



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Danish Transport, Construction and Housing Authority

Den kollektive trafik i Danmark

Status over udviklingen i sektoren 2017

Forord

Denne rapport omhandler udviklingen i den kollektive trafik frem til 2017. 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	3
1.1	Banetrafikken	3
1.2	Togoperatører på statens baner	4
1.3	Bus- og privatbanetrafik	6
1.4	Metro- og letbanetrafik	7
2.	Udvikling i bus- og togtrafikken	8
2.1	Samlet påstigertal i tog og bus	8
2.2	Bustrafikkens udvikling	8
2.3	Togtrafikkens udvikling	10
3.	Rejsekort	13
3.1	Udvikling i brug af rejsekortet	13
3.2	Off peak-rabat	14
4.	Billetpriser	15
4.1	Takststigninger og takstloft	15
5.	Offentligt tilskud til kollektiv trafik	18
5.1	Trafikselskabernes indtægter	18
5.2	Togtrafikkens indtægter	19
5.3	Tilskud til takstnedsættelser	20
6.	Fjernbuskørsel	21
6.1	Ruter	21
6.2	Operatører	22
6.3	Tilskud	22
6.4	Passagerer	22
7.	Tilgængelighed	23
7.1	Den individuelle handicapkørsel	23
7.2	Tilgængelighed i togtrafikken	23
8.	Flextur	24
Bilag 1 Den kollektive trafik i tal		25
Bilag 2 Aktører i den kollektive trafik		30

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. En oversigt over aktører i den kollektive trafik findes i bilag 2.

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 den kommende letbanedrift i de tre største byer.

1.1 Banetrafikken

For banetrafikken på det statslige banenet gælder, at staten fastlægger kravene til trafikens serviceniveau og 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. togdrift, billetsalg mv.



Kontrakter kan indgås som nettokontrakter eller bruttokontrakter. I nettokontrakter modtager togoperatøren alle billetindtægter samt en fast basisbetaling, mens togoperatøren modtager fast betaling for den udførte kørsel ved bruttokontrakter. I begge typer kan der laves incitamentsstrukturer, så togoperatøren belønnes for fx passagerfremgang, højere kundetilfredshed mm.

1.2 Togoperatører på statens baner

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 mellem f.eks. København- Stockholm (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-, regionaltogets- og S-togstrafik på forhandlet kontrakt med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Den nuværende kontrakt, der er en nettokontrakt, løber frem til 2024.

Figur 1.1 Togoperatører på statens baner og øvrige baner, 2017



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Arriva

Arriva Tog A/S har siden 2003 kørt tog på de midt- og vestjyske strækninger. I foråret 2009 vandt Arriva Trafikstyrelsens genudbud 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), som ejes af den tyske stat. I 2018 genvandt Arriva kontrakten for perioden 2020-2028 med en option på yderligere to år. Arriva har i den nye kontrakt fået tilføjet strækningerne Odense-Svendborg og Vejle-Struer, der i dag drives af DSB.

DSB Øresund

DSB First vandt i 2007 Trafikstyrelsens udbud af trafikken på strækningen fra Helsingør over København H og videre til Sverige. DSB First startede med at køre tog på strækningen den 11. januar 2009. Øresundstrafikken er pr. 13. december 2015 igen overgået til DSB som en del af den samlede kontrakt med staten.

Lokale operatører

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.

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.

Fra august 2016 er togdriften indstillet på Aarhus Nærbane (Grenaa-Aarhus-Odder), hvor DSB og Midtjyske jernbaner hidtil har været operatører. Aarhus Letbane overtager løbende driften i takt med færdiggørelsen af letbanen mellem Odder og Grenaa.

Endelig er det besluttet, at Movia/Lokaltog overtager driften af den nordlige del af "Lille Syd" i 2020. Dermed bliver der direkte forbindelse fra Faxe og Stevn til Roskilde via Køge. Den nye direkte forbindelse vil supplere den kommende, statslige regionaltogsbetjening fra Næstved via Køge til København.

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.



1.3 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 passagerabatordninger.

Trafikselskaberne blev i 2007 oprettet af regionerne, og hver kommune deltager i trafikselskabet. Der er betydelige forskelle på trafikselskabernes størrelse. Der er ligeledes forskelle mellem trafikselskaberne, hvad angår antal køreplantimer, køreplankilometer og transportarbejdet. Disse forskelle skyldes i høj grad befolkningstætheden, der har stor betydning for, hvilket driftsomfang der kan opretholdes, samt hvor stort behovet for kollektiv trafik er.

Fra 2015 og frem har tre ø-kommuner – Ærø, Samsø og Fanø – udmeldt sig fra det regionale trafikselskab og driver nu selv bustrafikken.

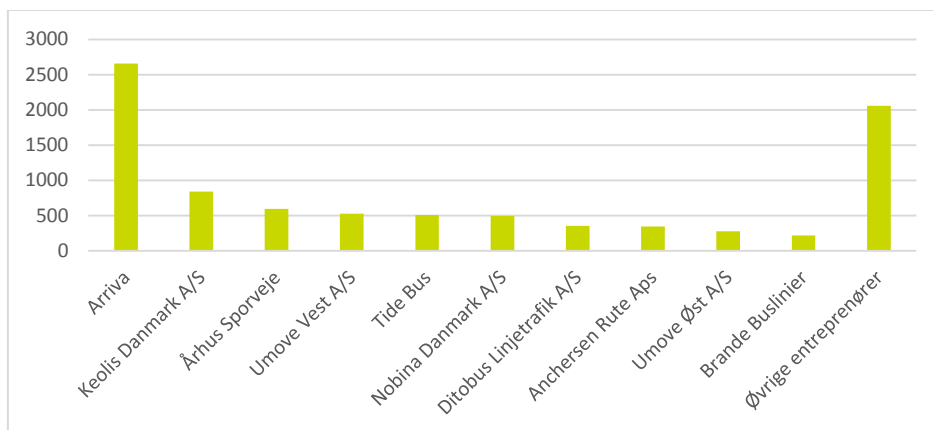
Figur 1.2 Antal buspåstigninger pr. indb. pr. trafikselskab 2013-2017

	2013	2014	2015	2016	2017
Movia	71,1	69,9	68,4	65,6	64,5
Fynbus	31,5	32,4	32,3	32,1	27,8
Sydtrafik	26,7	26,2	25,0	25,6	25,6
Midttrafik	48,9	45,2	45,6	43,2	39,5
NT	43,7	43,9	43,8	44,0	43,5
BAT	47,2	48,6	48,7	49,3	49,5
Landsgennemsnit	54,0	52,7	52,0	50,2	48,6

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Arriva er den største busoperatør, jf. figur 1.3, med ca. 30 pct. af det samlede antal køreplantimer i køreplanåret 2017/18. Der er samtidig en række mindre operatører på kontrakt med et trafikselskab.

Figur 1.3 Antal buskøreplantimer pr. operatør, budget 2017/2018



Note: Entreprenørforhold opgøres på baggrund af indgåede kontrakter i september måned, som derefter omregnes til årstal. Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

1.4 Metro- og letbanetrafik

Metro

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 forventes at åbne i 2019. Metroselskabet ejes i fællesskab af staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune.

Letbaner

Aarhus Letbane ejes ligeligt af Region Midtjylland og Aarhus Kommune. Bestyrelsen består af syv medlemmer, som er udpeget af Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Den første etape af letbanen er taget i brug ultimo 2017.

Odense Letbane ejes af Odense Kommune og har en bestyrelse på fem medlemmer. Odense Letbane forventes at være i drift i 3. kvartal 2021.

Hovedstadens Letbane ejes i 2017 af staten, Region Hovedstaden og 11 hovedstadskommuner. Bestyrelsen består af 9 medlemmer: 5 statslige repræsentanter, 2 kommunale repræsentanter og 2 regionale repræsentanter. Staten er udtrådt af ejerkredsen ved lovændring i 2018. Hovedstadens Letbane forventes at være i drift fra 2025.



2. Udvikling i bus- og togtrafikken

Tendensen i bus- og togtrafikken er, at lidt færre personer rejser med den kollektive bustrafik, mens lidt flere tager toget

2.1 Samlet påstigertal i tog og bus

Det samlede antal påstigere i den kollektive trafik har i perioden 2013-2017 ligget nogenlunde konstant på lige over 600 mio. påstigere årligt. En del af bus- og togpåstigningerne foretages som en del af den samme kollektive rejse fra A til B. Tendensen går i retning af lidt færre busrejser og lidt flere togrejser.

Figur 2.1 Antal påstigere i mio. i den kollektive trafik, 2013-2017

	2013	2014	2015	2016	2017
Tog	261,3	264,3	269,5	272,3	270,1
Bus	352,1	347,3	346,0	339,1	331,2
I alt	613,4	611,6	615,5	611,4	601,3

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

Passager: En passager tæller som én, uanset hvor mange kollektive transportmidler, der benyttes på rejsen fra A til B.

Påstiger: En påstiger tæller for hver gang, han stiger på en bus, et tog og/eller en metro.

Påstigertallet vil således altid være højere end passagertallet.

2.2 Bustrafikkens udvikling

Over de seneste fem år har antallet af påstigere i busserne været svagt faldende, jf. figur 2.2. Transportarbejdet med bus har til gengæld ligget på nogenlunde samme niveau i perioden, jf. figur 2.3.

Figur 2.2 Antal påstigere i mio. i den offentlige bustrafik, 2013-2017

	2013	2014	2015	2016	2017
Movia	211,5	209,9	207,3	203,5	201,8
Fynbus	18,1	18,3	18,6	17,5	15,7
Sydtrafik	21,7	20,7	20,6	21,2	21,2
Midttrafik	70,0	67,3	68,4	65,3	60,6
NT	29,2	29,2	29,2	29,4	29,7
BAT	1,7	1,9	1,9	2,0	2,0
I alt	352,1	347,3	346,0	339,1	331,2

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Figur 2.3 Personkilometer i mio. i den offentlige busstrafik, 2013-2017

	2013	2014	2015	2016	2017
Movia	995,6	995,5	975,1	963,6	967,2
Fynbus	188,3	193,1	201,0	189,4	183,3
Sydtrafik	199,0	189,7	181,9	213,2	222,8
Midttrafik	671,8	646,2	670,6	737,4	624,2
NT	264,0	278,8	279,4	297,0	299,9
BAT	17,2	21,1	21,1	21,4	23,0
I alt	2.335,9	2.324,5	2.329,1	2.421,9	2.323,8

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.

Trafikarbejde er derimod omfanget af tog og bussers kørsel. Trafikarbejde måles i togkilometer eller buskilometer.

Omfanget af buskørslen måles i køreplantimer, der udtrykker, hvor meget busserne rent faktisk kører. Jf. figur 2.3 har omfanget af køreplantimer været nogenlunde konstant de seneste 5 år.

Figur 2.4 Køreplantimer i tusinder i den offentlige busstrafik, 2013-2017

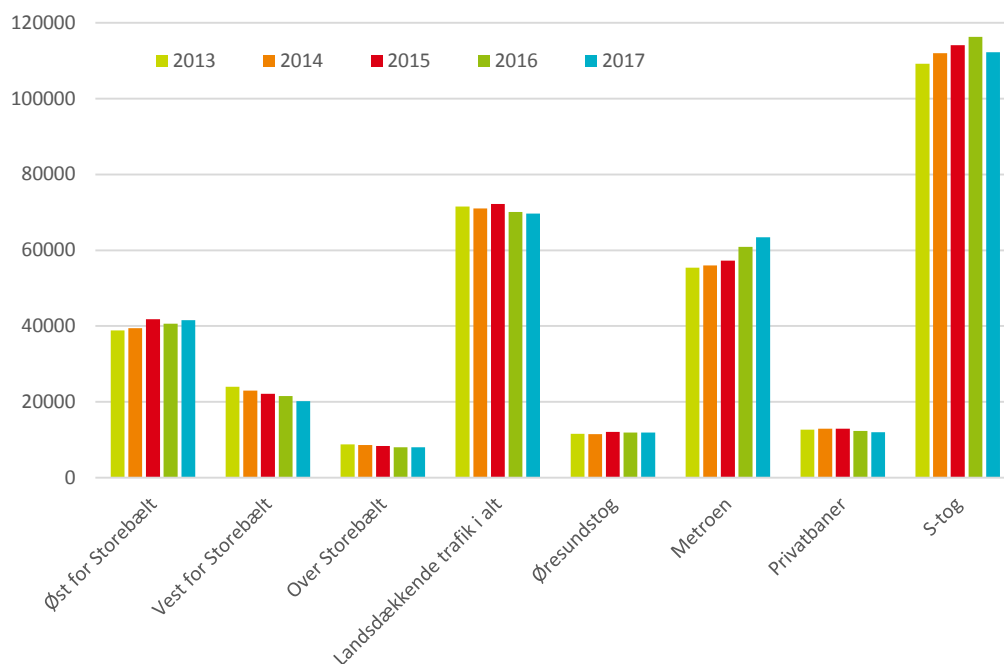
	2013	2014	2015	2016	2017
Movia	4.292,7	4.322,9	4.234,6	4.302,4	4.253,9
Fynbus	612,1	610,4	636,5	673,6	648,4
Sydtrafik	863,9	826,0	828,8	838,8	844,7
Midttrafik	2.055,3	2.029,5	2.015,4	2.025,8	1.992,3
NT	929,0	908,8	901,9	912,6	934,2
BAT	84,3	83,4	82,2	82,8	85,0
I alt	8.837,2	8.780,9	8.899,4	8.836,0	8.771,4

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

2.3 Togtrafikkens udvikling

Siden 2013 er påstigertallet steget i S-tog, metro og regionaltog øst for Storebælt, mens der har været fald på regionaltog vest for Storebælt. Antallet der krydser Storebælt med tog, er også faldet lidt. Det skyldes bl.a. konkurrencen fra fjernbusserne. Transportarbejdet med tog fortsatte i 2017 den faldende tendens fra de foregående år, jf. figur 2.6.

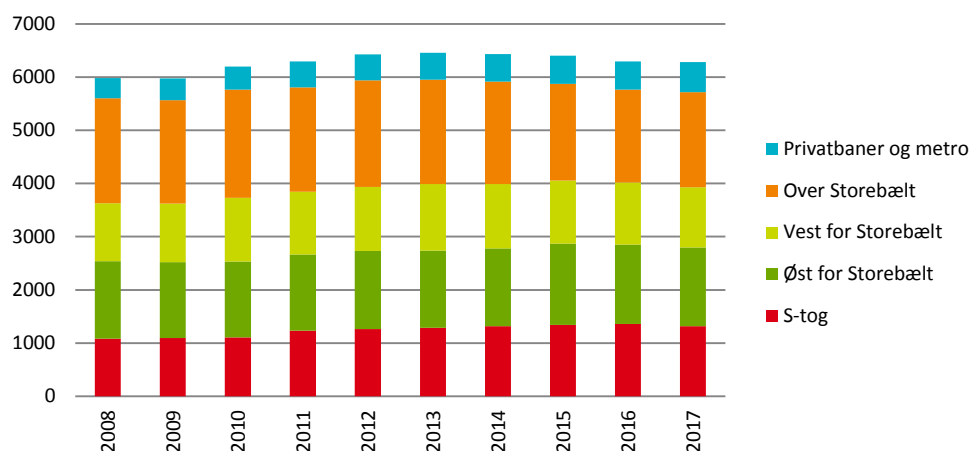
Figur 2.5 Antal påstignere i tusinder i togtrafikken, 2013-2017



Note: *Landsdækkende togtrafik i alt* er en sum af togtrafikken Øst for Storebælt, vest for Storebælt og over Storebælt.

Kilde: Danmarks Statistik

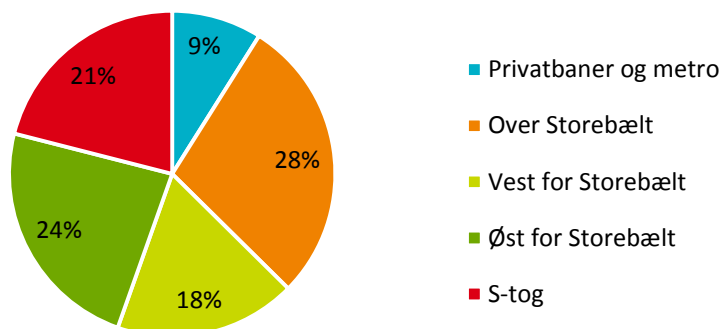
Figur 2.6 Udviklingen i persontransporten med tog i mio. personkilometer, 2008-2017.



Kilde: Danmarks Statistik

Persontransporten fordeler sig således, at over halvdelen foregår øst for Storebælt (inklusive S-tog, metro og langt størstedelen af privatbanerne), mens 28 pct. krydser Storebælt. De resterende 18 pct. er regionaltrafikken vest for Storebælt, jf. figur 2.7.

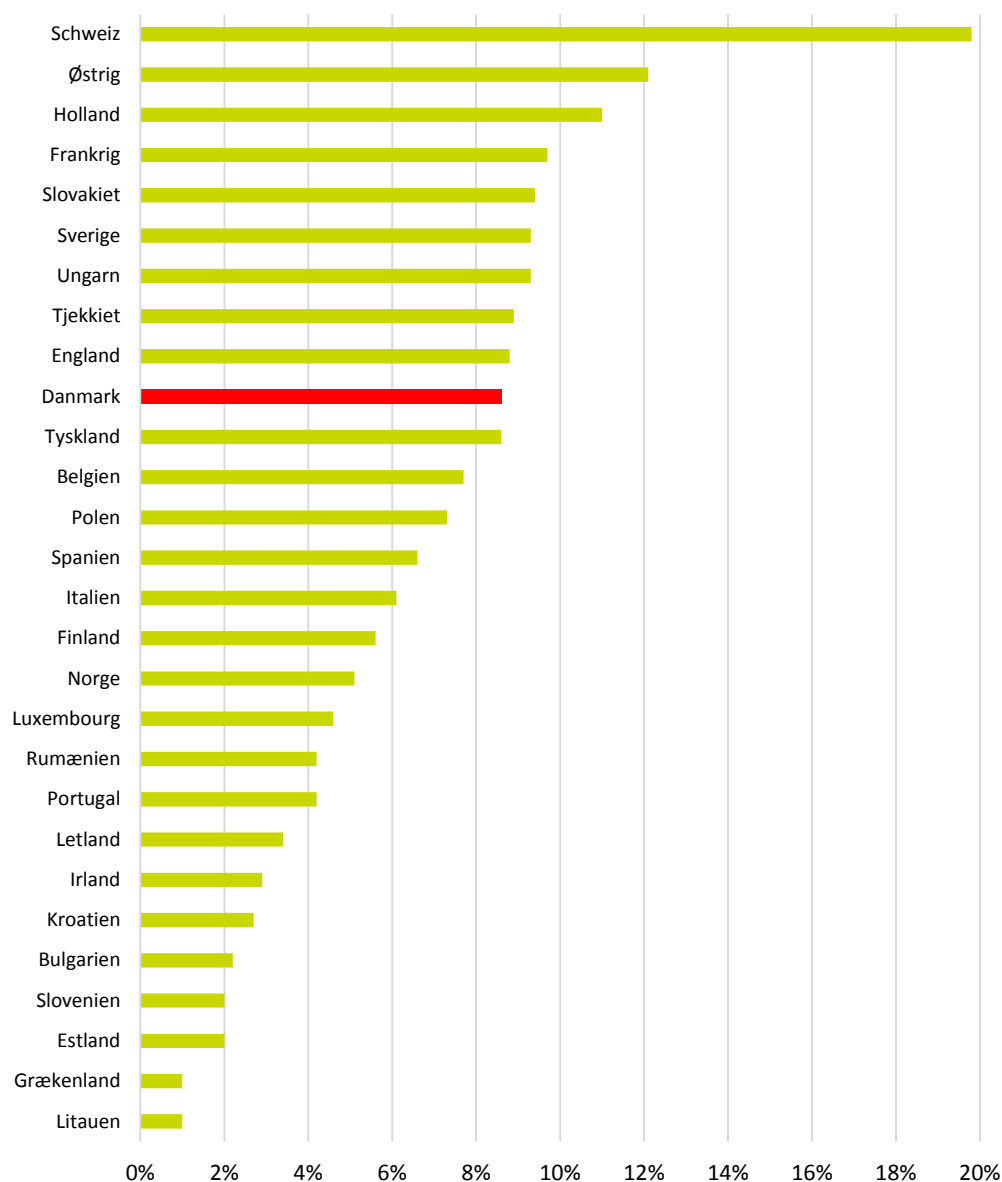
Figur 2.7 Procentvis fordeling af transportarbejdet med tog i personkilometer, 2017



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 2.8.

Figur 2.8 Togets andel af det samlede transportarbejde i udvalgte europæiske lande i 2016.



Note: Data for 2017 var ikke tilgængelige på tidspunktet for rapportens udarbejdelse.
Kilde: Eurostat.

3. Rejsekort

Brugen af rejsekortet fortsætter væksten i 2017.

Antallet af rejser, hvor passageren har benyttet rejsekort, er steget kraftigt de seneste år, jf. figur 3.1. I 2017 blev der foretaget ca. 129 mio. rejser på rejsekortet.

Rejse: En persons transport fra A til B, uanset transportmiddel.

Takstsæt: De priser, der gælder i et geografisk afgrænset område, fastlagt af de regionale trafikselskaber. For rejser på tværs af trafikselskaberne gælder det nationale takstsæt (i figur 3.1 benævnt DSB).

3.1 Udvikling i brug af rejsekortet

Figur 3.1 Antal rejsekortrejser i tusinder fordelt efter takstsæt, 2014-2017

Selskab	2014	2015	2016	2017
DSB	3.616	4.522	5.199	6.482
Hovedstadsområdet	31.096	60.053	76.869	86.338
Vestsjælland	2.693	2.924	3.054	3.173
Sydsjælland	2.726	2.837	2.879	2.678
Fyn	60	89	120	3.899
Sydtrafik	3.164	3.980	4.569	7.071
Midttrafik	466	2.961	6.562	9.586
Nordjylland	6.730	8.303	9.107	9.716
Hele landet	50.561	85.684	108.368	128.952

Note: "Hele landet" stemmer ikke nødvendigvis med summen af alle takstsæt, idet nogle få tusinde rejser ikke kan henføres til et bestemt takstsæt. Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Den store stigning i antal rejser på rejsekortet skyldes, at rejsekortet er blevet mere udbredt, både geografisk og blandt passagererne.

Langt de fleste af de passagerer, der benytter rejsekortet, rejser i hovedstadsområdet, hvor brugen af rejsekortet er næsten tredoblet i perioden 2014-2017.

Der har været vækst i hele landet, dog undtaget Syd- og Vestsjælland, hvor Movia allerede i 2011 opsatte rejsekortudstyr i både busser og på privatbanestationer. Anvendelsen af rejsekort i Syd- og Vestsjælland har derfor været udbredt langt tidligere end i resten af landet.

Fyn er først i 2017 for alvor kommet med på rejsekort. Derfor den eksplosive vækst fra 2016 til 2017.

Figur 3.2 viser, hvilke transportmidler passagererne har benyttet. Langt de fleste rejsekortpassagerer benytter S-tog og Movias busser.

Figur 3.2 Antal rejser i tusinder på rejsekort, fordelt efter hvilket selskab passageren har rejst med, 2017

Selskab	2017
Arriva	1.988
DSB	13.734
DSB Øresund	3.637
S-tog	36.005
Sydtrafik	5.932
Midttrafik	8.600
NT	8.610
Movia	36.870
Metro	9.803
Hele landet	128.952

Note: En passager kan have benyttet flere transportmidler på sin rejse, hvormed de vil tælle med to gange. Summen af ovenstående er derfor ikke lig med antal rejser på rejsekortet. Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

3.2 Off peak-rabat

Siden januar 2013 har det været muligt at opnå rabat ved at rejse uden for myldretiden (off peak-rabat) ved rejser foretaget på rejsekort.

I takt med at rejsekortet er blevet mere udbredt, er antallet af off peak-rejser mere end fordoblet siden 2014, jf. figur 3.3. Det statslige tilskud til off-peak-rabat er tilsvarende mere end fordoblet i samme periode.

To ud af tre rejser på rejsekort foretages i tidsrum med off peak-rabat. Den høje andel off peak-rejser på rejsekort skyldes, at rejsekortet anvendes mest netop uden for myldretiden. I myldretiden foretages mange rejser ikke på rejsekort, men derimod på pendlerkort.

Figur 3.3 Antal off peak-rejser og statsligt tilskud til off peak-rabatten, 2014-2017

	2014	2015	2016	2017
Antal rejser (mio.)	33,7	57,4	72,7	86,2
Statsligt tilskud (mio. kr.)	112,2	175,0	214,3	239,9

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

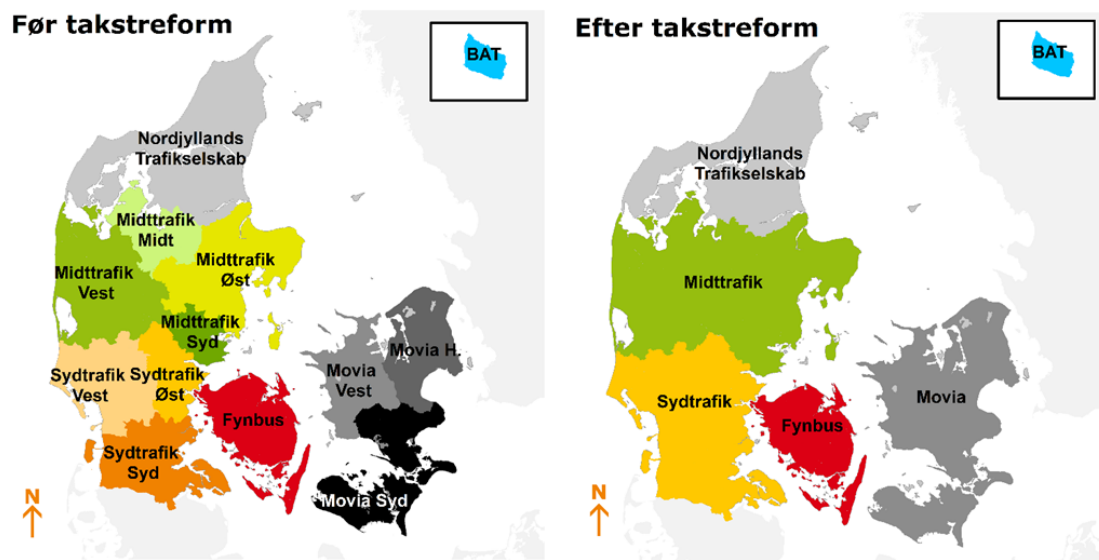
4. Billetpriser

Takstreformer i både øst og vest gør det nemmere at vælge den rigtige billet.

Trafikselskaberne fastsætter billetpriserne for rejser internt i deres områder, mens DSB fastsætter billetpriserne for rejser, der krydser en trafikselskabsgrænse. På Sjælland sker takstfastsættelsen i et samarbejde mellem selskaberne, dvs. DSB, Movia og Metroselskabet.

I 2016 var der 13 takstområder i Danmark, jf. figur 4.1. Med takstreformerne "Takst Sjælland" den 15. januar 2017 og "Takst Vest" den 18. marts 2018 er antallet af takstområder reduceret til seks, og takstsystemet er blevet mere enkelt.

Figur 4.1 Takstområderne i Danmark før og efter takstreformerne



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

4.1 Takststigninger og takstloft

Siden 2008 har prisudviklingen skullet holde sig under et takstloft. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen melder hvert forår et loft – det såkaldte takstloft – for årlige takststigninger ud.

Takstloftet beregnes som en procentsats, som den gennemsnitlige stigning i billetpriserne ikke må overstige. Trafikselskabernes takststigning beregnes som et sammenvægtet indeks af stigningerne på de forskellige billettyper. Dermed kan den stigning, som kunden oplever på én billettype (fx kontantbilletten), godt være højere end det udmeldte takstloft.

Hvis det omkostningsbaserede indeks resulterer i en negativ takstudvikling, sættes takststigningsloftet til 0. Det omkostningsbaserede indeks for 2017 er -0,5, derfor sættes takststigningsloftet 2017 til 0 %. Der korrigeres i det følgende år for forskellen mellem 0 og den negative takstudvikling.

Figur 4.2 Det udmeldte takststigningsloft i procent, 2013-2017

	2013	2014	2015	2016	2017
Takststigningsloft	3,5	1,3	0,6	1,3	0,0

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Siden 2010 har takstloftet været fleksibelt. Trafikselskaberne kan på den måde opspare en del af takststigningen, som kan bruges ved næste års prisjusteringer. Dermed kan trafikselskabernes prisstigning det ene år overstige det udmeldte takstloft, hvis trafikselskabet ikke har brugt den fulde prisstigning året før.

Takststigningen opgøres separat for hvert trafikselskab og for hver af jernbaneoperatørerne, jf. figur 4.3 og figur 4.4. Takstudviklingen er forskellig hos de enkelte trafikselskaber.

Figur 4.3 Takststigninger i trafikselskaberne i procent, 2013-2017

Selskab	2013	2014	2015	2016	2017
Movia	3,2	1,3	1,3	1,3	0,5
Fynbus	3,3	1,5	0,6	1,2	-0,5
Sydtrafik	2,7	1,8	1,4	0,0	0,7
Midttrafik	3,5	1,3	0,0	1,4	0,0
NT	3,6	1,2	-0,2	1,2	0,0
BAT	2,4	3,6	0,8	0,0	0,0
Vægtet Landsgennemsnit	3,2	1,3	0,8	1,3	0,3

Note: De selskaber, der har haft en takststigning, der overstiger det udmeldte takstloft (figur 4.2) har benyttet opsparring fra tidligere år.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Figur 4.4 Takststigninger i jernbanevirksomhederne i procent, 2013-2017

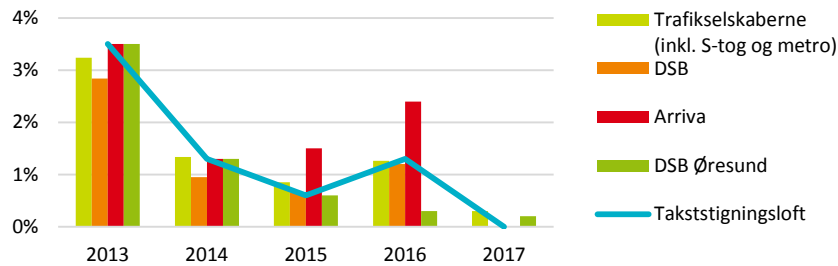
Selskab	2013	2014	2015	2016	2017
DSB	2,8	1,0	0,7	1,2	0,0
Arriva	3,5	1,3	1,5	2,4	0,0
DSB Øresund	3,5	1,3	0,6	0,3	0,2

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

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 4.5. De årlige takststigninger samt takststigningsloftet i procent



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Takststigningsloftet kan variere en del fra år til år, jf. figur 4.5. De årlige takststigninger vil som følge heraf også variere. Som det også ses på figur 4.5 er taksterne på Arrivas strækninger i Midt- og Vestjylland i 2015 og 2016 steget mere end takststigningsloftet.

Principielt kan taksterne ikke stige mere end takstloftet, men Arriva har fælles takster med DSB, og i den konkrete takstfastsættelse kan effekten være forskellig i de to selskaber. Dertil kommer, at i forbindelse med udrulningen af rejsekortet, er effekten baseret på en række antagelser om kundernes brug af rejsekortet. Derfor efterberegnes den realiserede taksteffekt, og afvigelser fra takstloftet indregnes i efterfølgende takstændringer. Dermed udlignes sådanne udsving henover årene.



5. Offentligt tilskud til kollektiv trafik

Staten, kommunerne og regionerne giver 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/regioner. Tilskuddet udgjorde i 2017 knap 4 mia. kr., jf. figur 5.1.

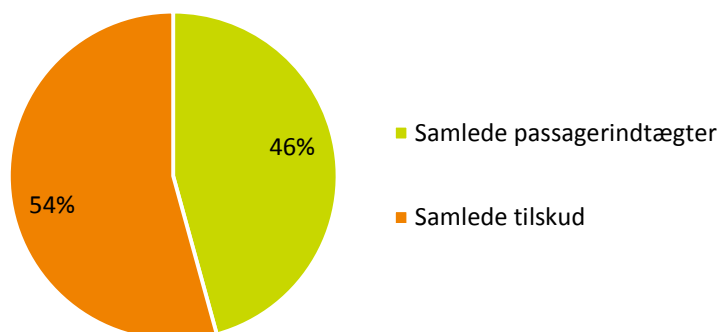
De kommunale og regionale tilskud udgjorde lidt over halvdelen (54 pct.) af trafikselskabernes samlede indtægter i 2017, jf. figur 5.2.

Figur 5.1 Kommunal/regional tilskud til trafikselskaberne i mio. kr. (løbende priser), 2013-2017

	2013	2014	2015	2016	2017
Regionale tilskud	1.023	1.043	1.097	1.175	1.104
Kommunale tilskud	2.848	2.814	2.910	2.798	2.851

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Figur 5.2 Trafikselskabernes indtægter procentvist fordelt på passagerindtægter og kommunalt/regional tilskud, 2017



Note: Statens tilskud til forskellige rabatordninger er en del af de "samlede passagerindtægter". Se statens tilskud i figur 5.5 nedenfor.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

5.2 Togtrafikkens indtægter

Staten (Transport-, Bygnings- og Boligministeriet) 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 2017 blev der givet ca. 4,7 mia. kr. i offentligt tilskud til togdriften i Danmark, jf. figur 5.3.

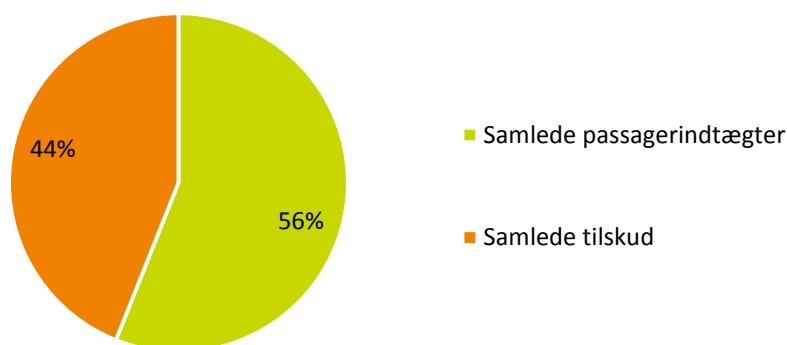
Statens kontraktbetaling udgjorde i 2017 44 pct. af DSBs samlede indtægter, jf. figur 5.4.

Figur 5.3 Driftstilskud til togtrafikken i mio. kr. (løbende priser), 2013-2017

	2013	2014	2015	2016	2017
DSB	3.815	3.932	4.191	4.073	4.274
Arriva	241	245	222	232	231
Privatbanerne	382	379	373	352	375

Kilder: DSB og Arriva: Finansloven for perioden 2012-2014, samt statsregnskabet for 2015-2017. Privatbanerne: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Figur 5.4 DSBs samlede indtægter procentvist fordelt på passagerindtægter og tilskud, 2017



Note: Statens tilskud til forskellige rabatorordninger er en del af de "samlede passagerindtægter". Se statens tilskud i figur 5.5 nedenfor.

Kilde: DSBs årsregnskab 2017

5.3 Tilskud til takstnedsættelser

Staten giver tilskud til nedsættelse af prisen på en række billettyper, jf. figur 5.5. I 2017 gav staten tilskud på 784 mio. kr. til takstnedsættelser. Det var lidt mere end i 2016, som følge af større udgifter til off-peak rabat på rejsekort og større tilskud til ungdomskort.

Figur 5.5 Tilskud til takstnedsættelser i mio. kr. (løbende priser), 2013-2017

	2013	2014	2015	2016	2017
Off peak	81,5	112,2	175,0	214,3	239,9
Hævet aldersgrænse for børn	75,2	75,9	76,7	77,2	77,7
Gratisgrænse for børn	49,3	49,8	50,3	50,7	51,0
Ø-kort	8,7	8,8	8,9	9,0	9,1
Tilskud til særlige rabatter til DSB*	114,6	115,2	115,4	116,5	117,8
Hypercard/ Ungdomskort	250,0	338,5	251,4	252,0	288,3
I alt	579,3	700,4	677,7	719,7	783,8

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 2013-2017

Off peak

Off peak rabatten ydes, når kunden rejser på rejsekort uden for myldretiden og i weekender/på helligdage. Stigningen i tilskud til off peak rabat skyldes, at flere rejser på rejsekort. Det statslige tilskud ydes til rejser inden for de tidligere "lokale takstområder".

Hævet aldersgrænse og gratisgrænse for børn

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 til DSB

Ud over den almindelige kontraktbetaling, får DSB og Arriva et tilskud med det formål at yde rabatter til unge, pensionister og handicappede.

Hypercard/Ungdomskort

Siden 2011 har studerende på en ungdomsuddannelse kunnet købe et Hypercard. Kortet blev i 2013 afløst af et Ungdomskort, som også elever på en videregående uddannelse samt unge i alderen 16-19 år kan købe.

6. Fjernbuskørsel

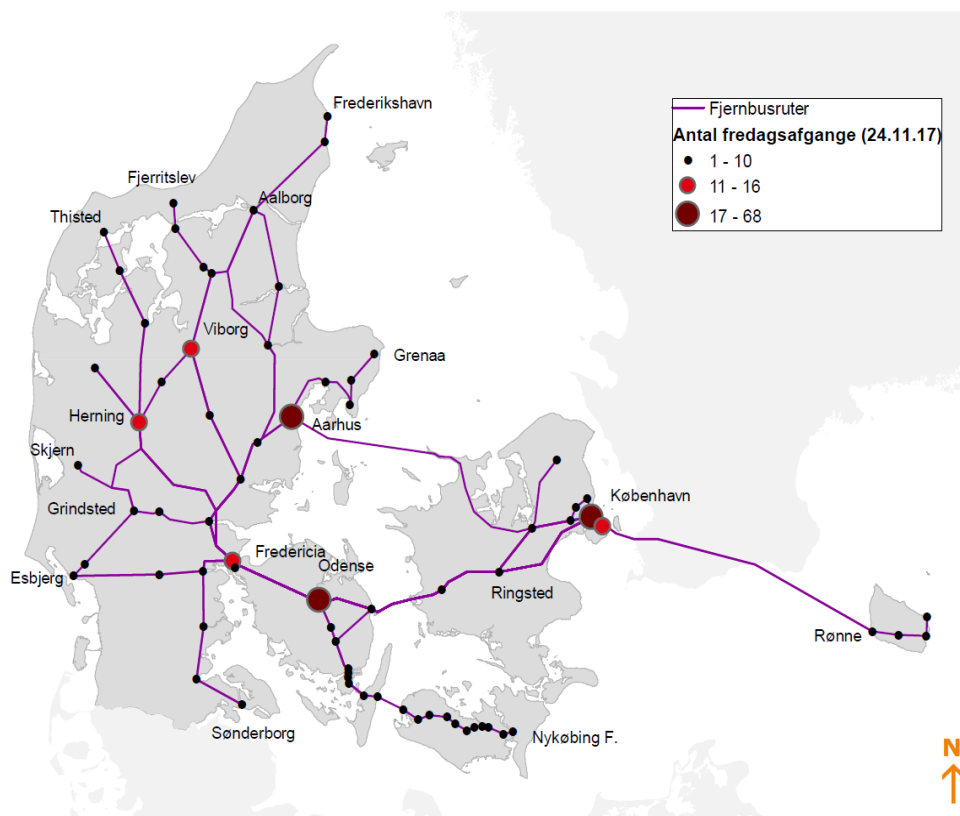
Fjernbusserne kører typisk mellem de større byer. Flere af ruterne kører til destinationer, der ikke kan nås med jernbane, fx Bornholm og Fjerritslev.

6.1 Ruter

Fjernbuskørsel i Danmark skal være godkendt af Færdselsstyrelsen. Tilladelsen gives i 2017, hvis den pågældende busrute strækker sig over mere end to trafikelskabers områder, over mere end området for trafikelskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område.

I slutningen af 2017 så fjernbussernes rutenet ud som på nedenstående figur 6.1.

Figur 6.1 Fjernbusruter i 2017



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

6.2 Operatører

Der er sket en lang række ændringer på fjernbusmarkedet i 2017 og 2018, bl.a.:

- Det tyske selskab FlixBus overtog pr. 1. april 2017 Abildskou og pr. 15. august 2017 overtog selskabet Dansk Turistfart (Rødbillet).
- Et nyt firma, Sort Billet, startede kørsel pr. 15. august 2017 mellem København og en række byer i Jylland. Sort Billet har dog indstillet kørslen med udgangen af 2018.
- Molslinjen m.fl. åbnede pr. 4. juli 2017 en fjernbusrute (KombardoExpressen) mellem København og Jylland.
- FlixBus åbnede en række nye ruter (og fortsætter med dette i 2018).

Fjernbusmarkedet er altså 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.

6.3 Tilskud

Fjernbusvognmændene har mulighed for at opnå kompensation for at yde rabatter til børn, studerende og pensionister. Kompensationen administreres af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

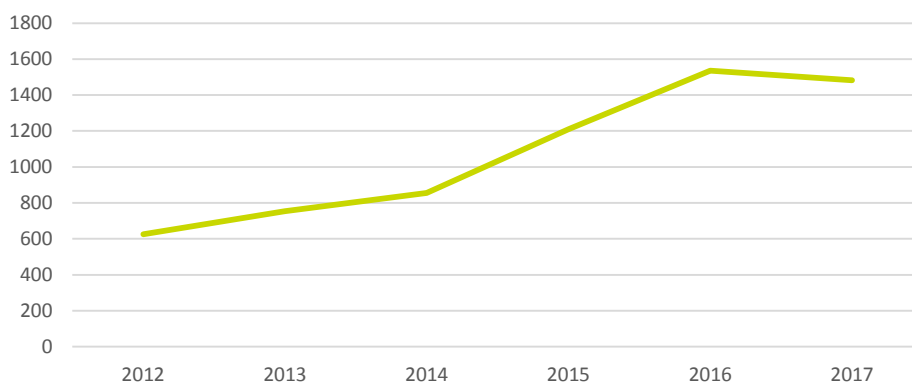
Forbruget i 2017 var på 15,9 mio. kr., hvilket var lavere end forventet. I 2017 rejste ca. 630.000 passagerer på en billet, hvortil blev ydet kompensation fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Dette var et fald på 13,7 pct. fra 2016, hvor det tilsvarende tal var ca. 730.000 passagerer.

6.4 Passagerer

Det samlede passagertal i fjernbusserne er mere end fordoblet fra 2012 til 2017, jf. figur. 6.3. 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. Fra 2016 til 2017 er væksten dog fladet ud.

Fjernbussernes markedsandel af den kollektive trafik i øst-vest-trafikken er således nu på ca. 13 pct., efter at have ligget stabilt på ca. 4 pct. frem til 2013.

Figur 6.3 Passagertal i tusinder i fjernbusserne, 2013-2017



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

7. Tilgængelighed

Personer med et handicap, som ikke kan benytte den kollektive trafik på lige fod med øvrige passagerer, har adgang til forskellige ordninger, der sikrer, at de også har mulighed for at benytte kollektiv trafik.

7.1 Den individuelle handicapkørsel

Som svært bevægelseshæmmet 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 dem, der som følge af deres bevægelseshandicap har behov for hjælpemidler og som følge deraf ikke kan benytte den almindelige offentlige transport – selv om transportmidlet måtte være handicapvenligt indrettet.

Den visiterede har ret 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 21 pct, jf. figur 7.1.

Figur 7.1 Nøgletal for individuel handicapkørsel, regnskab 2017

Antal rejser i alt	989.191
Visiterede pr. 31.12.2017	58.645
Gns. antal rejser pr. visiteret	17
Gns. offentligt tilskud pr. rejse	234 kr.
Offentligt tilskud pr. visiteret pr. år	3.941 kr.
Passagerfinansieringsgrad	21 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 Blindesamfund 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 pr. 1. september 2016 bestilles 12 timer før rejsen. Før 1. september 2016 skulle assistancen bestilles 24 timer før.

8. Flextur

Flextur er et kollektivt trafikprodukt udviklet af trafikselskaberne. Alle trafikselskaber, undtagen BAT, tilbyder Flextur. Det er den enkelte kommune, der beslutter, om borgerne i kommunen skal have adgang til Flextur.

Flextur er et kollektivt trafikprodukt udviklet af trafikselskaberne. Alle trafikselskaber, undtagen BAT, 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 egen betaling, 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. 78 kommuner tilbyder Flextur.

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. I 2017 tilbyder 78 kommuner flexiture.
- At flexiture bliver planlagt sammen med de lovpligtige og valgfri visiterede kørselsordninger i Flextrafik.

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

Det samlede antal flexiture er nogenlunde det samme som i 2016, jf. figur 8.1.

Figur 8.1 Antal rejser pr. år med flexiture, 2015-17

	2015	2016	2017
Antal rejser	759.367	860.513	868.043

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Bilag 1 Den kollektive trafik i tal

Nøgletal for togtrafikken

Tabel 1. Antal passagerer i togtrafikken 2008-2017 (mio. passagerer)

mio. passagerer	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Øst for Storebælt	38,0	39,2	40,6	38,4	38,9	38,8	39,4	41,8	40,6	41,5
Vest for Storebælt	20,2	20,7	21,1	21,8	22,4	23,9	23,0	22,1	21,6	20,1
Øst-Vestdanmark	8,3	8,2	8,4	8,5	8,8	8,8	8,6	8,3	8,0	8,0
Over Øresund	10,2	10,9	10,3	10,7	11,1	11,5	11,4	12,1	11,9	11,9
Anden international trafik	1,2	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	0,8	0,7
Total fjern- og regional	78,0	80,0	81,3	80,2	82,0	84,0	83,4	85,2	82,8	82,3
S-tog	91,1	92,1	93,0	103,4	106,1	109,2	112,0	114,1	116,3	112,3
Metro	46,5	49,8	52,5	54,2	54,3	55,4	56,0	57,2	60,9	63,5
Privatbaner	10,6	11,1	11,2	12,1	12,1	12,7	12,9	12,9	12,3	12,0
Total lokale baner	148,3	153,1	156,7	169,7	172,5	177,3	180,9	184,3	189,5	187,7
Total alle baner	226,3	233,0	238,0	249,9	254,6	261,3	264,3	269,5	272,3	270,0

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

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 2. Antal passagerer i togtrafikken 2008-2017 (2008=indeks 100)

mio. passagerer - indeks	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Øst for Storebælt	100	103	107	101	102	102	104	110	107	109
Vest for Storebælt	100	102	104	108	110	118	114	109	107	100
Øst-Vestdanmark	100	99	101	102	106	106	104	100	96	97
Over Øresund	100	106	101	105	108	113	112	118	116	116
Anden international trafik	100	74	71	67	72	72	77	80	65	60
Total fjern- og regional	100	103	104	103	105	108	107	109	106	106
S-tog	100	101	102	113	116	120	123	125	128	123
Metro	100	107	113	117	117	119	120	123	131	136
Privatbaner	100	104	105	114	114	119	121	121	115	112
Total lokale baner	100	103	106	114	116	120	122	124	128	127
Total alle baner	100	103	105	110	113	115	117	119	120	119

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

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 3. Personkilometer i togtrafikken 2008-2017 (mio. personkm)

mio. personkm	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Øst for Storebælt	1.458	1.425	1.424	1.435	1.465	1.450	1.462	1.526	1.491	1.480
Vest for Storebælt	1.089	1.098	1.196	1.179	1.207	1.252	1.207	1.184	1.165	1.132
Øst-Vestdanmark	1.974	1.946	2.039	1.963	2.003	1.965	1.928	1.821	1.745	1.787
Over Øresund	266	224	214	226	232	242	239	250	238	238
Anden international trafik	224	167	164	122	134	138	136	157	118	104
Total fjern- og regional	5.011	4.860	5.037	4.925	5.041	5.047	4.972	4.938	4.757	4.741
S-tog	1.084	1.097	1.108	1.231	1.265	1.285	1.319	1.344	1.362	1.320
Metro	195	215	239	278	274	284	295	302	321	342
Privatbaner	184	194	193	210	210	219	223	225	213	220
Total lokale baner	1.463	1.506	1.540	1.719	1.749	1.788	1.837	1.871	1.896	1.882
Total alle baner	6.474	6.366	6.577	6.644	6.790	6.835	6.809	6.809	6.653	6.623

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

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 4. Personkilometer i togtrafikken 2008-2017 (2008=indeks 100)

mio. personkm - indeks	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Øst for Storebælt	100	98	98	98	100	99	100	105	102	102
Vest for Storebælt	100	101	110	108	111	115	111	109	107	104
Øst-Vestdanmark	100	99	103	99	101	100	98	92	88	91
Over Øresund	100	84	80	85	87	91	90	94	89	89
Anden international trafik	100	75	73	54	60	62	61	70	53	46
Total fjern- og regional	100	97	101	98	101	101	99	99	95	95
S-tog	100	101	102	114	117	119	122	124	126	122
Metro	100	110	123	143	141	146	151	155	165	175
Privatbaner	100	105	105	114	114	119	121	122	116	120
Total lokale baner	100	103	105	117	120	122	126	128	130	129
Total alle baner	100	98	102	103	105	106	105	105	103	102

