



# Den kollektive trafik i Danmark

Status over udviklingen i sektoren 2020

# Forord

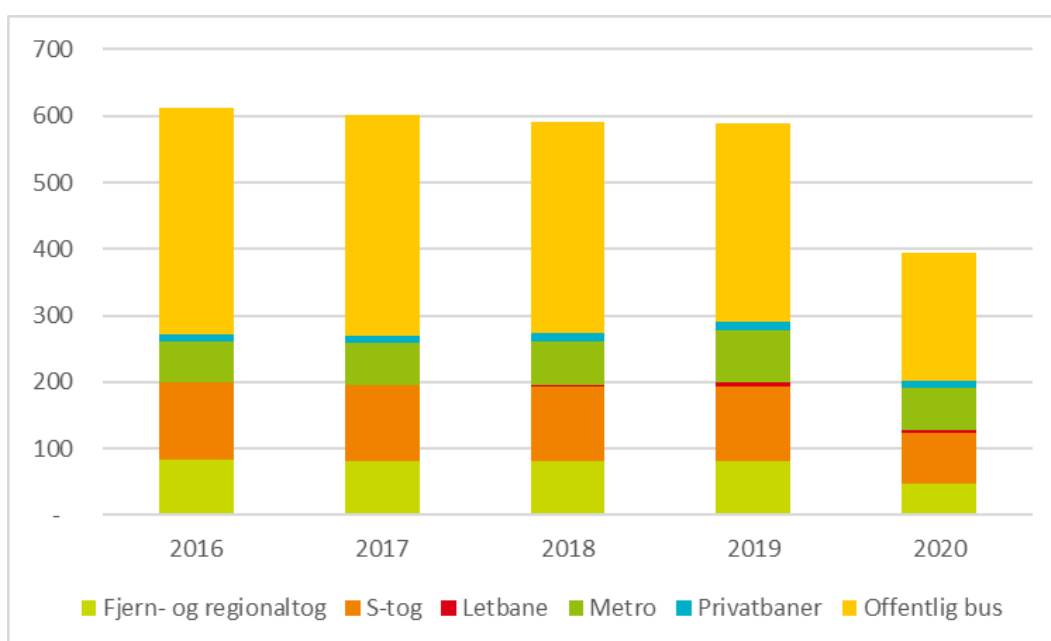
Denne rapport omhandler udviklingen i den kollektive trafik frem til og med 2020. Den indeholder en række nøgletal for bl.a. udviklingen i passagerer, billetpriser og tilskud til den kollektive trafik fordelt på de forskellige transportformer.

## 2020 – et år stærkt påvirket af COVID-19 pandemien

Som i mange andre dele af samfundet, så var transportsektoren i 2020 i høj grad præget af COVID-19. I den kollektive trafik kom dette særligt til udtryk i form af restriktioner samt færre passagerer og deraf følgende lavere passagerindtægter for trafikvirksomhederne. COVID-19 vil derfor have stor betydning for udviklingen i flere data, tabeller og figurer i dette års rapport.

Nedenstående figur illustrerer et tydeligt fald i antal påstigere i den kollektive trafik i 2020 som følge af COVID-19.

Figur A Påstigere i den kollektive trafik i mio. påstigere, 2016-2020



Kilder: Baner: Danmarks Statistik. Offentlig bus: Trafikstyrelsen

I løbet af 2020 blev der indført krav til bl.a. rengøring, mundbind og afstand i den kollektive trafik, hvoraf de vigtigste er oplyst nedenfor.

- 10. marts 2020 – På et pressemøde med statsministeren opfordres danskerne til at undgå offentlig transport i myldreiden. Udbydere af kollektiv trafik bliver bedt om at sørge for, at passagererne ikke står for tæt, evt. ved at udvide kapaciteten eller indføre pladskrav.
- 11. marts 2020 – Danmark lukkes ned, så offentligt ansatte, der ikke varetager en kritisk funktion sendes hjem og skoler, dagtilbud og institutioner lukkes. Danskerne opfordres til at begrænse anvendelsen af kollektiv trafik.
- 22. august 2020 – Der indføres et krav om at bære mundbind eller visir i den kollektive trafik. Kravet ender med at gælde i resten af 2020.

Den 19. juni 2020 blev der indgået en aftale om en sommerpakke med initiativer, der skulle styrke den danske økonomi set i lyset af COVID-19. Sommerpakken indeholdt flere tiltag på transportområdet, og detaljerne i sommerpakken er uddybet i kapitel 10.

## COVID-19 kompensation

Den 17. juni 2020 indgik regeringen, KL og Danske Regioner en aftale om håndtering af de regionale trafikselskabers økonomiske konsekvenser som følge af COVID-19.

Aftalen betød, at staten påtog sig at kompensere for de nettomerudgifter og de mindreindtægter, som de regionale trafikselskaber havde som følge af COVID-19 i 2020. Der blev bl.a. kompenseret for mindreindtægter fra billetter ift. det budgetterede, samt for merudgifter til f.eks. indsættelse af ekstracapacitet, værnemidler og rengøring som følge af COVID-19. Der er endvidere udbetalt kompensation til DSB, Arriva og Metroselskabet.

De regionale trafikselskaber som er omfattet af aftalen, er Movia, Midttrafik, Fynbus, NT, Sydtrafik, BAT og de tre ø-kommuner Fanø, Samsø og Ærø. Samsø Kommune har dog ikke søgt om kompensation i 2020. Der er udbetalt 894,2 mio. kr. i kompensation for 2020 jf. nedenstående figur.

Figur B Udbetalt COVID-19 kompensation til trafikselskaber i 1.000 kr., 2020

Trafikselskab	Udbetalt beløb (1.000 kr.)
Movia	455.324
Midttrafik	225.074
Fynbus	46.890
NT (Nordjylland)	113.142
Sydtrafik	46.118
BAT (Bornholm)	7.152
Ærø Kommune	200
Fanø Kommune	284
<b>I alt</b>	<b>894.184</b>

Kilde: Trafikstyrelsen

God læselyst!

## Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen 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. Trafikstyrelsen er ansvarlig for udarbejdelse af Trafikplan for den statslige jernbane. Derudover udarbejder Trafikstyrelsen en række analyser af bl.a. nye jernbanestrækninger, indsamler statistik fra de regionale trafikselskaber og overvåger udviklingen i billetpriserne.

# Indhold

<b>1.</b>	<b>Organisering</b>	<b>5</b>
1.1	Statens jernbaner	5
1.2	Bus- og privatbanetrafik	7
1.3	Metro- og letbanetrafik	8
<b>2.</b>	<b>Udvikling i bus- og togtrafikken</b>	<b>9</b>
2.1	Den kollektive trafiks andel af den samlede transport	9
2.2	Bustrafikkens udvikling	10
2.3	Togtrafikkens udvikling	12
<b>3.</b>	<b>Rejsekort</b>	<b>15</b>
<b>4.</b>	<b>Billetter</b>	<b>16</b>
4.1	Prisudvikling i forskellige sektorer	17
<b>5.</b>	<b>Offentligt tilskud til kollektiv trafik</b>	<b>19</b>
5.1	Trafikselskabernes indtægter for offentlig buskørsel	19
5.2	Togtrafikkens indtægter	20
5.3	Tilskud til takstnedsættelser	21
<b>6.</b>	<b>Fjernbuskørsel</b>	<b>22</b>
6.1	Ruter	22
6.2	Operatører	22
6.3	Tilskud	23
6.4	Passagerer i fjernbusserne	23
<b>7.</b>	<b>Tilgængelighed</b>	<b>24</b>
7.1	Den individuelle handicapkørsel	24
7.2	Tilgængelighed i togtrafikken	24
<b>8.</b>	<b>Flextur</b>	<b>25</b>
<b>9.</b>	<b>Miljø</b>	<b>26</b>
<b>10.</b>	<b>Sommerpakken</b>	<b>28</b>
10.1	Gratis indenrigsfærger i juli for gående og cyklister	28
10.2	Rejsepas – 8 dages fri-rejse-billet med kollektiv transport	29
10.3	Gratis handicaptransport i sommerferien	29
	<b>Bilag 1 Den kollektive trafik i tal</b>	<b>30</b>

# 1. Organisering

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

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

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

## 1.1 Statens jernbaner

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

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

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

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

Den 13. december 2020 blev den nye jernbanestrækning fra Lindholm station til Aalborg lufthavn indviet. DSB betjener den nye station.

