	3.264	3.159	3.301	3.331	3.210	3.168
Tilskud (mio. kr.)	3.480	3.650	3.834	3.889	3.871	3.979	4.007	3.959	3.955	4.120	4.219
Passagerfinansierungsgrad	45%	45%	44%	44%	45%	45%	44%	45%	46%	46%	43%

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Individuel handicapkørsel

Trafikskaberne indberetter årligt data for individuel handicapkørsel til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Tabel 9. Nøgletal for individuel handicapkørsel for alle trafikskaber 2009-2019

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Passagerfinansierungsgrad	16%	16%	16%	18%	19%	20%	20%	21%	21%	18%	19%
Antal visiterede	45.740	48.179	50.102	50.512	49.970	51.856	60.432	61.582	58.645	60.623	65.103
Antal rejser (tusinde)	908	843	904	854	871	901	893	978	989	1.227	1.359
Gns. antal ture pr. visiteret	19,9	17,5	18,0	16,9	17,4	17,4	14,8	15,9	16,9	20,2	20,9
Gennemsnitlig turlængde (km)	13,7	12,9	12,1	12,9	12,6	12,3	12,4	12,2	12,3	10,9	10,8
Persontransportarbejde (1000 personkm)	12.455	10.915	10.945	11.053	10.971	11.122	11.042	11.919	12.195	13.430	14.717

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Tabel 10. Nøgletal for individuel handicapkørsel for alle trafikskaber 2009-2019 (2009=indeks 100)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Passagerfinansierungsgrad	100	100	100	113	119	125	125	131	131	113	119
Antal visiterede	100	105	110	110	109	113	132	135	128	133	142
Antal rejser (1000)	100	93	100	94	96	99	98	108	109	135	150
Gns. antal ture pr. visiteret	100	88	91	85	88	88	74	80	85	102	105
Gennemsnitlig turlængde (km)	100	94	88	94	92	90	90	89	90	79	79
Persontransportarbejde (1000 personkm)	100	88	88	89	88	89	89	96	98	108	118

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Takster og takstudvikling

Tabel 11. Trafiksekskabernes procentvise takstudvikling 2009-2019

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Movia	2,8	2,9	1,9	3,0	3,2	1,3	1,3	2,0	0,5	1,2	2,1
Fynbus	3,1	3,0	1,8	3,1	3,3	1,5	0,6	1,2	-0,5	1,4	2,0
Sydtrafik	2,9	4,0	0,0	3,8	2,7	1,8	1,4	0,0	0,7	1,4	1,8
Midttrafik	3,1	3,1	1,7	3,1	3,5	1,3	0,0	1,9	0,0	1,4	2,0
Nordjyllands Trafiksekskab	3,1	3,9	0,0	4,0	3,6	1,2	-0,2	1,7	0,0	1,4	1,7
BAT (Bornholm)	3,1	3,1	0,0	2,2	2,4	3,6	0,8	0,0	0,0	2,1	1,4
Vægtet landsgennemsnit	2,9	3,1	1,5	3,2	3,2	1,3	0,9	1,7	0,3	1,3	2,0
Takststigningsloft	3,1	4,8	0,0	3,1	3,5	1,3	0,6	1,3	0,0	1,4	2,0

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

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Tabel 12. Jernbanevirksomhedernes procentvise takstudvikling 2009-2019

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
DSB	3,1	3,0	1,8	3,4	2,8	1,0	0,7	2,2	0,2	1,0	2,1
Arriva	3,1	3,0	1,8	3,1	4,2	2,6	0,9	2,3	0,0	1,4	2,0
Takststigningsloft	3,1	4,8	0,0	3,1	3,5	1,3	0,6	1,3	0,0	1,4	2,0

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen