



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Danish Transport, Construction and Housing Authority

Den kollektive trafik i Danmark

Status over udviklingen i sektoren i 2015

Forord

Den kollektive trafik dækker mange menneskers transportbehov.

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.

Denne rapport udkommer i dette format for anden gang og afløser de tidligere takstrapporter. Rapporten omhandler udviklingen i den kollektive trafik i 2015 og indeholder en række nøgletal for udviklingen i passagerer, billetpriser og tilskud til den kollektive trafik fordelt på de forskellige transportformer.

Det er ambitionen, at rapporten skal give et generelt billede af udviklingen i den kollektive trafik.

God læselyst

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Indhold

1.	Organisering	3
1.1	Baneinfrastruktur	3
1.2	Banetrafik	4
1.3	Operatører på statens baner	5
1.4	Bus- og privatbanetrafik	8
1.5	Metro- og letbanetrafik	10
2.	Jernbanen og togdrift	11
2.1	Jernbaneprojekter	11
3.	Udviklingen i bus- og togtrafikken	14
3.1	Fortsat mange passagerer i busserne	14
3.2	Fortsat vækst i togtrafikken	15
4.	Rejsekort	19
4.1	Udvikling i brug af rejsekortet	19
4.2	Off peak rabat	20
5.	Billetpriser	22
5.1	Takststigninger og takstloft	23
6.	Offentligt tilskud til kollektiv trafik	25
6.1	Tilskud til trafikselskaberne	25
6.2	Tilskud til togtrafikken	26
6.3	Tilskud til takstnedsættelser	27
7.	Fjernbuskørsel	28
7.1	Ruter	28
7.2	Operatører	28
7.3	Tilskud	29
7.4	Passagerer	29
8.	Tilgængelighed	31
8.1	Den individuelle handicapkørsel	31
8.2	Tilgængelighed i togtrafikken	31
9.	Flextur	32
	Bilag 1 - Den kollektive trafik i tal	34
	Bilag 2 - Aktører i den kollektive trafik	39

1. Organisering

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

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 gennemgås jernbanenettet, derefter bus- og privatbanetrafikken og til sidst metrodriften i København samt den kommende letbanedrift i de 3 største byer.

1.1 Baneinfrastruktur

Banedanmark er infrastrukturforvalter på det statslige jernbanenet. Dette net stilles til rådighed for alle jernbaneoperatører. Banedanmark tildeler kapacitet på baggrund af ønsker fra operatørerne.

Figur 1.1 Statsbaner og privatbaner i Danmark, 2015



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

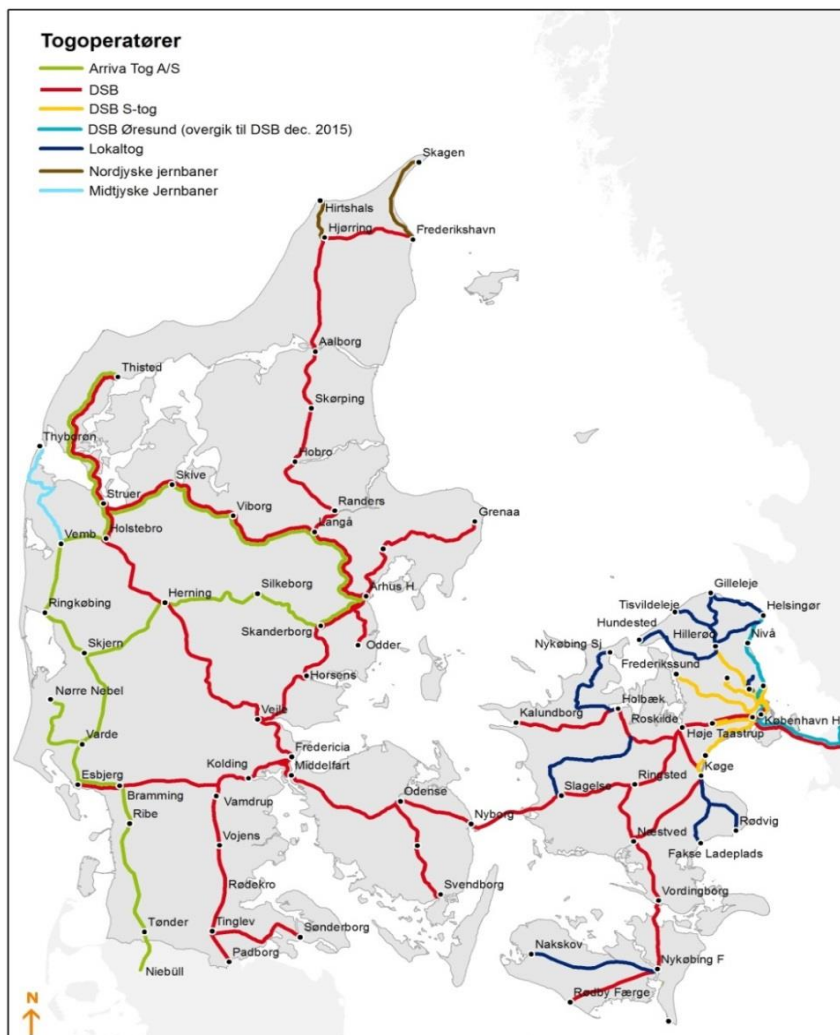
Infrastrukturen på Storebæltsbroen er ejet af den danske stat via A/S Storebælt, som er et datterselskab under det statsejede Sund & Bælt Holding A/S. Øresundsbron ejes og drives af Øresundsbro Konsortiet, som er ejet i fællesskab af den svenske og den danske stat via henholdsvis SVEDAB AB og A/S Øresund, der er et datterselskab af Sund & Bælt Holding A/S.

1.2 Banetrafik

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

Hidtil har trafikken i Midt- og Vestjylland samt trafikken på Kystbanen været sendt i udbud. Den øvrige togdrift er fastlagt i en kontrakt med DSB.

Figur 1.2 Togoperatører på statens baner og øvrige baner, 2015



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Udbuddene har været foretaget af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Operatørerne byder ind på et bestemt betjeningsomfang. Inden for Banedanmarks kapacitetstildeling og rammerne af kontrakten planlægger operatøren selv trafikken, herunder den præcise køreplan. Togoperatøren har derudover samme opgaver som DSB, dvs. køre tog, sælge billetter mv.

Faktaboks

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

1.3 Operatører 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, 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. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har i foråret 2015 indgået en ny kontrakt efter forhandling med DSB. Kontrakten, der er en nettokontrakt, løber frem til 2024.

Arriva

Arriva Tog A/S har siden 2003 kørt tog på de midt- og vestjyske strækninger. Kontrakten er en nettokontrakt, der omfatter strækningerne Esbjerg - Skjern, Struer - Skjern, Esbjerg - Tønder/Niebuil, Struer - Thisted, Aarhus - Skjern og Aarhus - Struer. 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.



DSB Øresund

DSB First vandt i 2007 Trafikstyrelsens udbud af trafikken på strækningen fra Helsingør over København H og videre til Sverige. Øresundstrafikken er pr. 13. december 2015 overgået til DSB.



Private operatører

Arriva er både operatør på statens bane på strækningen Esbjerg-Skjern og på privatbanen Vestbanen (Varde - Nr. Nebel). Der er aftalt samdrift på strækningen. Det giver mulighed for direkte tog fra Vestbanen til Esbjerg.

Fra medio 2017 overdrages DSBs regionaltogetsdrift i Nordjylland til Region Nordjylland og Nordjyske Jernbaner, der planlægger 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 hidtil har været operatør. Aarhus Letbane starter driften på strækningen med færdiggørelsen af letbanen.

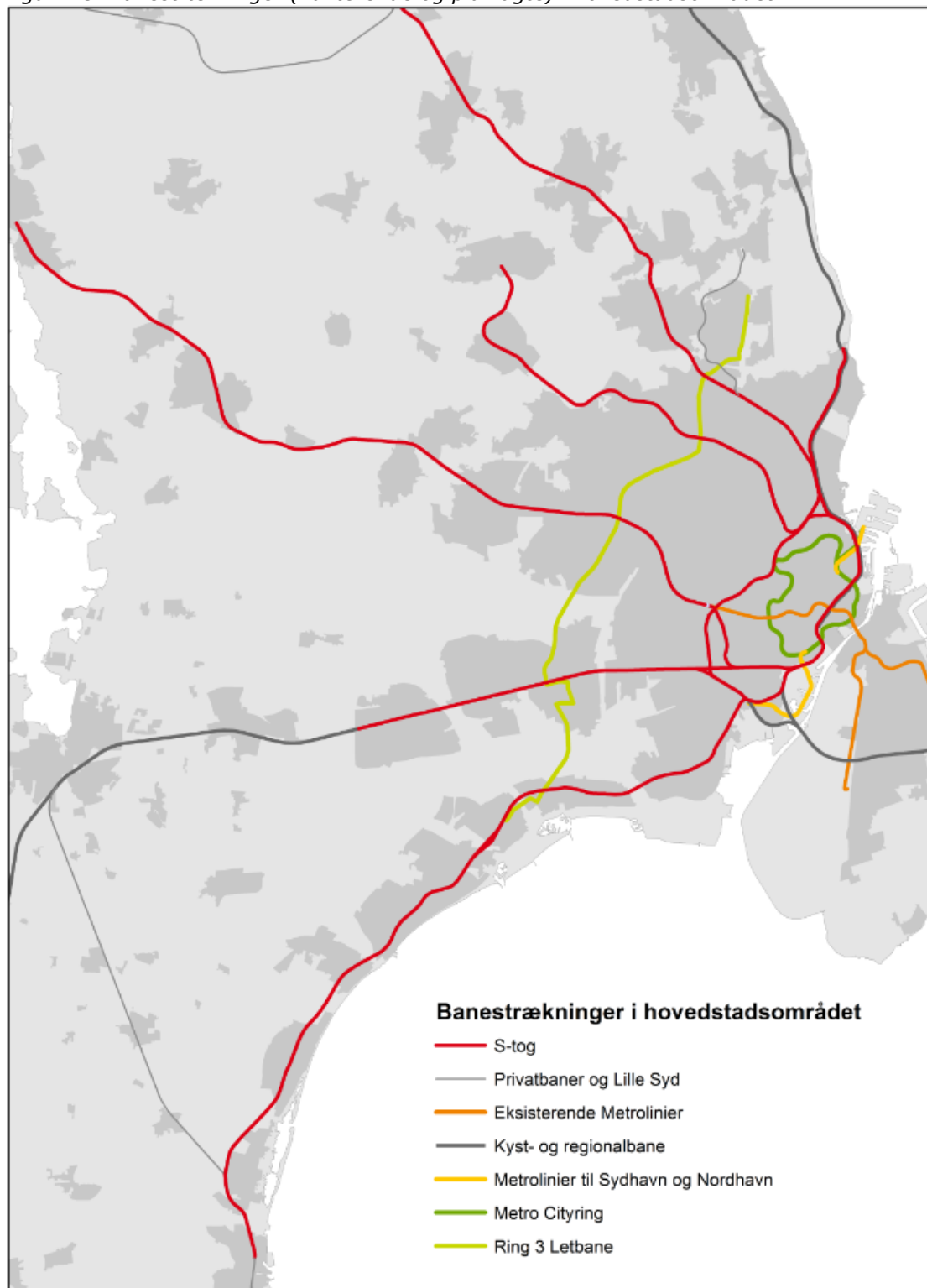
Andre operatører

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 og Stockholm, hvor SJ AB er operatør.



Derudover kører en række godsoperatører på jernbanen.

Figur 1.3. Banestrækninger (nuværende og planlagte) i hovedstadsområdet



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

I hovedstadsområdet er der både regionaltogstrafik, S-tog, metro og privatbaner. Herudover planlægges at anlægge en letbane på Ring 3 vest for København. Letbanen forventes at åbne i 2024.

1.4 Bus- og privatbanetrafik

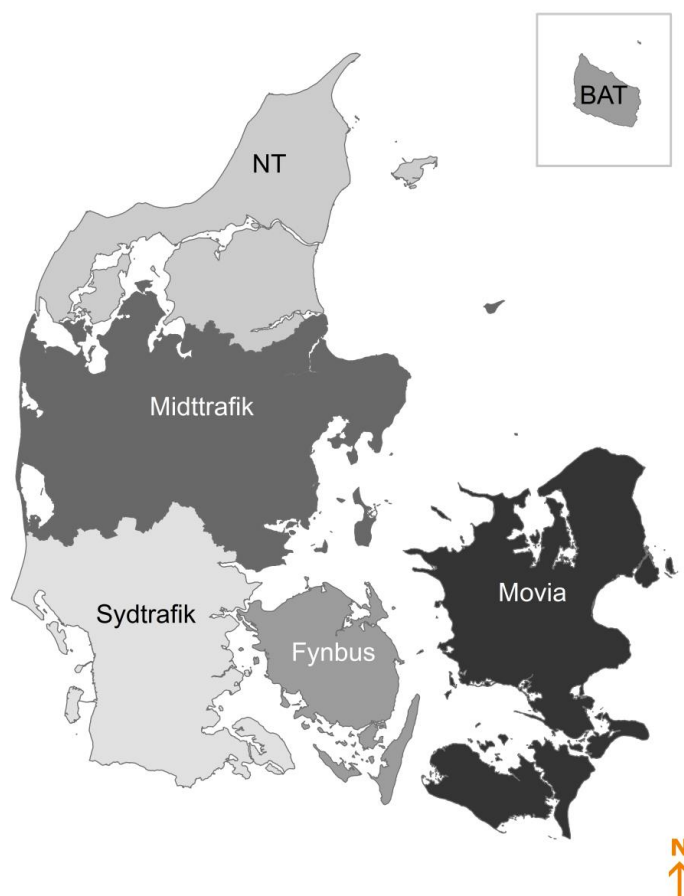
Den offentlige bustrafik finansieres – foruden billetindtægter – af kommuner og regioner. Regionerne finansierer privatbanerne og de regionale busruter, mens kommunerne finansierer de kommunale busruter. Dertil yder staten tilskud via en række passagerrabatordninger.

De 6 trafikselskaber har siden 2007 på vegne af kommuner og regioner udbudt buskørslen og indgået kontrakter med de enkelte operatører. Det er også trafikselskaberne, der udarbejder køreplanerne og fastsætter taksterne.

Ruten planlægges på baggrund af ønsker fra kommunen eller regionen.

Herudover indkøber trafikselskaberne privatbanetrafikken hos privatbaneselskaberne på vegne af regionerne.

Figur 1.4. Trafikselskaber i Danmark, 2015



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Trafiksekskaberne oprettes af regionen. Der er store forskelle på trafiksekskabernes størrelse. Movia dækker 2 regioner og 45 kommuner, hvilket er bestemt i lov om trafiksekskaber, mens hvert af trafiksekskaberne vest for Storebælt dækker 1 region og mellem 10 og 19 kommuner. Trafiksekskabet på Bornholm, BAT, drives af kommunen.

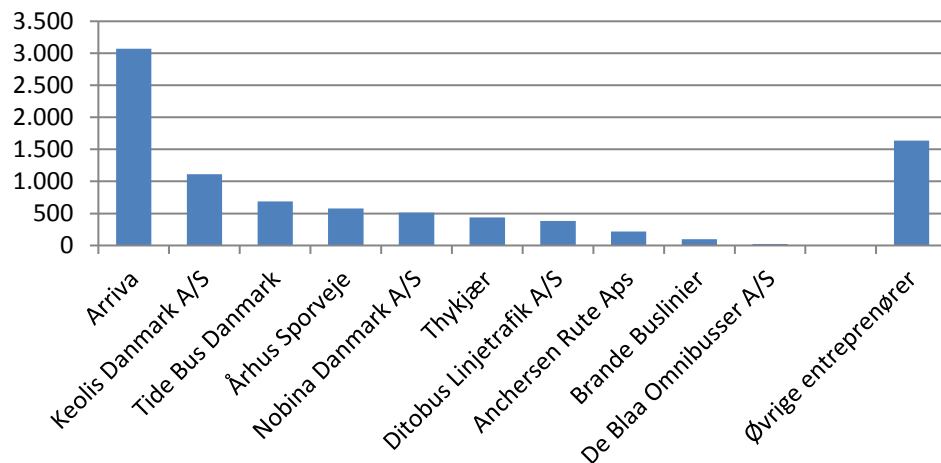
Der er ligeledes store forskelle trafiksekskaberne imellem, hvad angår antal køreplantimer, køreplankilometer og transportarbejdet. Disse forskelle skyldes i høj grad befolkningstætheden, der har stor betydning for, hvilket driftsomfang der kan opretholdes, samt hvor stort behovet for kollektiv trafik er, jf. figur 1.5.

Figur 1.5. Antal påstigninger pr. indbygger pr. trafiksekskab, 2015



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Figur 1.6. Antal køreplantimer pr. operatør, budget 2015/2016



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

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Arriva er den største operatør, jf. figur 1.6, med over 35 pct. af det samlede antal køreplantimer i køreplanåret 2015/16. Der er samtidig en del mindre operatører med kontrakt med et trafikselskab.

1.5 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.

Letbaner

Der er planlagt letbaner i Aarhus, Odense og i hovedstadsområdet (på Ring 3).

- Aarhus Letbane I/S ejes ligeligt af Region Midtjylland og Aarhus Kommune. Bestyrelsen består af syv medlemmer, som er udpeget af Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Aarhus Letbane forventes at være i drift ultimo 2017.
- Odense Letbane P/S ejes af Odense Kommune og har en bestyrelse på 5 medlemmer. Odense Letbane forventes at være i drift i slutningen af 2020.
- Hovedstadens Letbane I/S ejes af staten, Region Hovedstaden og 11 hovedstadskommuner. Bestyrelsen består af 9 medlemmer: 5 statslige repræsentanter, 2 kommunale repræsentanter og 2 regionale repræsentanter.

2. Jernbanen og togdrift

Jernbanen udgør rygraden i den landsdækkende kollektive trafik. Togene fragter årligt over 265 mio. passagerer og sikrer således sammenhængen mellem landsdelene.

2.1 Jernbaneprojekter

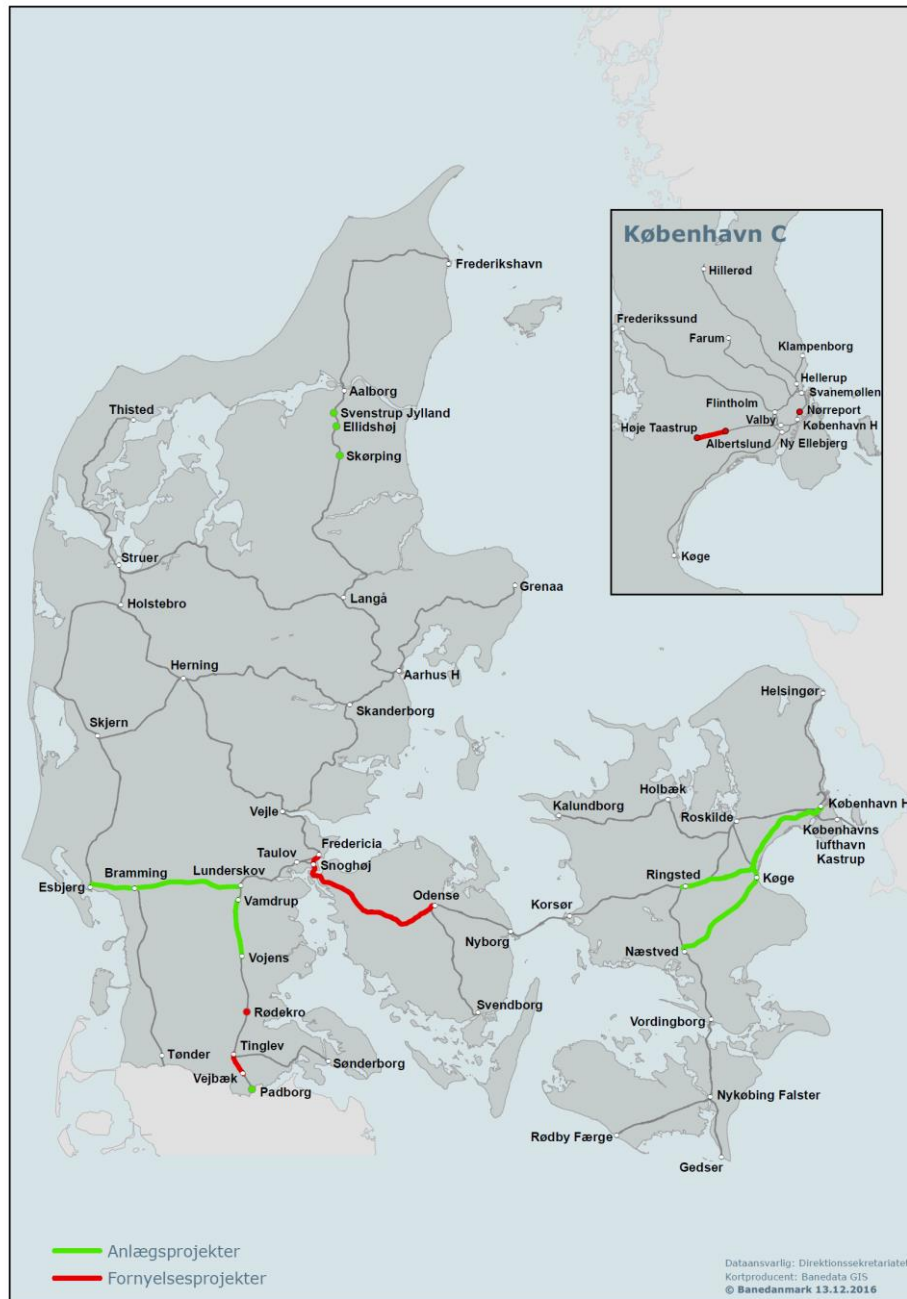
Banedanmark udfører hvert år en række større og mindre anlægsprojekter på jernbanen. Det vil ofte betyde lukning af sporet og dermed lukning for togdriften.

Der er vedtaget en del større projekter på jernbanenettet frem mod 2025:

- Der anlægges stationer ved de nye sygehuse ved Herning (Gødstrup) og ved Hillerød (Favrholm) og en ny station i Jerne ved Esbjerg, en ved Kalundborg Øst, samt i Vinge ved Frederikssund
- Banedanmark bygger i øjeblikket en ny jernbane mellem København og Ringsted, og i den forbindelse åbner en ny station i Køge Nord, og strækningen mellem Køge Nord og Næstved elektrificeres.
- Der anlægges en ny jernbane til Aalborg Lufthavn
- Strækningen mellem Ringsted og Holeby på Lolland hastighedsopgraderes, hvorfra anlægget til Femernforbindelsen vil starte.
- Hastighedsopgradering på strækningen Ringsted-Odense
- Hastighedsopgradering Hobro-Aalborg
- Udvidelse af kapaciteten i Nordjylland (anlæg ved Hjørring og Lindholm)
- Nye perroner på Ny Ellebjerg giver mulighed for at stoppe tog, der kører direkte mod Københavns Lufthavn, og som kører uden om København H
- Elektrificering til Kalundborg
- Der elektrificeres mellem Esbjerg og Lunderskov i Jylland
- I 2015 åbnede dobbeltsporene på strækningen Vamdrup-Vojens i Sønderjylland
- I 2015 åbnede nye stationer ved Carlsberg i København og i Langeskov på Fyn
- Metroselskabet anlægger i øjeblikket både en Metrocityring, en Nordhavnsmetro og en Sydhavnsmetro i København
- Der anlægges letbaner i Aarhus og Odense samt på Ring 3 vest for København.

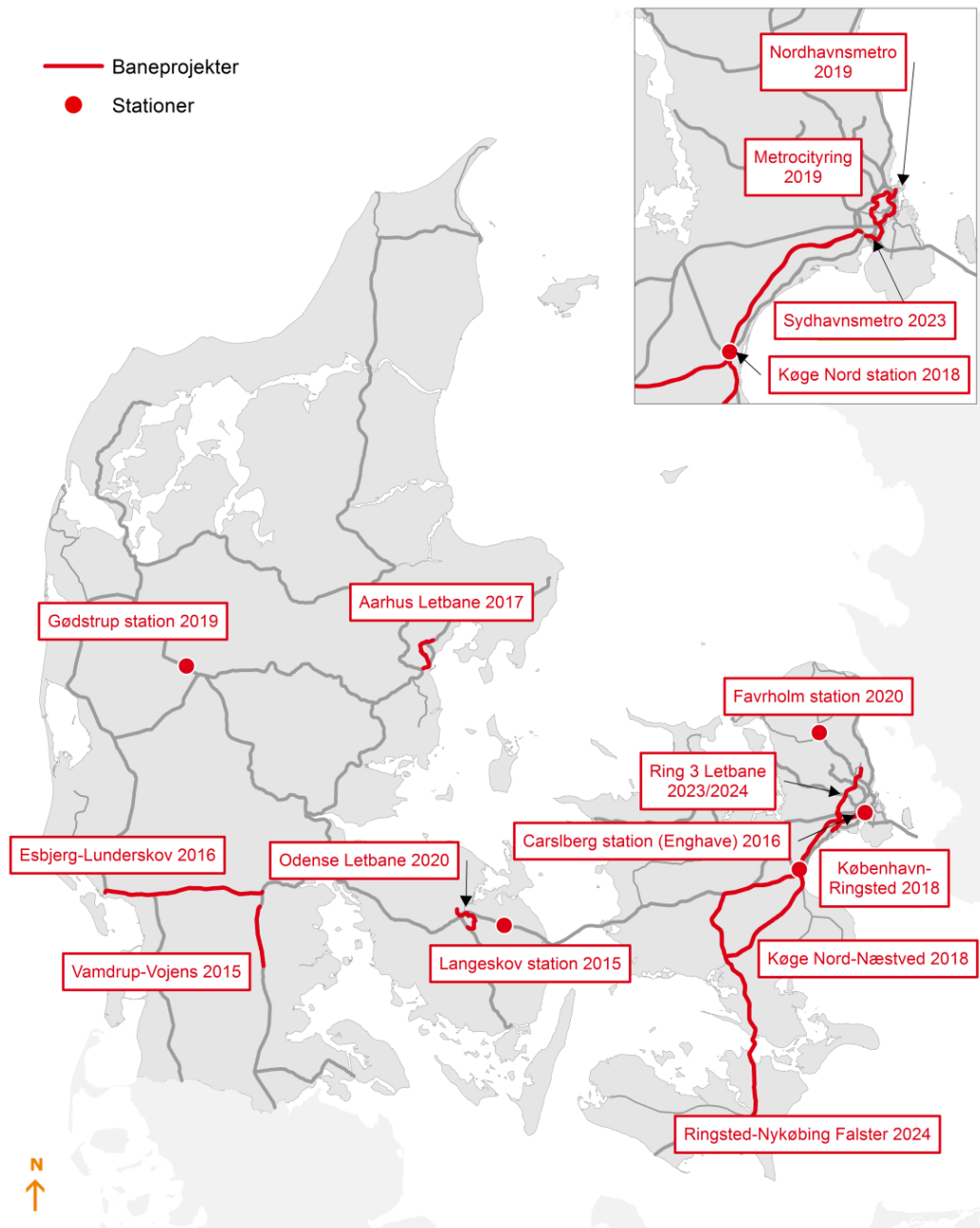
Figur 2.1 viser de projekter fra 2015, der havde signifikant betydning for togdriften.

Figur 2.1. Anlægsprojekter på jernbanen med betydning for togdriften i 2015



Kilde: Banedanmark

Figur 2.2. Anlægsprojekter, der ventes at være i brug senest 2025



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

3. Udviklingen i bus- og togtrafikken

Antallet af passagerer i togene steg på landsplan i 2015. Antallet af påstigere i busserne er faldet lidt igennem de senere år.

3.1 Fortsat mange passagerer i busserne

Antallet af påstigere i de offentlige busser er fortsat højt, jf. figur 3.1.

Passager: En rejsende. Passageren tæller som 1, uanset hvor mange transportmidler, han benytter på sin rejse.

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

Påstigertallet vil således altid være højere end passagertallet.

Over de seneste 5 år har antallet af påstigere i busserne vist en svagt faldende trend.

Figur 3.1. Antal påstigere i mio. i den offentlige bustrafik, 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
Movia	205,2	207,6	211,5	209,9	207,3
Fynbus	16,3	17,5	18,1	18,3	18,6
Sydtrafik	24,0	22,5	21,7	20,7	20,6
Midttrafik	76,4	76,0	70,0	67,3	68,4
NT	27,8	29,0	29,2	29,2	29,2
BAT	1,6	1,7	1,7	1,9	1,9
I alt	351,3	354,2	352,1	347,3	346,0

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Passagererne kører samlet set næsten det samme antal kilometer i bus som for 5 år siden, jf. figur 3.2.

Figur 3.2. Personkilometer i mio. i den offentlige busstrafik, 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
Movia	926,1	951,9	995,6	995,5	975,1
Fynbus	160,6	168,0	188,3	193,1	201,0
Sydtrafik	226,2	214,5	199,0	189,7	181,9
Midttrafik	733,4	729,8	671,8	646,2	670,6
NT	267,0	277,0	264,0	278,8	279,4
BAT	15,6	15,9	17,2	21,1	21,1
I alt	2.325,0	2.357,0	2.335,9	2.324,5	2.329,1

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Omfanget af buskørslen måles i køreplantimer, der udtrykker, hvor meget busserne rent faktisk kører. Der bliver ikke indsamlet data over antal buslinjer eller antal afgang, da dette ikke giver et repræsentativt billede af omfanget af buskørsel. Jf. figur 3.3 er antal køreplantimer faldet over de seneste 5 år, men der er sket en stigning fra 2014 til 2015.

Figur 3.3. Køreplantimer i tusinder i den offentlige busstrafik, 2011-2015

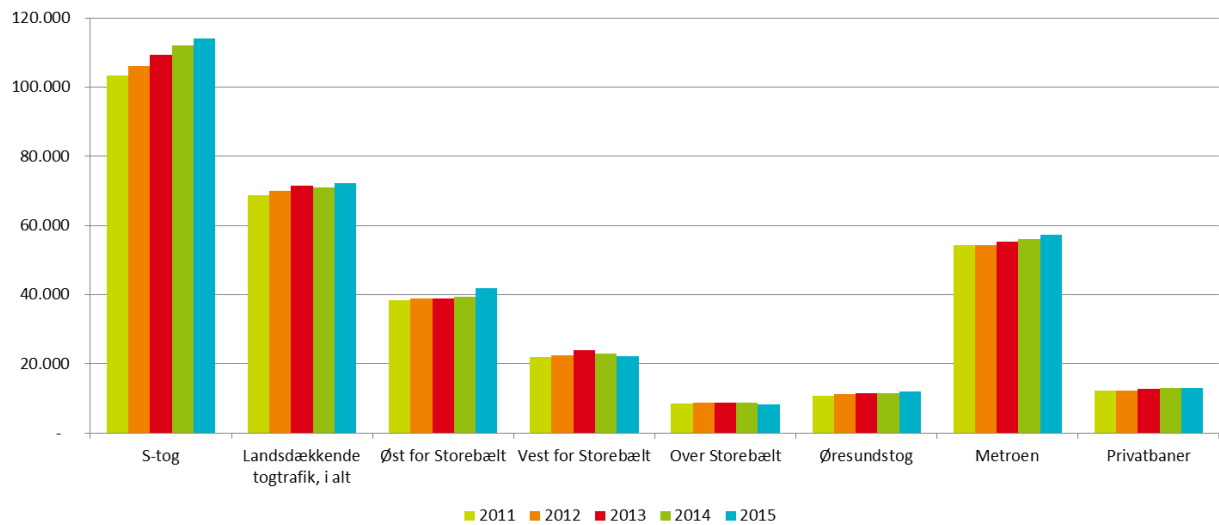
	2011	2012	2013	2014	2015
Movia	4.445,7	4.303,8	4.292,7	4.322,9	4.234,6
Fynbus	695,9	610,6	612,1	610,4	636,5
Sydtrafik	892,7	881,1	863,9	826,0	828,8
Midttrafik	2.090,0	2.048,0	2.055,3	2.029,5	2.015,4
NT	928,6	944,2	929,0	908,8	901,9
BAT	87,8	86,2	84,3	83,4	82,2
I alt	9.068,2	8.874,0	8.837,2	8.780,9	8.899,4

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

3.2 Fortsat vækst i togtrafikken

I 2015 steg antallet af passagerer i togene i Østdanmark, jf. figur 3.4. Især S-togtrafikken oplevede en stor stigning, idet antallet af passagerer i perioden 2011-2015 steg med over 10 pct. I den samme periode steg passagertallet i den københavnske metro med over 5 pct. Derimod faldt antallet af passagerer vest for Storebælt. Dette skyldes formentlig en længere periode med sporarbejde på Fyn, bl.a. pga. etableringen af Langeskov St. på Østfyn, samt ombygning af sporene mellem Ålborg og Frederikshavn. Antallet af passagerer, der krydser Storebælt med tog, er faldet næsten 6 pct. siden 2012.

Figur 3.4. Antal passagerer i tusinder i togtrafikken, 2011-2015



Anm.: Landsdækkende togtrafik, i alt, er en sum af togtrafikken:

Øst for Storebælt, Vest for Storebælt og Over Storebælt.

Kilde: Danmarks Statistik, 2016

Passagererne kørte i 2015 færre personkilometer end i de forudgående år, jf. figur 3.5. Det er især trafikken over Storebælt, der har oplevet en nedgang.

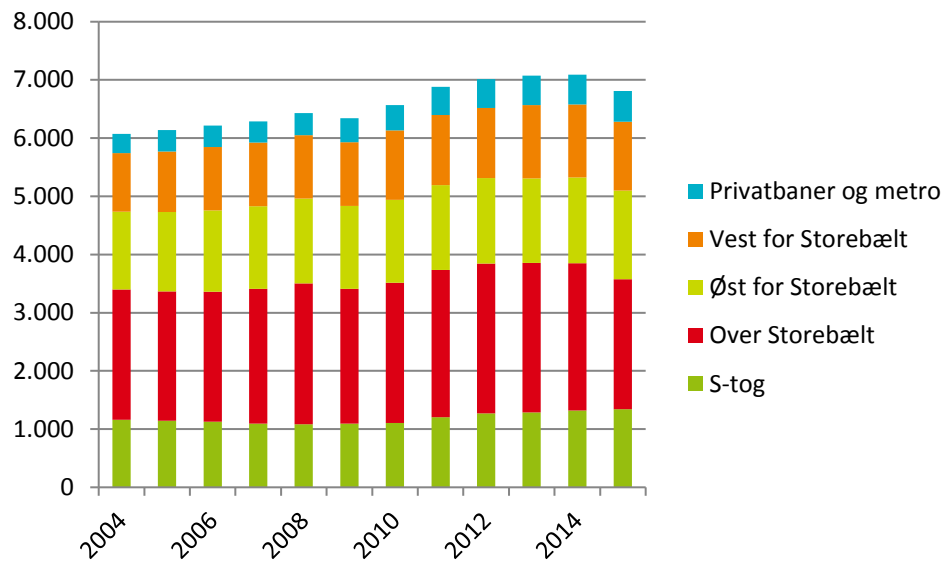
Personkilometer: 1 person, som transporterer sig 1 kilometer.

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

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

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

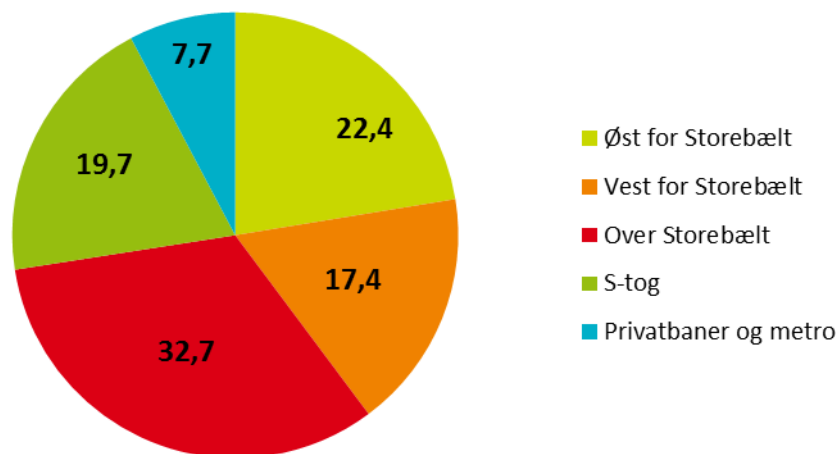
Figur 3.5. Udviklingen i persontransporten med tog i mio. personkilometer, 2004-2015



Kilde: Danmarks Statistik, 2016

Persontransporten fordeler sig fortsat således, at over 40 pct. er trafik øst for Storebælt inklusive S-tog, mens en tredjedel af persontransporten fortsat foregår over Storebælt, jf. figur 3.6.

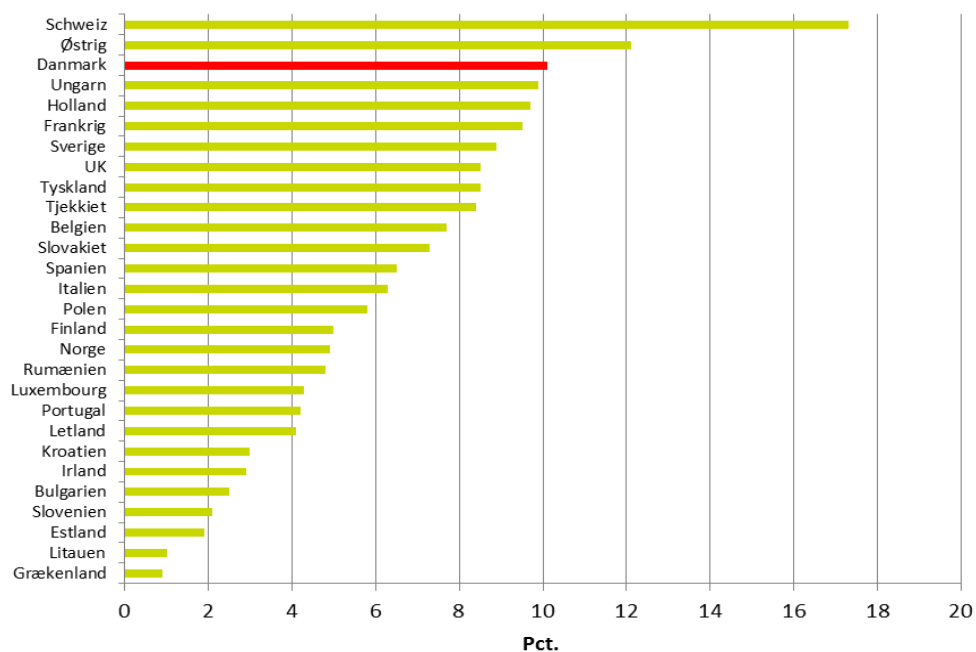
Figur 3.6. Procentvis fordeling af persontransporten med tog i mio. personkilometer, 2015



Kilde: Danmarks Statistik, 2016

I Danmark køres der relativt mere med tog sammenlignet med øvrige europæiske lande, jf. figur 3.7. Kun i Østrig og Schweiz udgjorde toget i 2014 en større andel af det samlede transportarbejde end i Danmark.

Figur 3.7. Togets andel af det samlede transportarbejde i EU i 2014.



Anm.: Data for 2015 var ikke tilgængelige på tidspunktet for rapportens udarbejdelse.
Kilde. Eurostat, 2016.

4. Rejsekort

Rejsekortet er blevet mere udbredt i 2015.

Antallet af rejser, hvor passageren har benyttet rejsekort, er steget kraftigt de seneste år, jf. figur 4.1. I 2015 blev der foretaget over 85 mio. rejser på rejsekortet.

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

Figur 4.1. Antal rejser i mio. på rejsekort, 2012-2015

	2012	2013	2014	2015
Antal rejser	9,5	31,5	50,6	85,7

Kilde: Rejsekortdata

4.1 Udvikling i brug af rejsekortet

Figur 4.2. Antal rejsekortrejser i tusinder fordelt efter takstområde, 2012-2015

Selskab	2012	2013	2014	2015
DSB	1.470,7	2.696,7	3.616,3	4.522,1
Hovedstadsområdet	2.372,6	17.855,3	31.095,8	60.052,7
Vestsjælland	2.310,6	2.509,2	2.693,0	2.923,8
Sydsjælland	2.451,9	2.622,7	2.725,7	2.837,0
Fyn	3,9	32,6	60,0	89,2
Sydtrafik	34,9	812,8	3.046,3	3.818,9
Midttrafik	19,1	232,6	466,3	2.960,8
Nordjylland	874,2	4.738,2	6.698,4	8.222,7
X-Bus	-	-	159,0	321,5
Ugyldig	-	-	11,0	0,2
Øvrig	4,9	9,7	20,6	15,4
Hovedtotal	9.542,8	31.509,7	50.560,9	85.683,7

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, jf. figur 4.2. Brugen af rejsekortet er mere end tredoblet i perioden 2013-2015 i hovedstadsområdet. Her skelnes ikke mellem, om rejsen er foretaget med bus, metro, S-tog eller et regionaltoget. I Nordjylland er antallet af rejser, hvor passageren har brugt rejsekort, næsten fordoblet i samme periode. Det er ikke muligt at skelne mellem, om rejserne er foretaget med bus eller med tog.

Samme billede gør sig gældende over det meste af landet, dog undtaget Syd- og Vestsjælland, hvor Movia allerede i 2011 opsatte rejsekortudstyr i både busser og på privatbanestationer.

De fleste rejser på rejsekortet er relativt korte, idet de foretages internt i et takstområde. Knap 11 pct. af rejserne går ud af takstområdet. Dette kan være en længere rejse fra København til Aarhus med toget, men det kan også være en kortere rejse med bussen mellem Horsens og Skanderborg, som ligger i hhv. Sydtrafiks og Midttrafiks område.

Mange rejsekortkunder er steget på en Movia-bus på Sjælland, jf. figur 4.3, der viser en opgørelse af, hvilke transportmidler passagererne har benyttet. Ligeledes har mange passagerer benyttet rejsekortet i både S-toget og i metroen i 2015. I Midt- og Vestjylland har relativt få passagerer benyttet deres rejsekort i Arrivas tog, mens rejsekortet er mere benyttet som rejsehjemmel i DSB's tog.

Idet rejsekortudstyret først er blevet løbende installeret i Midttrafiks busser i løbet af 2015 og 2016, har kun ganske få passagerer haft mulighed for at benytte rejsekortet i de midtjyske busser i 2015. FynBus havde ikke taget rejsekortet i brug i 2015, hvorfor de ikke fremgår af oversigten i figur 4.3.

Figur 4.3. Antal rejser på rejsekort fordelt efter, hvilket selskab passageren har rejst med, 2015

Selskab	2015
Arriva	1.112.195
DSB	11.188.594
DSB Øresund	3.192.062
S-tog	28.698.178
Sydtrafik	3.411.827
Midttrafik	2.703.623
NT	7.574.614
Movia	36.839.830
Metro	13.932.723

Anm.: En passager kan have benyttet flere transportmidler på sin rejse, hvormed de vil tælle med 2 gange. Summen af ovenstående er derfor ikke lig med antal rejser på rejsekortet, jf. figur 4.1.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

4.2 Off peak rabat

Siden januar 2013 har det været muligt at opnå rabat ved at rejse uden for myldretiden (off peak rabat), hvis rejsen foretages inden for ét takstområde,

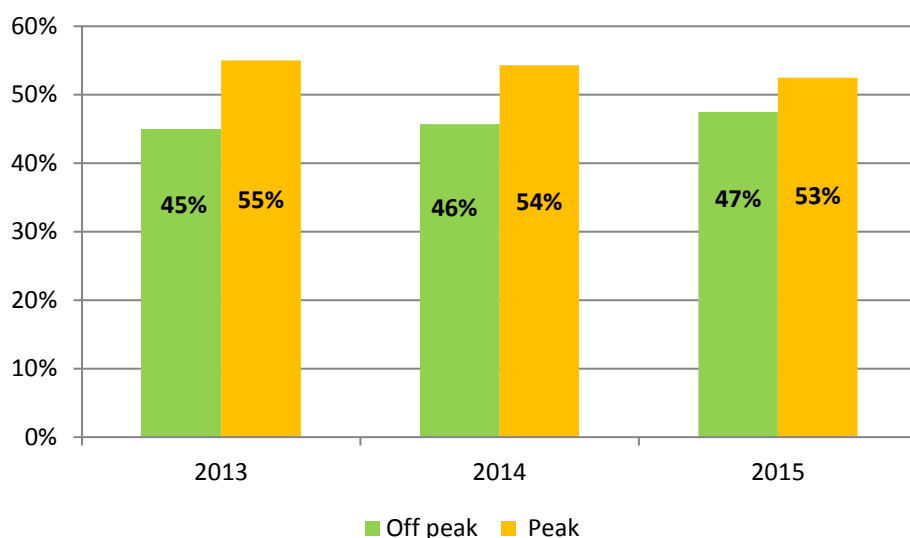
dvs. der opnås eksempelvis ikke rabat på en rejse med DSB fra København til Aarhus, da denne krydser flere takstområder.

Rabatten opnås, hvis rejsen påbegyndes i tidsrummet kl. 11.00-12.59 eller kl. 18.00-06.59, samt hvis rejsen påbegyndes i weekenden eller på en helligdag. Hvis rejsen *påbegyndes* i dette tidsrum, får kunden en rabat på 20 pct. Rabatten udløses, hvis kunden benytter rejsekort eller Kvikkort¹. Der er ikke tilsvarende rabat på kontantbilletter eller periodekort, dog med undtagelse af Bornholm (BAT), hvor man har valgt ikke at indføre rejsekort. Her er rabatten i stedet fordelt som en generel takstnedsættelse på alle billettyper.

I 2015 blev 47 pct. af alle rejser på rejsekort i samme takstområde påbegyndt i et tidsrum, jf. figur 4.4, hvor kunden opnåede off peak rabat. Dette er en lille stigning siden 2013.

I 2015 blev næsten 93 pct. af alle rejsekortrejser foretaget inden for samme takstområde. Dette skyldes, at ca. 70 pct. af alle rejser på rejsekort foretaget i 2015 var rejser internt i hovedstadsområdet. I 2014 var denne andel 32 pct.

Figur 4.4. Andel af peak vs. off peak rejser, 2013-2015



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

¹ På Fyn hedder det elektroniske betalingssystem Kvikkort. Primo januar 2017 blev det muligt at benytte rejsekortet i de fynske busser.

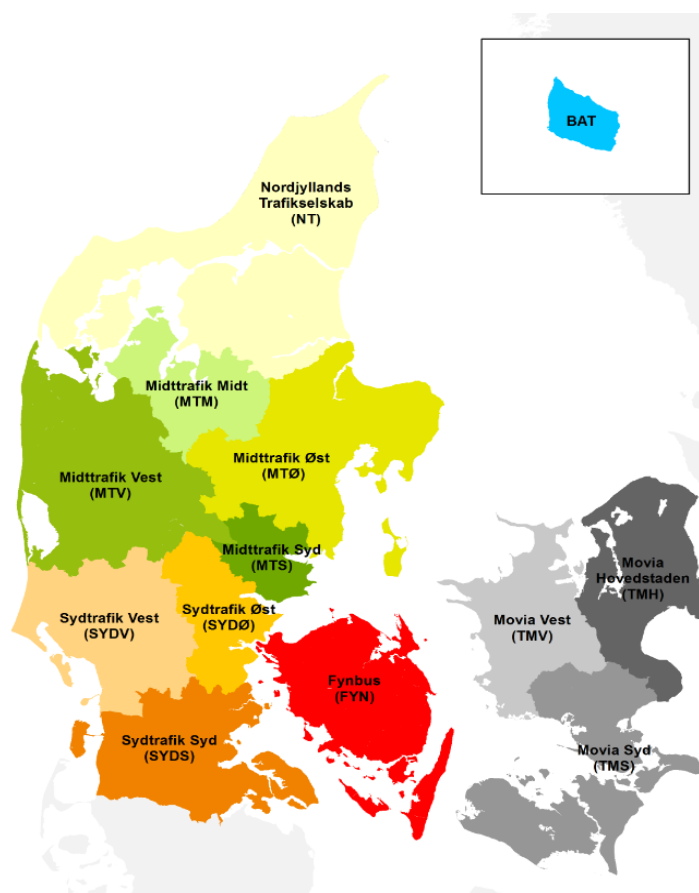
5. Billetpriser

Billetprisen kan have betydning for, om passageren vælger at benytte den kollektive trafik.

I 2015 fastsætter trafikselskaberne billetpriserne for rejser internt i deres områder, mens DSB fastsætter billetpriserne for rejser, der krydser en trafikselskabsgrænse. I hovedstadsområdet sker takstfastsættelsen i et samarbejde mellem selskaberne, dvs. DSB, Movia og Metroselskabet.

I 2015 var der 13 takstområder i Danmark, jf. figur 5.1. Med takstreformerne "Takst Sjælland" af 15. januar 2017 og "Takst Vest", som forventes at træde i kraft 18. marts 2018, lægges takstområderne inden for et trafikselskabs område de facto sammen.

Figur 5.1. Takstområderne i Danmark, 2015



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

5.1 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.

Figur 5.2. Det udmeldte takststigningsloft i procent, 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
Takststigningsloft	0,0	3,1	3,5	1,3	0,6

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 5.3 og figur 5.4.

Figur 5.3. Takststigninger i trafikselskaberne i procent, 2011-2015

Selskab	2011	2012	2013	2014	2015
Movia	1,9	3,0	3,2	1,3	1,3
NT	0,0	4,0	3,6	1,2	-0,2
Midttrafik	1,7	3,1	3,5	1,3	0,0
Sydtrafik	0,0	3,8	2,7	1,8	1,4
Fynbus	1,8	3,1	3,3	1,5	0,6
BAT	0,0	2,2	2,4	3,6	0,8
Vægtet Landsgennemsnit	1,5	3,2	3,2	1,3	0,8

Anm.: De selskaber, der har haft en takststigning, der overstiger det udmeldte takstloft, jf. figur 5.2, har benyttet opsparing fra tidligere år.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Det ses af figur 5.3. og 5.4., at takstudviklingen er forskellig hos de enkelte trafikselskaber.