### **Offentlige serviceoperatører på det statslige jernbanelnet**

#### *DSB*

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

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

Figur 1.1 Togoperatører på statens baner og øvrige baner 2020



Kilde: Trafikstyrelsen

### Nordjyske Jernbaner

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



### Lokaltog

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

### Midtjyske Jernbaner

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

### Øvrige operatører på den statslige jernbane

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

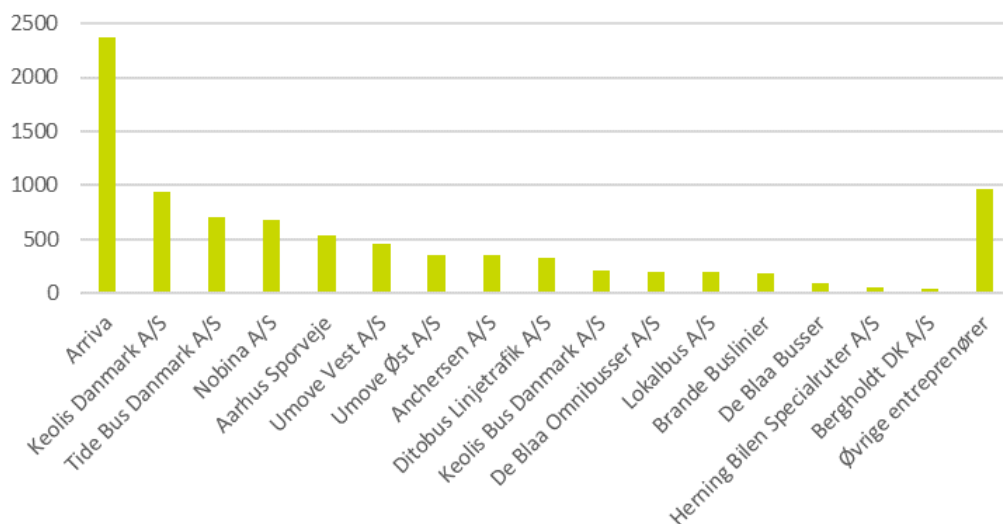
## 1.2 Bus- og privatbanetrafik

Den offentlige busstrafik 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 busstrafikken.

Arriva er den klart største busoperatør med 2,4 mio. køreplantimer i køreplanåret 2019/20, jf. figur 1.2. Keolis Danmark A/S, Tide Bus Danmark A/S, Nobina A/S og Aarhus Sporveje har alle over 500.000 køreplantimer. Øvrige entreprenører består af små entreprenører, som har mindre end 50.000 køreplantimer i køreplanåret.

Figur 1.2 Antal buskøreplantimer pr. operatør (1.000 timer), 2019/20



Note: Entreprenørforhold opgøres på baggrund af indgåede kontrakter i september 2019, som derefter ganges med 12.

Kilde: Trafikstyrelsen

### 1.3 Metro- og letbanetrafik

#### Metro

Metroselskabet ejes af staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Bestyrelsen består af ni medlemmer: Staten og Københavns Kommune udpeger hver tre 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 anlægget af Sydhavnsmetroen. Den daglige drift af metroen varetages af Metro Service på en kontrakt, som har været udbudt.

Selvom 2020 var første hele år, hvor Cityringen var i drift, var brugen af metrolinjen præget af COVID-19, og 2020 var derfor ikke et normalt år for Cityringen. Metrolinjen til Nordhavn, som er den fjerde metrolinje i København, åbnede desuden i marts 2020. Metroselskabet har i 2020 modtaget fuld kompensation for selskabets tab som følge af COVID-19 på 747 mio. kr.



#### Letbaner

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



Odense Letbane forventes at være i drift i foråret 2022. Odense Letbane ejes af Odense Kommune og har en bestyrelse på fem medlemmer udpeget af Odense Kommune.

Hovedstadens Letbane ejes af Region Hovedstaden og 11 hovedstadskommuner. Bestyrelsen består af ni medlemmer, som er udpeget af ejerne. Hovedstadens Letbane forventes at være i drift fra 2025.



## 2. Udvikling i bus- og togtrafikken

Aktiviteten i den kollektive trafik faldt drastisk i 2020 som følge af COVID-19

### 2.1 Den kollektive trafiks andel af den samlede transport

I 2020 udgjorde den kollektive trafik 6,0 mia. personkm ud af det samlede transportarbejde på 74,5 mia. personkm (ekskl. turistbusser og fjernbusser i fast rute fart).

Antal personkilometer for både tog og bus har haft en let faldende tendens fra 2016 til 2019, mens der skete et stort fald fra 2019 til 2020, jf. figur 2.1. Transportarbejdet for den kollektive trafik er således faldet fra 9,1 mia. personkm i 2019 til 6,0 mia. personkm i 2020, hvilket svarer til et fald på 34 pct. Til sammenligning er det samlede transportarbejde med alle transportmidler faldet med 10 pct. i perioden.

Den kollektive trafiks andel af det samlede transportarbejde er dermed faldet fra 11,7 pct. i 2016 til 8,1 pct. i 2020, 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, 2016-2020

	2016	2017	2018	2019	2020	Udvikling 2019-2020
Fjern- og regionaltog	4.963	4.961	4.878	4.870	3.047	-37%
S-tog	1.362	1.320	1.303	1.304	893	-32%
Letbane	-	-	14	51	35	-31%
Metro	321	342	352	400	288	-28%
Privatbaner	206	220	242	261	185	-29%
Offentlig bus	2.425	2.324	2.134	2.247	1.562	-30%
<b>Kollektiv trafik i alt</b>	<b>9.277</b>	<b>9.167</b>	<b>8.923</b>	<b>9.133</b>	<b>6.010</b>	<b>-34%</b>
Bil, varebiler og MC	66.081	67.168	68.306	69.740	65.196	-7%
Cykel	3.000	2.850	2.880	2.830	2.875	2%
Færge og fly	661	651	666	664	413	-38%
<b>Total</b>	<b>79.019</b>	<b>79.836</b>	<b>80.775</b>	<b>82.367</b>	<b>74.494</b>	<b>-10%</b>

Note: Transportarbejdet er ekskl. turistbusser og fjernbusser.

Kilde: Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen (bus)

Figur 2.2 Fordeling af transportarbejdet (personkm) på transportmidler, 2016-2020

	2016	2017	2018	2019	2020
Fjern- og regionaltog	6,3%	6,2%	6,0%	5,9%	4,1%
S-tog	1,7%	1,7%	1,6%	1,6%	1,2%
Letbane	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
Metro	0,4%	0,4%	0,4%	0,5%	0,4%
Privatbaner	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%
Offentlig bus	3,1%	2,9%	2,6%	2,7%	2,1%
<b>Kollektiv trafik i alt</b>	<b>11,7%</b>	<b>11,5%</b>	<b>11,0%</b>	<b>11,1%</b>	<b>8,1%</b>
Bil, varebiler og MC	83,6%	84,1%	84,6%	84,7%	87,5%
Cykel	3,8%	3,6%	3,6%	3,4%	3,9%
Færge og fly	0,8%	0,8%	0,8%	0,8%	0,6%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Note: Transportarbejdet er ekskl. turistbusser og fjernbusser.

Kilde: Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen (bus)

## 2.2 Bustrafikkens udvikling

Bustrafikken har i mange år haft faldende påstigertal, men fra 2019 til 2020 faldt påstigertallet med ca. 105 mio., jf. figur 2.3. Det svarer til et fald på ca. 35 pct, hvilket i høj grad må tilskrives COVID-19.

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

Figur 2.3 Antal påstigere i mio. i den offentlige bustrafik, 2016-2020

Trafikselskab	2016	2017	2018	2019	2020	Udvikling 2019-2020
Movia	203,5	201,8	197,8	188,4	119,6	-37%
Fynbus	17,7	15,7	14,3	14,7	9,5	-35%
Sydtrafik	21,2	21,2	15,4	15,3	10,0	-35%
Midttrafik	65,3	60,6	57,6	56,2	39,7	-29%
NT (Nordjylland)	29,4	29,7	29,8	21,2	12,7	-40%
BAT (Bornholm)	2,0	2,0	2,0	1,8	1,4	-25%
I alt	338,9	331,2	317,0	298,0	193,2	-35%

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

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

Kilde: Trafikstyrelsen

Figur 2.4 Personkilometer i mio. i den offentlige busstrafik, 2016-2020

Trafikselskab	2016	2017	2018	2019	2020	Udvikling 2019-2020
Movia	963,6	967,2	953,5	921,6	627,4	-32%
Fynbus	189,4	183,3	177,8	226,5	161,0	-29%
Sydtrafik	213,2	222,8	158,8	150,7	107,6	-29%
Midttrafik	737,4	624,2	546,5	702,8	508,6	-28%
NT (Nordjylland)	297,0	299,9	271,6	219,2	136,7	-38%
BAT (Bornholm)	21,4	23,0	21,7	20,9	15,8	-25%
I alt	2.424,7	2.323,8	2.133,8	2.246,6	1.562,5	-30%

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 passagerantal 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: Trafikstyrelsen

Personkilometer: 1 person, som transporterer sig 1 kilometer.

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

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

Omfanget af buskørslen kan måles i køreplantimer, der udtrykker, hvor meget busserne rent faktisk kører. Omfanget af køreplantimer har været nogenlunde konstant de seneste fem år, jf. figur 2.5. Fra 2019 til 2020 er der sket et mindre fald, dog i tråd med tendensen siden 2016. Det mindre fald i antallet af køreplantimer fra 2019 til 2020 er relativt lille ift. faldet i antal påstigere og personkilometer. Trafikselskaberne har skulle sikre tilstrækkelig afstand mellem passagerer i busserne, og har derfor ikke kunne mindske kapaciteten på trods af færre påstigere.

Figur 2.5 Køreplantimer i tusinder i den offentlige busstrafik, 2016-2020

Trafikselskab	2016	2017	2018	2019	2020	Udvikling 2019-2020
Movia	4.302,4	4.253,9	4.259,5	4.232,7	4.084,2	-4%
Fynbus	663,6	648,4	654,5	641,0	625,9	-2%
Sydtrafik	838,8	844,7	842,6	841,8	833,7	-1%
Midttrafik	2.025,8	1.992,3	1.938,9	1.895,0	1.854,6	-2%
NT (Nordjylland)	912,6	934,2	932,3	914,1	908,3	-1%
BAT (Bornholm)	82,8	85,0	89,0	78,8	80,9	3%
I alt	8.836,2	8.771,4	8.737,8	8.625,1	8.412,6	-2%

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

Kilde: Trafikstyrelsen

## 2.3 Togtrafikkens udvikling

Samlet set har passagertallet i togene været nogenlunde konstant de seneste år, dog med en let stigende tendens indtil 2019. Således steg antallet af rejser med ca. 6% fra 2018 til 2019.

Fra 2016 til 2019 er passagertallet steget væsentligt i metroen, særligt grundet åbning af Cityringen, mens der har været et fald i passagertallet i S-togene. Der har været et lille fald i rejserne over Storebælt fra 2016 til 2019. Faldet i rejserne i regionaltogene vest for Storebælt skyldes primært, at Grenåbanen fra august 2016 blev lukket pga. ombygning til letbane. Fra 2019 til 2020 er passagertallet faldet med næsten 90 mio., svarende til et fald på ca. 30 pct.

Transportarbejdet i togene har været nogenlunde konstant fra 2016 til 2019, jf. figur 2.7. Fra 2019 til 2020 faldt antallet af personkilometer fra 6.625 mio. til 4.263 mio. svarende til et fald på ca. 36 pct.

Figur 2.6 Antal rejser i mio. i togtrafikken, 2016-2020

Togtype	2016	2017	2018	2019	2020	Udvikling 2019-2020
Øst for Storebælt	40,6	41,5	41,8	41,4	23,6	-43%
Vest for Storebælt	22,2	20,1	19,6	19,3	14,1	-27%
Over Storebælt	8,0	8,0	7,6	7,8	5,2	-34%
Øresundstog	11,9	11,9	12,4	12,8	5,1	-60%
Anden international trafik	0,8	0,7	0,7	0,8	0,3	-58%
S-tog	116,3	112,3	111,1	111,9	76,3	-32%
Metro	60,9	63,5	64,7	78,9	63,7	-19%
Letbane	0,0	0,1	3,3	4,8	3,6	-25%
Privatbaner	11,7	12,0	12,2	12,7	9,3	-27%
I alt	272,3	270,1	273,3	290,3	201,2	-31%

Kilde: Danmarks Statistik

Figur 2.7 Persontransport med tog i mio. personkilometer, 2016-2020

Togtype	2016	2017	2018	2019	2020	Udvikling 2019-2020
Øst for Storebælt	1.491	1.480	1.479	1.428	846	-41%
Vest for Storebælt	1.165	1.132	1.033	1.057	762	-28%
Over Storebælt	1.745	1.787	1.705	1.691	1.082	-36%
Øresundstog	238	238	315	319	127	-60%
Anden international trafik	118	104	104	114	45	-61%
S-tog	1.362	1.320	1.303	1.304	893	-32%
Metro	321	342	352	400	288	-28%
Letbane	0	0	14	51	35	-31%
Privatbaner	206	220	242	261	185	-29%
I alt	6.646	6.623	6.547	6.625	4.263	-36%

Note: DSB har ændret opgørelsesmetode for transportarbejdet i Øresundstog fra 2018, hvorfor tallene ikke kan sammenlignes over årene.

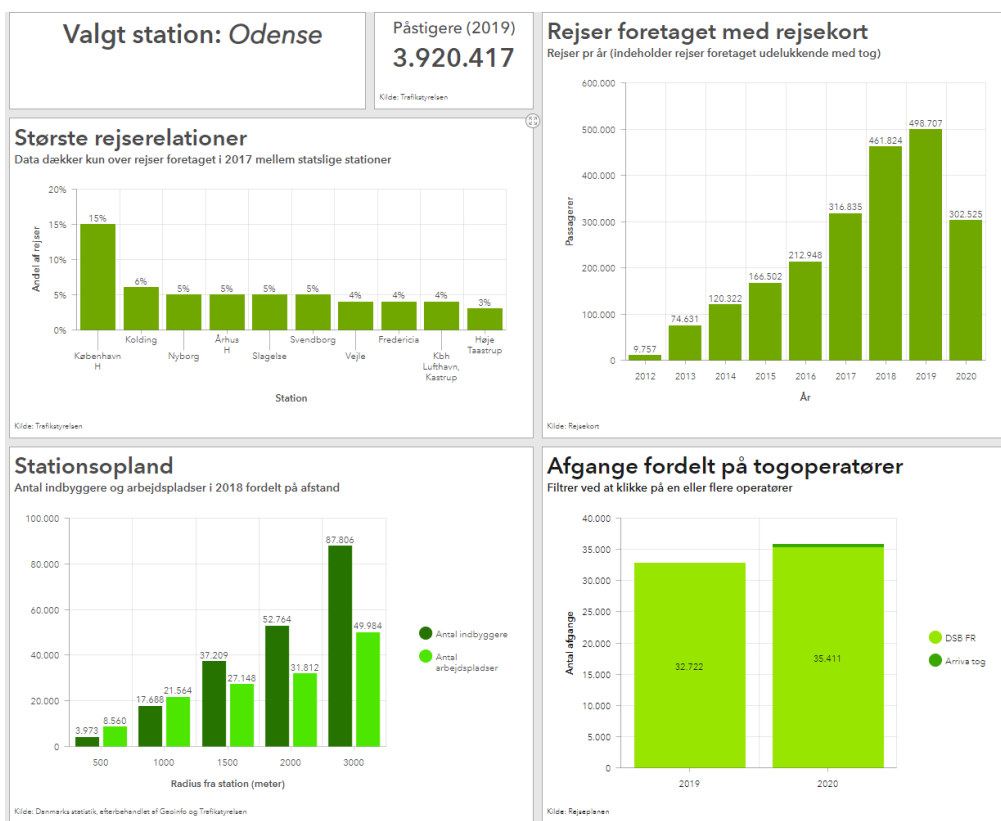
Kilde: Danmarks Statistik

## Passagertal.dk

Du kan finde yderligere data om trafikken på jernbane og i offentlige busser på [passagertal.dk](https://passagertal.dk)

På [passagertal.dk](https://passagertal.dk) kan man i stationskataloget under statsbaner bl.a. se antallet af rejser pr. station.

Nedenstående eksempel viser de data, der fremkommer, når Odense Station vælges. Det fremgår bl.a., at den største rejserelation er København H, og at der har været en stigning i antallet af rejser foretaget med rejsekort frem til 2019, hvorefter antallet faldt i 2020. I figuren nederst til venstre fremgår antal indbyggere og arbejdspladser i 2018 fordelt på afstand til stationen, mens diagrammet nederst til højre viser antallet af de forskellige togoperatørers afgange fra stationen.



Persontransporten med tog fordeler sig således, at lidt over halvdelen foregår øst for Storebælt (inklusive S-tog, metro og langt størstedelen af privatbanerne). 25 pct. af transportarbejdet krydser Storebælt, mens 18 pct. er regionaltrafik vest for Storebælt, jf. figur 2.8.

Figur 2.8 Procentvis fordeling af transportarbejdet med tog, 2016-2020

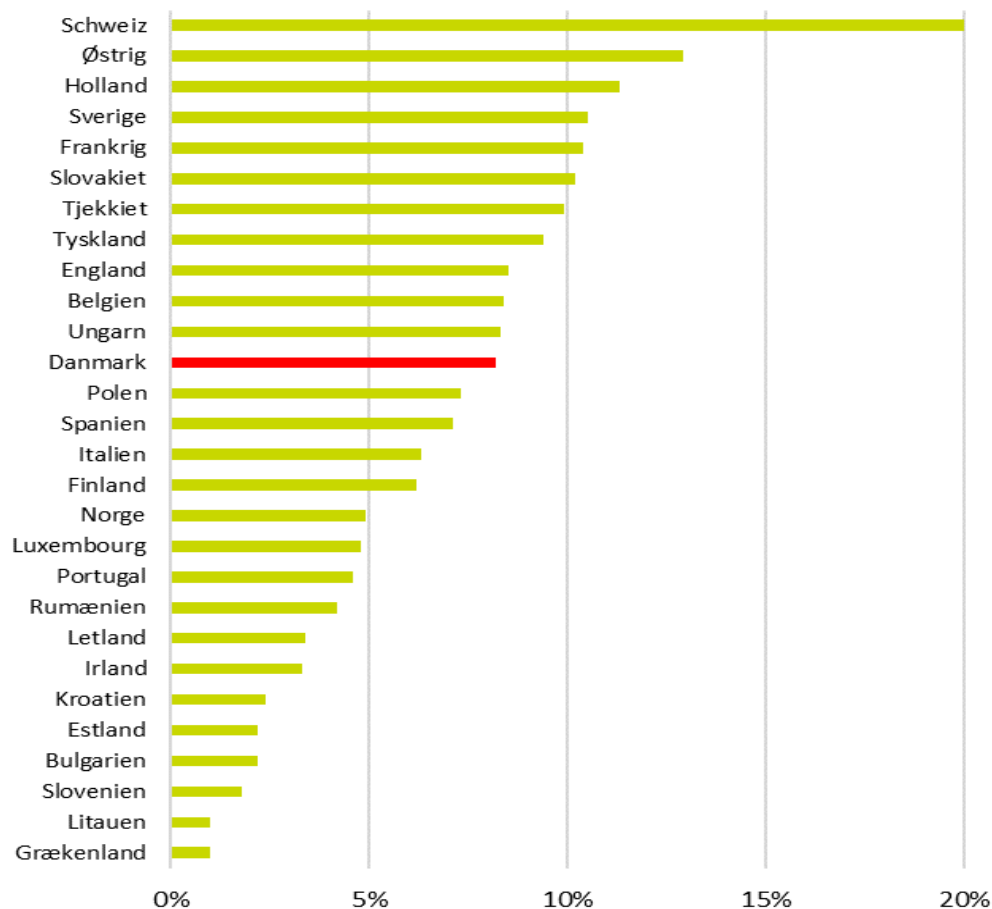
Togtype	2016	2017	2018	2019	2020
Øst for Storebælt	22%	22%	23%	22%	20%
Vest for Storebælt	18%	17%	16%	16%	18%
Over Storebælt	26%	27%	26%	26%	25%
Øresundstog	4%	4%	5%	5%	3%
Anden international trafik	2%	2%	2%	2%	1%
S-tog	20%	20%	20%	20%	21%
Metro	5%	5%	5%	6%	7%
Letbane	0%	0%	0%	1%	1%
Privatbaner	3%	3%	4%	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 fleste af de europæiske lande, vi normalt sammenligner os med, jf. figur 2.9. Det ses dog, at togets andel af den samlede transport er større i sammenlignelige lande som Holland og Sverige, mens andelen er lavere i Finland og Norge.

Figur 2.9 Togets andel af det samlede transportarbejde i udvalgte europæiske lande i 2019.



Note: Data for 2020 var ikke tilgængelige på tidspunktet for rapportens udarbejdelse

Kilde: Eurostat



### 3. Rejsekort

Brugen af rejsekortet var lavere i 2020 end i de foregående fire år.

Brugen af rejsekortet (excl. pendlerkort) steg fra 2016 til 2019, mens der i 2020 blev foretaget ca. 102 mio. rejsekortrejser, som dermed ligger 31 pct. under niveauet for 2019, 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 2016-2020 udgjort omkring 45 pct. af alle rejsekortrejser, jf. figur 3.2. Udviklingen i tilskuddet til off-peak rabatten kan ses i kapitel 5 (figur 5.5).

Figur 3.1 Rejsekortrejser i tusinder (excl. pendlerkort) fordelt efter rejsens geografi, 2016-2020

	2016	2017	2018	2019	2020	Udvikling 2019-2020
Øst for Storebælt	86.113	93.958	99.413	111.409	77.159	-31%
Vest for Storebælt	21.799	28.475	32.412	35.054	24.018	-31%
Øst/vest	586	762	887	853	400	-53%
I alt	108.498	123.195	132.713	147.315	101.577	-31%

Kilde: Trafikstyrelsen

Figur 3.2 Rejsekortrejser i off-peak i tusinde fordelt efter rejsens geografi, 2016-2020

	2016	2017	2018	2019	2020	Udvikling 2019-2020
Øst for Storebælt	39.703	43.504	46.514	52.808	36.072	-32%
Vest for Storebælt	7.871	10.457	12.030	13.313	9.145	-31%
I alt	47.575	53.961	58.544	66.121	45.217	-32%

Kilde: Trafikstyrelsen

#### Passagertal.dk

Du kan finde yderligere data om rejsekort på [passagertal.dk](https://passagertal.dk)

## 4. Billetpriiser

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

Siden 2008 har prisudviklingen skullet holde sig under et takststigningsloft. Trafikstyrelsen melder hvert forår et loft for årlige takststigninger ud. Takststigningsloftet for 2020 var 1,9 pct., jf. figur 4.1.

Takststigningsloftet er en procentsats, som den gennemsnitlige stigning i billetpriserne ikke må overstige. Trafikselskabernes og togoperatørernes takststigninger beregnes som et vægtet gennemsnit af stigningerne på de forskellige billettyper.<sup>1</sup> 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, 2016-2020

	2016	2017	2018	2019	2020
Takststigningsloft	1,3	0,0	1,4	2,0	1,9

Kilde: Trafikstyrelsen

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

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

Figur 4.2 Takststigninger i trafikselsskaberne i procent, 2016-2020

Selskab	2016	2017	2018	2019	2020
Movia*	2,0	0,5	1,2	2,1	1,6
Nordjyllands Trafikselskab	1,7	0,0	1,4	1,7	1,9
Midttrafik	1,9	0,0	1,4	2,0	1,9
Sydtrafik	0,0	0,7	1,4	1,8	1,9
Fynbus	1,2	-0,5	1,4	2,0	1,9
BAT	0,0	0,0	3,5	1,4	0,0
Vægtet Landsgennemsnit	1,7	0,3	1,3	2,0	1,7

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

Kilde: Trafikstyrelsen

<sup>1</sup> Omfatter standardprodukter og ikke kommercielle produkter, såsom DSB's Orange billetter

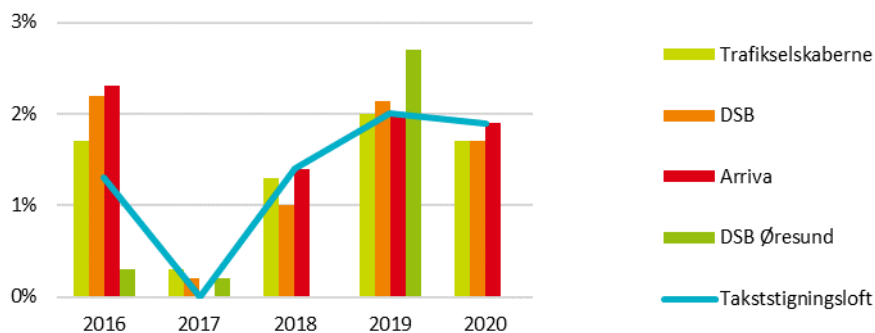
Figur 4.3 Takststigninger i jernbanevirksomhederne i procent, 2016-2020

Togoperatør	2016	2017	2018	2019	2020
DSB	2,2	0,2	1,0	2,1	1,7
Arriva	2,3	0,0	1,4	2,0	1,9
DSB Øresund	0,3	0,2	0,0	2,7	0,0

Kilde: Trafikstyrelsen

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

Figur 4.4 Årlige takststigninger samt takststigningsloft i procent, 2016-2020



Kilde: Trafikstyrelsen

#### 4.1 Prisudvikling i forskellige sektorer

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

Figur 4.4 Prisudvikling i den kollektive trafik og for bilhold, 2016-2020 (2016= indeks 100)

	2016	2017	2018	2019	2020
Forbrugerprisindekset	100	101,1	102,0	102,7	103,2
<i>Kollektiv trafik</i>					
Personbefordring tog	100	102,2	101,9	103,2	104,9
Personbefordring metro	100	100,0	100,8	104,3	111,8
Personbefordring bus	100	100,2	101,8	105,4	106,1
<i>Bilhold</i>					
Køb af personbiler	100	98,5	97,4	97,5	97,4
Brændstof personbiler	100	105,5	112,2	112,8	102,7
Reparation af biler mv.	100	101,7	103,7	104,9	105,8

Kilde: Danmarks Statistik

I perioden fra 2016-2020 er priserne på kollektiv trafik steget mere end det generelle forbrugerprisindeks. Den største prisstigning ses for personbefordring med metro, der

er steget med ca. 12 pct. i perioden. Befordring med bus og tog er steget med ca. 6 pct. Til sammenligning er forbrugerprisindekset steget med ca. 3 pct.

Prisen for bilhold viser en mere uensartet udvikling. Prisen på køb af personbil er faldet med ca. 3 pct. Prisen på brændstof er steget med ca. 3 pct. mens prisen for reparationer mv. er steget med ca. 6 pct.

Sammenholdes prisudviklingen for kollektiv trafik med bilhold så viser udviklingen, at det i faste priser er blevet dyrere at benytte kollektiv trafik og billigere at have personbil.

## 5. Offentligt tilskud til kollektiv trafik

Staten, kommunerne og regionerne giver alle tilskud til den kollektive trafik. Der gives direkte tilskud til driften, tilskud til investeringer og tilskud til nedsættelser af prisen på en række billettyper. Som noget særligt i 2020 udbetalte staten COVID-19 kompensation.

### 5.1 Trafikselskabernes indtægter for offentlig buskørsel

Trafikselskaberne har traditionelt set to indtægtskilder i form af passagerindtægter og tilskud fra kommuner og regioner. I 2020 fik Trafikselskaberne desuden udbetalt COVID-19 kompensation fra staten, og det totale tilskud inkl. kompensation udgjorde 5,1 mia. kr. jf. figur 5.1. Det er noget højere end de foregående år og en stigning på 21 pct. fra 2019 til 2020, hvilket skyldes, at der grundet COVID-19 har været færre passagerindtægter til at dække omkostningerne, som ikke er faldet tilsvarende.

COVID-19 kompensationen indgår som en del af de regionale og kommunale tilskud i figur 5.1. Ifølge figur B i forordet er den samlede COVID-19 kompensation opgjort til 894,2 mio. kr., hvoraf langt størstedelen omhandler offentlig buskørsel.

Tilskud og kompensationen udgjorde ca. 70 pct. af trafikselskabernes samlede indtægter i 2020, jf. figur 5.2. Herudover giver staten tilskud via en række passagerrabatordninger (disse indgår dog under trafikselskabernes passagerindtægter og udgør ca. 5 pct. af disse).

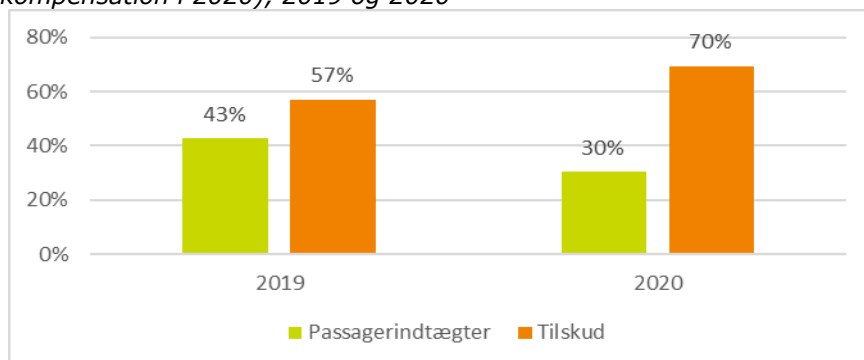
Figur 5.1 Tilskud til trafikselskaberne for offentlig bustrafik i mio. kr. (løbende priser), 2016-2020

	2016	2017	2018	2019	2020	Udvikling 2019-2020
Regionale tilskud	1.161	1.104	1.160	1.209	1.442	19%
Kommunale tilskud	2.798	2.851	2.960	3.011	3.648	21%
I alt	3.959	3.955	4.120	4.219	5.090	21%

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

Kilde: Trafikstyrelsen

Figur 5.2 Trafikselskabernes indtægter fordelt på passagerindtægter og tilskud (og kompensation i 2020), 2019 og 2020



Kilde: Trafikstyrelsen

## 5.2 Togtrafikkens indtægter

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

I 2020 blev der givet knap 6,6 mia. kr. i offentligt tilskud til togdriften i Danmark, jf. figur 5.3. De samlede tilskud til privatbanedrift steg markant fra 2017 til 2019, mens tilskuddet til DSB faldt. Det skyldes at nogle strækninger i Midt- og Nordjylland nu drives af de lokale trafikelskaber i stedet for DSB. Pr. januar 2022 har DSB modtaget 1.180,6 mio. kr. i kompensation som følge af COVID-19 i 2020. Arriva har modtaget 62,4 mio. kr. i kompensation. Kompensationen er udbetalt under tre forskellige ordninger. Statens COVID-19 kompensation til privatbanerne udgjorde 88,2 mio. kr.

I 2020 udgjorde statens kontraktbetaling 58 pct. af DSBs samlede indtægter, jf. figur 5.4.

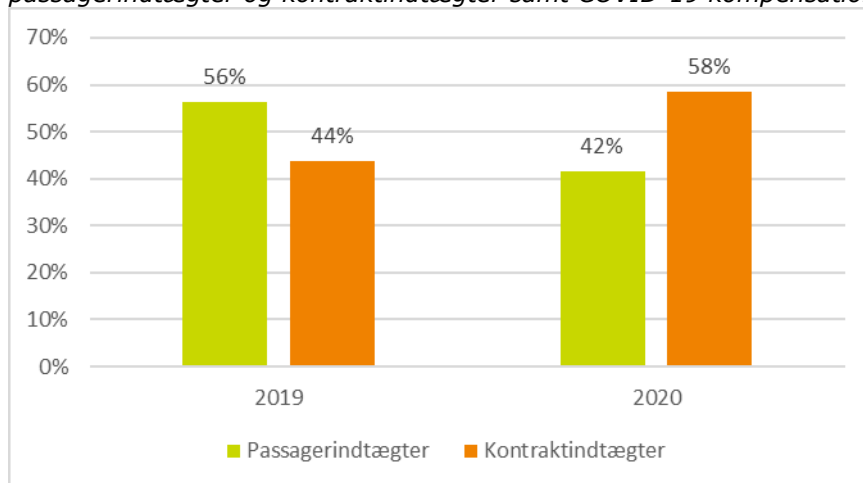
Figur 5.3 Driftstilskud til togtrafikken i mio. kr. (løbende priser), 2016-2020

	2016	2017	2018	2019	2020	Udvikling 2019-2020
DSB	4.073	4.269	3.884	3.996	5.526	38%
Arriva	232	231	224	224	321	43%
Privatbanerne	352	375	542	642	741	15%
I alt	4.786	4.875	4.650	4.863	6.588	35%

Note: Aarhus Letbane indgår sammen med privatbanerne i 2019 og 2020 samt for den del af 2018, hvor den var i drift

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

Figur 5.4 DSB's samlede indtægter i 2019 og 2020 procentvist fordelt på henholdsvis passagerindtægter og kontraktindtægter samt COVID-19 kompensation (kun i 2020)



Kilde: DSBs årsregnskab 2020



### 5.3 Tilskud til takstnedsættelser

Staten giver desuden tilskud til nedsættelse af prisen på en række billettyper, jf. figur 5.5. I 2020 gav staten tilskud på 661,5 mio. kr. til takstnedsættelser. Det var et fald på 18 pct. ift. 2019, primært som følge af et fald i tilskuddet til off-peak rabat på rejsekort samt ungdomskort, som følger rejseaktiviteten.

Figur 5.5 Tilskud til takstnedsættelser i mio. kr. (løbende priser) 2016-2020

	2016	2017	2018	2019	2020	Udvikling 2019-2020
Off-peak	214,3	239,9	259,9	298,6	180,0	-40%
Hævet aldersgrænse for børn	77,2	77,7	78,8	79,6	80,5	1%
Gratisgrænse for børn	50,7	51,0	51,7	52,2	52,8	1%
Ø-kort	9,0	9,1	9,2	9,3	9,4	1%
Tilskud til særlige rabatter*	116,5	117,8	121,0	122,1	123,4	1%
Ungdomskort	252,0	288,3	240,6	249,8	215,4	-14%
I alt	719,7	783,8	761,2	811,6	661,5	-18%

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. Faldet i tilskud til off peak rabat skyldes, at der generelt har været færre rejser i 2020 grundet COVID-19.

#### 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 færgerne 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 ungdomsuddannelser samt øvrige unge i alderen 16-19 år. Der gælder forskellige priser for de enkelte grupper. Faldet i tilskud til ungdomskort skyldes, at færre har købt ungdomskort i 2020 grundet COVID-19.

## 6. Fjernbuskørsel

Efter flere år med vækst er passagertallet i de private fjernbusser næsten halveret fra 2019 til 2020

### 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 2020 kørte følgende operatører fjernbusser internt i Danmark:

- Flixbus (mange ruter)
- KombardoExpressen (mange ruter)
- Gråhundbus (København-Bornholm)
- Thinggaard Express (Frederikshavn-Esbjerg)
- Rute 700 (Svaneke-Glostrup)
- Madsens Bustrafik (København-Nakskov)
- Johns Turistfart (Odense-Nykøbing F)



## 6.3 Tilskud

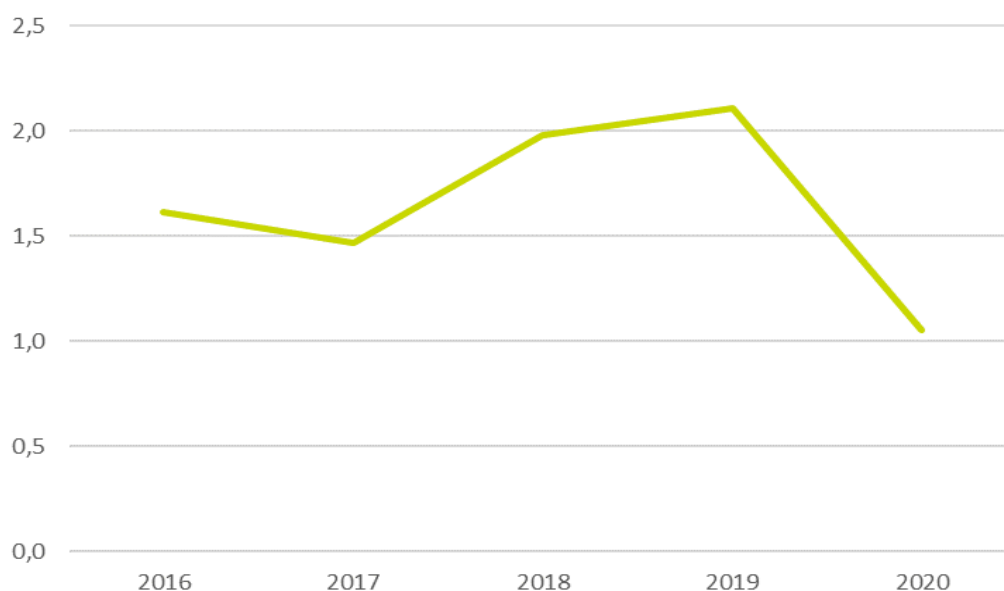
Fjernbusvognmændene har mulighed for at opnå kompensation for at yde rabatter til børn, studerende og pensionister. Frem til og med 2018 har fjernbusvognmændene kunne modtage kompensation for alle rejserelationer. Fra 2019 blev ordningen begrænset til kun at gælde rejser til eller fra et yderområde.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

Tilskuddet var i 2020 på 1,1 mio. kr., hvilket er væsentlig under tilskuddet i 2019 på 1,6 mio. kr. Faldet skyldes primært færre passagerer grundet COVID-19.

## 6.4 Passagerer i fjernbusserne

Det samlede passagertal i fjernbusserne er steget fra ca. 1,6 mio. i 2016 til ca. 2,1 mio. passagerer i 2019, jf. figur. 6.1. Det skyldes bl.a., at udbuddet af ruter er blevet større, 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. I 2020 er antallet af passagerer faldet til 1,1 mio. grundet COVID-19.

Figur 6.1 Passagertal i mio. i fjernbusserne, 2016-2020



Kilde: Trafikstyrelsen

## 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 trafikelskaberne, jf. lov om trafikelskaber, § 11. Den individuelle handicapkørsel er et supplement til den kollektive trafik for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede.

Den visiterede har ret til mindst 104 enkeltture om året.

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

Antallet af rejser med handicapkørsel er faldet med 29 pct. fra 2019 til 2020 hvilket skyldes den generelt lavere aktivitet grundet COVID-19. Passagerfinansieringsgraden er gennemsnitligt 17 pct. i 2020, jf. figur 7.1.

Figur 7.1 Nøgletal for individuel handicapkørsel, regnskab 2020

	2016	2017	2018	2019	2020	Udvikling 2019-2020
Antal rejser i alt	977.548	989.195	1.228.488	1.358.554	960.860	-29%
Visiterede ultimo året	61.582	61.855	60.733	65.103	65.094	0%
Gns. antal rejser pr. visiteret	16	16	20	21	15	-29%
Offentligt tilskud pr. rejse (kr.)	229	234	217	214	259	21%
Offentligt tilskud pr. visiteret pr. år (kr.)	3.636	3.736	4.387	4.474	3.817	-15%
Passagerfinansieringsgrad	20%	21%	18%	19%	17%	

Kilde: Trafikstyrelsen

### 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 udbydes til ca. halv pris, således at der samlet betales for en billet.

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

## 8. Flextur

Anvendelsen af Flextur faldt med en tredjedel fra 2019 til 2020.

Flextur er et kollektivt trafikprodukt udviklet af trafiksselskaberne. Alle trafiksselskaber tilbyder Flextur, men ikke alle kommuner er med i ordningen. Flextur er et tilbud til alle borgere om at blive kørt fra adresse til adresse mod egenbetaling, som er højere end den almindelige takst. 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 trafiksselskabets koncept for Flextur. Langt de fleste kommuner tilbyder Flextur. Det er primært kommunerne i hovedstadsområdet, som ikke tilbyder ordningen.

Flextur er kendetegnet ved:

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

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

Det samlede antal Flexture faldt med ca. 33 pct. fra 2019 til 2020, jf. figur 8.1. Den faldende aktivitet skyldes COVID-19.

Figur 8.1 Antal rejser pr. år med flextur, 2016-2020

	2016	2017	2018	2019	2020	Udvikling 2019-2020
Antal rejser	873.125	911.219	967.890	977.721	657.857	-33%

Kilde: Trafikstyrelsen

## 9. Miljø

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

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

Energiforbruget i den kollektive trafik udgør kun en meget lille del - ca. 6 pct. - af transportens samlede energiforbrug i Danmark<sup>2</sup>.

### *Fremtidens tog er elektriske*

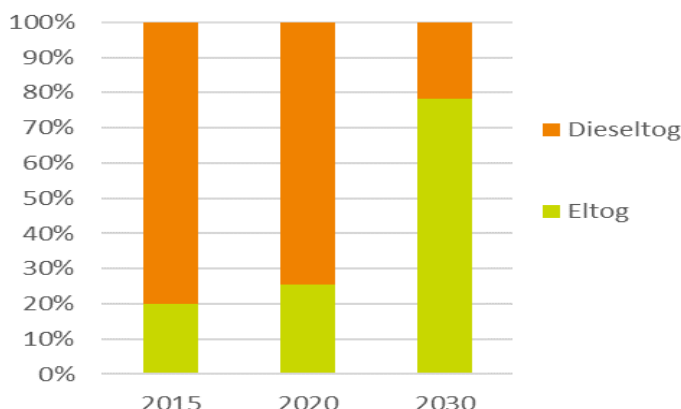
Diesel udgør i dag fortsat langt størstedelen - ca. 72 pct. - af persontogenes energiforbrug, jf. figur 9.1.

Det skyldes, at kun en mindre del af det danske jernbanenet er elektrificeret. I takt med de planlagte elektrificeringer af jernbanens hovedstrækninger, forventes el i 2030 at udgøre knap 80 pct. af persontogenes samlede energiforbrug. Dermed bliver det muligt at mindske CO<sub>2</sub>-udslippet fra togdriften betydeligt.

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

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

Figur 9.1 Energiforbruget til persontog i Danmark fordelt på diesel og el, 2015, 2020 og 2030 (forventet)



Kilde: Trafikstyrelsen og Energistyrelsen

<sup>2</sup> Kilde: Energistyrelsens Klimastatus og -fremskrivning KF21 <https://ens.dk/service/fremskrivninger-analyser-modeller/klimastatus-og-fremskrivning>

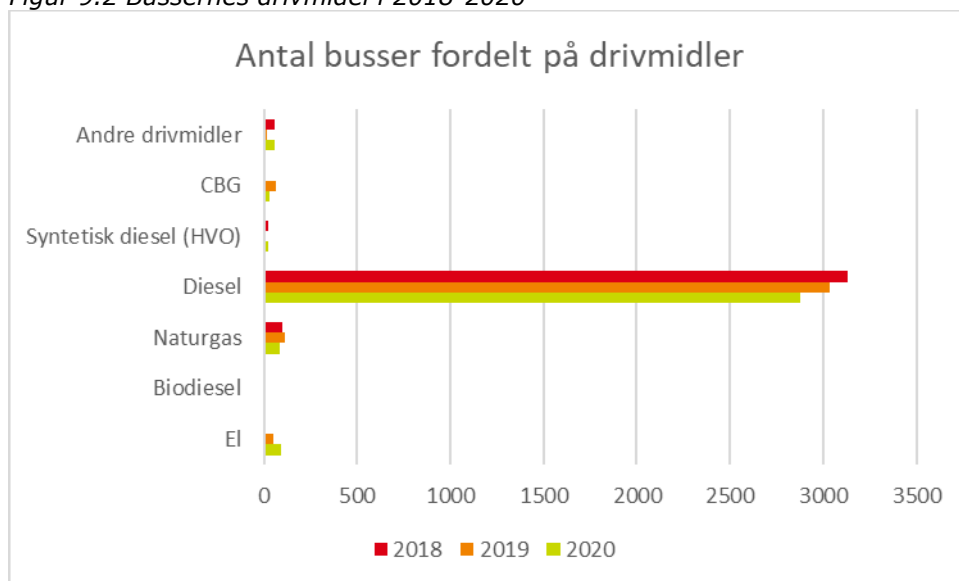




### Mange busser forventes udskiftet i de kommende år

I 2019 var langt størstedelen af busserne fortsat dieselbusser. Samlet set havde trafik-selskaberne 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 drivmiddel i 2018-2020



Kilde: Trafikstyrelsen

Alle trafik-selskaber 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 (2022-2024) forventer trafik-selskaberne at udbyde omkring 1.600 busser, svarende til knap halvdelen af al buskørsel i landet. Der er derfor også på kort sigt gode muligheder for at påvirke bustrafikken i en mere miljøvenlig retning. Trafik-selskaberne opererer med lange kontraktperioder. Hvis de eksisterende kontrakter forkortes – fx for at frem-skynde grøn omstilling – vil det betyde højere omkostninger. Det er mest omkost-nings effektivt at omstille grønt i forbindelse med nye udbud.

## 10. Sommerpakken

Den 15. juni 2020 indgik regeringen og Venstre, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti og Alternativet en aftale indeholdende en række initiativer til en genopretningspakke, der havde til formål at stimulere dansk økonomi. Aftalen, som kaldes sommerpakken, gav bl.a. mulighed for billigere kollektiv transport i løbet af sommeren 2020.

Sommerpakken gav danskerne mulighed for at opleve Danmark som et turistmål, samt understøtte den danske økonomi og nogle af de erhverv, hvis økonomi var mærket af COVID-19.

Sommerpakken indeholder flere initiativer, dog med hovedfokus på den kollektive transport og færgetransporten. I denne rapport er fokus på de ordninger, som Trafikstyrelsen administrerer. Disse er:

- Gratis indenrigsfærger i juli for gående og cyklister
- Rejsepas – 8 dages fri-rejse-billet med kollektiv transport
- Gratis handicaptransport i sommerferien

### 10.1 Gratis indenrigsfærger i juli for gående og cyklister

Som en del af regeringens initiativer blev der mulighed for gratis transport på alle indenrigs færgeruter i juli 2020, gældende for gående passagerer, samt passagerer, der medtog cykler. Alle indenrigsfærger kunne tilmelde sig ordningen, dog ikke havnebusser, turbåde eller oplevelsessejladser.

Samtlige af de 53 indenrigsfærgeruter tilmeldte sig ordningen, og tiltaget blev taget godt imod af befolkningen. Der skete en procentvis stigning i antallet af gående ombord på færgerne på 60 pct. fra 2019 til 2020 og en procentvis stigning i antallet af cykler på 120 pct. fra 2019 til 2020.

Trafikstyrelsen administrerede ordningen, hvor der blev udbetalt kompensation til færgerne på i alt 67,7 mio. kr.

Figur 10.1 Passagerer på indenrigsfærger i juli 2019 og juli 2020

	Juli 2019	Juli 2020
Antal gående	670.932	1.074.215
Antal cykler	73.529	161.696

Kilde: Trafikstyrelsen



## 10.2 Rejsepas – 8 dages fri-rejse-billet med kollektiv transport

En del af Sommerpakken var det såkaldte Rejsepas, der gav mulighed for fri rejse med al kollektiv transport (tog, bus, metro, lokalbaner og letbane) i en periode på otte sammenhængende dage i perioden 27. juni – 8. august (skolernes sommerferie) til en fast lav pris på 299 kr. for voksne og 149 kr. for børn. Initiativet skulle ses i lyset af, at mange danskere pga. COVID-19 forventede at ville holde deres sommerferie i Danmark.

På under en uge blev der i alt solgt 47.405 rejsepas til voksne og 3.111 rejsepas til børn. Salget af rejsepas blev stoppet ultimo juni, idet der af bevillingsmæssige hensyn var fastsat et maksimum på antallet af solgte rejsepas på i alt 50.000 pas.

Staten ydede trafikvirksomhederne et fast tilskud pr. solgt rejsepas, og dermed tilførte staten et samlet tilskud til trafikvirksomhederne vedr. rejsepasset på ca. 36,7 mio. kr.

## 10.3 Gratis handicaptransport i sommerferien

En anden del af sommerpakken var indførelsen af to gratis ture på maksimalt 50 km. med individuel handicapkørsel over sommeren. Turene skulle tilbydes alle, der var visiteret til individuel handicapkørsel og skulle således være uden egenbetaling.

Der blev afsat 6 mio. kr. til initiativet, som blev fordelt forholdsmæssigt til kommunerne efter indbyggertal. Der blev dog kun udbetalt til de kommuner, der kunne bekræfte at midlerne var udmøntet. Flere kommuner brugte ikke ordningen, og andre kommuner kun i begrænset omfang, hvorfor der blev udmøntet 1,86 mio. kr. jf. nedenstående tabel.

Figur 10.2 Udbetaling til trafikselskaber vedr. gratis handicapkørsel, 2020

	Udbetalt beløb
Movia	336.946
FynBus	75.203
Sydtrafik	52.838
Midttrafik	990.102
NT	388.792
BAT	14.661
<b>I alt</b>	<b>1.858.543</b>

Kilde: Trafikstyrelsen

# Bilag 1 Den kollektive trafik i tal

## Nøgletal for togtrafikken

Table 1. Antal påstigere i togtrafikken 2010-2020 (mio. påstigere)

mio. passagerer	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Øst for Storebælt	40,6	38,4	38,9	38,8	39,4	41,8	40,6	41,5	41,8	41,4	23,6
Vest for Storebælt	21,1	21,8	22,4	23,9	24,0	22,1	22,2	20,1	19,6	19,3	14,1
Øst-Vestdanmark	8,4	8,5	8,8	8,8	8,6	8,3	8,0	8,0	7,6	7,8	5,2
Over Øresund	10,3	10,7	11,1	11,5	11,4	12,1	11,9	11,9	12,4	12,8	5,1
Anden international trafik	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	0,8	0,7	0,7	0,8	0,3
<b>Total fjern- og regional</b>	<b>81,3</b>	<b>80,2</b>	<b>82,0</b>	<b>84,0</b>	<b>84,4</b>	<b>85,2</b>	<b>83,4</b>	<b>82,3</b>	<b>82,1</b>	<b>82,0</b>	<b>48,3</b>
S-tog	93,0	103,4	106,1	109,2	112,0	114,1	116,3	112,3	111,1	111,9	76,3
Metro	52,5	54,2	54,3	55,4	55,9	57,2	60,9	63,5	64,7	78,9	63,7
Letbane	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	3,3	4,8	3,6
Privatbaner	11,2	12,1	12,1	12,7	11,9	12,9	11,7	12,0	12,2	12,7	9,3
<b>Total lokale baner</b>	<b>156,7</b>	<b>169,7</b>	<b>172,5</b>	<b>177,3</b>	<b>179,8</b>	<b>184,3</b>	<b>188,9</b>	<b>187,8</b>	<b>191,3</b>	<b>208,3</b>	<b>152,9</b>
<b>Total alle baner</b>	<b>238,0</b>	<b>249,9</b>	<b>254,6</b>	<b>261,3</b>	<b>264,2</b>	<b>269,5</b>	<b>272,3</b>	<b>270,1</b>	<b>273,3</b>	<b>290,3</b>	<b>201,2</b>

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

Kilde: Danmarks Statistik

Table 2. Antal påstigere i togtrafikken 2010-2020 (2010=indeks 100, 2018=indeks 100 for letbane)

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

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

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 3. Personkilometer i togtrafikken 2010-2020 (mio. personkm)

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

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

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 4. Personkilometer i togtrafikken 2010-2020 (2010=indeks 100, 2018=indeks 100 for letbane)

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

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

Kilde: Danmarks Statistik

## Nøgletal for den offentlige buskørsel (ikke fjernbuskørsel)

Tabel 5. Udvikling i køreplantimer og påstigere for alle trafiksselskaber, 2010-2020

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

Kilde: Trafikstyrelsen

Tabel 6. Udvikling i køreplantimer og påstigere for alle trafiksselskaber 2010-2020 (2010=indeks 100)

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

Kilde: Trafikstyrelsen

Tabel 7. Udvikling i køreplantimer og påstigere fordelt på trafiksselskaber 2010-2020 (2010=indeks 100)

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

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

Note: Nordjyllands Trafiksselskab har ændret opgørelsesmetode fra 2019.

Kilde: Trafikstyrelsen

Tabel 8. Udvikling i udgifter, passagerindtægter og tilskud for alle trafiksselskaber 2010-2020

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Udgifter (mio. kr.)	6.660	6.848	6.992	7.097	7.242	7.147	7.260	7.256	7.330	7.387	7.315
Passagerindtægter (mio. kr.)	3.010	3.014	3.103	3.227	3.264	3.159	3.301	3.331	3.210	3.168	2.227
Tilskud (mio. kr.)	3.650	3.834	3.889	3.871	3.979	4.007	3.959	3.955	4.120	4.219	4.910
Passagerfinansieringsgrad	45%	44%	44%	45%	45%	44%	45%	46%	46%	43%	30%

Kilde: Trafikstyrelsen

## Nøgletal for den individuelle handicapkørsel

Trafikselskaberne indberetter årligt data for individuel handicapkørsel til Trafikstyrelsen.

Tabel 9. Nøgletal for individuel handicapkørsel for alle trafikselskaber 2010-2020

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Passagerfinansieringsgrad	16%	16%	18%	19%	20%	20%	21%	21%	18%	19%	17%
Antal visiterede	48.179	50.102	50.512	49.970	51.856	60.432	61.582	58.645	60.623	65.103	65.094
Antal rejser (tusinde)	843	904	854	871	901	893	978	989	1.227	1.359	961
Gns. antal ture pr. visiteret	17,5	18,0	16,9	17,4	17,4	14,8	15,9	16,9	20,2	20,9	14,8
Gennemsnitlig turlængde (km)	12,9	12,1	12,9	12,6	12,3	12,4	12,2	12,3	10,9	10,8	11,0
Persontransportarbejde (1000 personkm)	10.915	10.945	11.053	10.971	11.122	11.042	11.919	12.195	13.430	14.717	10.573

Kilde: Trafikstyrelsen

Tabel 10. Nøgletal for individuel handicapkørsel for alle trafikselskaber 2010-2020 (2010=indeks 100)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Passagerfinansieringsgrad	100	100	113	119	125	125	131	131	113	119	109
Antal visiterede	100	104	105	104	108	125	128	122	126	135	135
Antal rejser (1000)	100	107	101	103	107	106	116	117	146	161	114
Gns. antal ture pr. visiteret	100	103	97	100	99	84	91	96	116	119	84
Gennemsnitlig turlængde (km)	100	94	100	97	95	95	94	95	84	83	85
Persontransportarbejde (1000 personkm)	100	100	101	101	102	101	109	112	123	135	97

Kilde: Trafikstyrelsen

## Takster og takstudvikling

Tabel 11. Trafikselskabernes procentvise takstudvikling 2010-2020

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

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

Kilde: Trafikstyrelsen

Tabel 12. Jernbanevirksomhedernes procentvise takstudvikling 2010-2020

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

Kilde: Trafikstyrelsen