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

Kilde: Danmarks Statistik

Offentlig buskørsel (ikke fjernbuskørsel)

Tabel 5. Udvikling i køreplantimer og påstigere for alle trafikselskaber, 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Køreplantimer (1.000)	9.459	9.381	9.294	9.068	8.874	8.837	8.781	8.899	8.836	8771
Påstigere (mio.)	362	346	357	351	354	352	347	346	339	331

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Tabel 6. Udvikling i køreplantimer og påstigere for alle trafikselskaber 2008-2017 (2008=indeks 100)

2008=indeks 100	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Køreplantimer (1.000)	100	101	100	99	97	95	94	94	95	94
Påstigere (mio.)	100	104	100	103	101	102	102	100	100	98

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Tabel 7. Udvikling i køreplantimer og påstigere fordelt på trafikselskaber 2007-2016 (2008=indeks 100)

Trafikselskab	2008=indeks 100	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Movia	Køreplantimer	100	99	99	97	94	94	95	97	94	94
	Påstigere	100	97	100	98	99	101	100	101	97	96
FynBus	Køreplantimer	100	98	90	81	79	79	79	83	87	84
	Påstigere	100	94	95	87	93	97	98	99	93	84
Sydtrafik	Køreplantimer	100	100	98	96	95	93	89	89	90	91
	Påstigere	100	97	97	100	94	91	87	86	88	88
Midttrafik	Køreplantimer	100	99	99	96	94	95	94	93	93	92
	Påstigere	100	93	99	96	96	88	85	87	82	76
Nordjyllands Trafikselskab	Køreplantimer	100	97	99	97	99	97	95	94	95	97
	Påstigere	100	97	99	101	105	106	105	106	106	108
BAT (Bornholm)	Køreplantimer	100	92	99	110	108	106	104	103	104	106
	Påstigere	100	95	86	81	83	85	97	95	100	100
I alt	Køreplantimer	100	99	98	96	94	93	93	94	93	93
	Påstigere	100	96	99	97	98	97	96	96	93	92

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Tabel 8. Udvikling i udgifter, passagerindtægter og tilskud for alle trafikselskaber, 2008-2017. Kun offentlig bus trafik, ikke jernbanetrafik.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Udgifter (mio. kr.)	5.905	6.310	6.660	6.848	6.992	7.097	7.242	7.147	7.260	7.256
Passagerindtægter (mio. kr.)	2.785	2.830	3.010	3.014	3.103	3.227	3.264	3.159	3.287	3.331
Tilskud (mio. kr.)	3.136	3.480	3.650	3.834	3.889	3.871	3.979	4.007	3.973	3.955
Passagerfinansierungsgrad	47%	45%	45%	44%	44%	45%	45%	44%	45%	46%

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Individuel handicapkørsel

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

Tabel 9. Nøgletal for individuel handicapkørsel for alle trafiksekskaber 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Passagerfinansieringsgrad	17%	16%	16%	16%	18%	19%	20%	20%	21%	21%
Antal visiterede	46.764	45.740	48.179	50.102	50.512	49.970	51.856	60.432	61.582	58.645
Antal rejser (1000)	880	908	843	904	854	871	901	893	978	989
Gns. antal ture pr. visiteret	18,8	19,9	17,5	18,0	16,9	17,4	17,4	14,8	15,9	17,0
Gennemsnitlig turlængde (km)	13,3	13,7	12,9	12,1	12,9	12,6	12,3	12,4	12,2	12,3
Persontransportarbejde (1000 personkm)	11.686	12.455	10.915	10.945	11.053	10.971	11.122	11.042	11.919	12.195

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Tabel 10. Nøgletal for individuel handicapkørsel for alle trafiksekskaber 2008-2017 (2008=indeks 100)

2008=indeks 100	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Passagerfinansieringsgrad	100	94	94	94	106	112	118	118	124	124
Antal visiterede	100	98	103	107	108	107	111	129	132	125
Antal rejser (1000)	100	103	96	103	97	99	102	101	111	112
Gns. antal ture pr. visiteret	100	105	93	96	90	93	92	79	84	90
Gennemsnitlig turlængde (km)	100	103	98	91	97	95	93	93	92	93
Persontransportarbejde (1000 personkm)	100	107	93	94	95	94	95	94	102	104

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Takster og Takstudvikling

Tabel 11. Trafiksekskabernes procentvise takstudvikling 2008-2017

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Movia	3,0	2,8	2,9	1,9	3,0	3,2	1,3	1,3	1,3	0,5
Fynbus	3,0	3,1	3,0	1,8	3,1	3,3	1,5	0,6	1,2	-0,5
Sydtrafik	2,9	2,9	4,0	0,0	3,8	2,7	1,8	1,4	0,0	0,7
Midttrafik	3,0	3,1	3,1	1,7	3,1	3,5	1,3	0,0	1,4	0,0
Nordjyllands Trafiksekskab	2,9	3,1	3,9	0,0	4,0	3,6	1,2	-0,2	1,9	0,0
BAT (Bornholm)	0,0	3,1	3,1	0,0	2,2	2,4	3,6	0,8	0,0	0,0
Vægtet landsgennemsnit	3,0	2,9	3,1	1,5	3,2	3,2	1,3	0,9	1,3	0,3
Takststigningsloft	3,0	3,1	4,8	0,0	3,1	3,5	1,3	0,6	1,3	0,0

* 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, 2009-2017

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

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Det skal bemærkes, at udrulningen af rejsekortet har gjort beregningen af de årlige takststigninger mere kompliceret, og gør det nødvendigt at skønne passagerernes adfærdsændringer som følge af de ændrede takststrukturer. DSB og Arriva skal derfor foretage en efterkalkulation af de realiserede takststigninger i forbindelse med udrulningen af rejsekortet, som kan give anledning til en efterregulering af taksterne i de kommende år.

Bilag 2 Aktører i den kollektive trafik

Transport-middel \ Aktør	Stat	Region	Kommune	Trafikselsskab	Operatør / entreprenør
Lokale busser			Bestilling Finansiering Infrastruktur (veje)	Trafikplanlægning Trafikinformation Takstsystem Billetsalgssystem Billetsalg Indkøb af trafik	Trafikafvikling Billetsalg
Regionale busser	Infrastruktur (veje)	Bestilling Finansiering	Infrastruktur (veje)	Trafikplanlægning Trafikinformation Takstsystem Billetsalgssystem Billetsalg Indkøb af trafik	Trafikafvikling Billetsalg
Privatbaner		Bestilling Finansiering		Takstsystem Billetsalgssystem Billetsalg Indkøb af trafik	Infrastruktur (baner) Trafikplanlægning Trafikinformation Trafikafvikling Billetsalg
Statslig jernbane- trafik	Infrastruktur (baner, signaler) Bestilling Finansiering Trafikinformation Operatørkontrakt Tilskud til sociale rabatter				Trafikplanlægning Trafikafvikling Billetsalg Trafikinformation Takstsystem Billetsalgssystem
Fjernbus	Infrastruktur (veje) Tilskud til sociale rabatter		Infrastruktur (veje)		Trafikplanlægning Trafikafvikling Billetsalg Trafikinformation Takstsystem Billetsalgssystem