Figur 5.4. Takststigninger i jernbanevirksomhederne i procent, 2011-2015

Selskab	2011	2012	2013	2014	2015
DSB	1,8	3,4	2,8	1,0	0,7
Arriva	1,8	3,1	3,5	1,3	1,5
DSB Øresund	1,8	3,1	3,5	1,3	0,6

Anm.: Det er ikke muligt at opgøre et vægtet landsgennemsnit for togoperatørerne.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

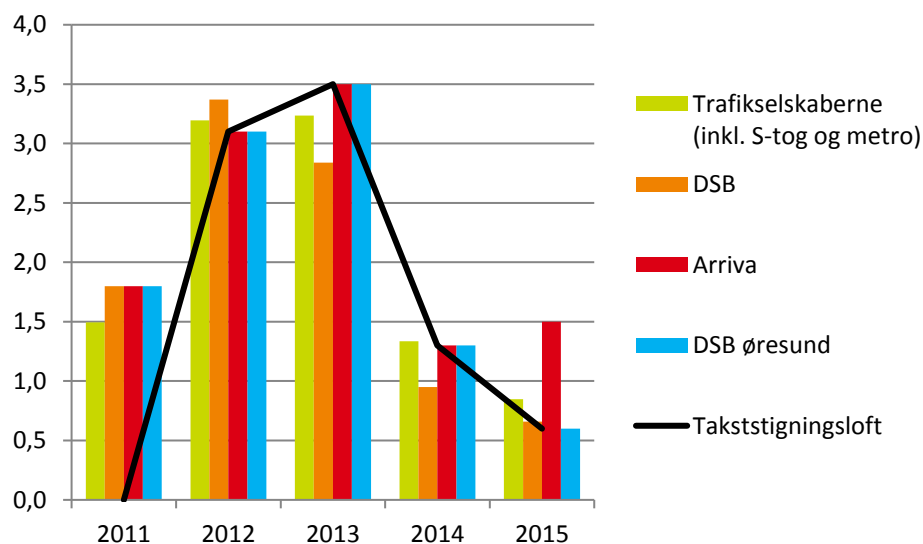
Takststigningsloftet er fastsat som udvikling i et indeks, der er sammensat af

- 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.

Hvis udviklingen i indekset er negativ, sættes takstloftet til nul, og den negative del af det omkostningsbaserede indeks overføres til det efterfølgende år.

Takststigningsloftet, jf. figur 5.5, kan variere en del fra år til år. De årlige takststigninger vil som følge heraf også variere.

Figur 5.5. De årlige takststigninger samt takststigningsloftet i procent



Anm.: I hovedstadsområdet fastsættes taksterne i fællesskab mellem Movia, Metroselskabet og DSB. Takstudviklingen for S-tog og metroen er således den samme som for Movia.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

6. 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.

6.1 Tilskud til trafikselskaberne

De 6 trafikselskaber har 2 indtægtskilder: passagerindtægter og tilskud fra kommuner/regioner.

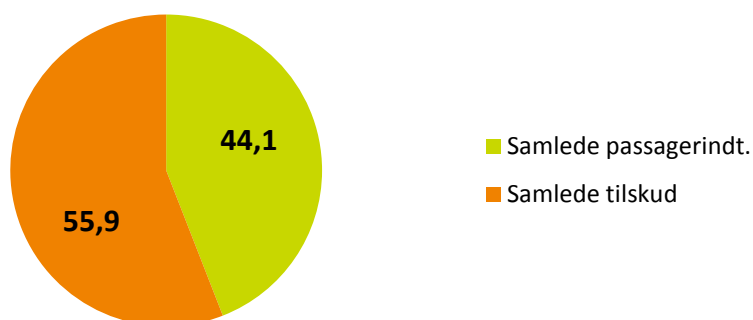
Figur 6.1. Kommunal/regionalt tilskud til trafikselskaberne i mio. kr. (løbende priser), 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
Regionale tilskud	1.004,8	1.025,2	1.022,9	1.042,9	1.097,2
Kommunale tilskud	2.829,3	2.863,9	2.848,0	2.813,6	2.910,0

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

De samlede tilskud udgjorde lidt over halvdelen (56 pct.) af trafikselskabernes samlede indtægter i 2015, jf. figur 6.2.

Figur 6.2. Trafikselskabernes samlede indtægter procentvist fordelt på passagerindtægter og kommunalt/regionalt tilskud, 2015



Anm.: Trafikselskabernes samlede udgifter er lig de samlede indtægter

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

6.2 Tilskud til togtrafikken

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har indgået kontrakt med DSB og Arriva, der begge kører tog på det statslige jernbanenet. I kontrakterne er fastsat den årlige betaling til de to operatører. Staten giver derudover et investeringstilskud til regioner med privatbaner. Der er ikke krav om, at tilskuddet bruges til investeringer i privatbanerne, men det er regionens eget ansvar at vedligeholde banen.

I 2015 blev der givet over 4,5 mia. kr. i offentligt tilskud til togdriften i Danmark, jf. figur 6.3.

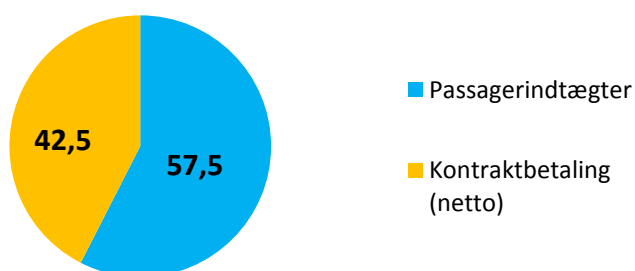
Figur 6.3. Tilskud til togtrafikken i mio. kr. (løbende priser), 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
DSB	3.939,4	3.781,5	3.815,0	3.931,5	4.190,9
Arriva	221,3	232,2	241,3	245,1	221,6
Investerings- tilskud, privatbaner	101,3	103,1	104,2	105,2	106,8

Kilde: Finansloven for perioden 2011-2014, samt statsregnskabet for 2015.

Statens kontraktbetaling udgjorde i 2015 42,5 pct. af DSBs samlede indtægter, jf. figur 6.4.

Figur 6.4. DSBs samlede indtægter procentvist fordelt på passagerindtægter og tilskud, 2015



Anm.: Passagerindtægter fra DSBs årsregnskab, 2015. Kontraktbetaling (netto) er betalingen til DSB, ekskl. DSB Øresund, fra statsregnskabet for 2015. Kontraktbetalingen er reguleret med DSBs overskud i 2015, således at det er nettokontraktbetalingen, der er brugt her.

Kilde: DSBs årsregnskab 2015 og statsregnskabet for 2015.

Det er ikke muligt at opgøre fordelingen hos Arriva.

6.3 Tilskud til takstnedsættelser

Staten giver desuden tilskud til nedsættelse af prisen på en række billettyper, jf. figur 6.5. I 2015 gav staten tilskud på over 670 mio. kr. til takstnedsættelser.

Figur 6.5. Tilskud til takstnedsættelser i mio. kr. (løbende priser), 2011-2015

	2011	2012	2013	2014	2015
Off peak	-	-	81,5	112,2	175,0
Hævet aldersgrænse	71,7	73,2	75,2	75,9	76,7
Gratisgrænse	47,0	48,1	49,3	49,8	50,3
Ø-kort	8,2	8,4	8,7	8,8	8,9
Tilskud til særlige rabatter *	111,4	113,1	114,6	115,2	115,4
Hypercard/ Ungdomskort	100,2	287,2	250,0	338,5	251,4

Anm.: * gives til DSB med henblik på at yde særlige rabatter på togrejser til pensionister, førtidspensionister, unge og personer med handicap.

Kilde: Statsregnskabet for hvert af årene 2011-2015

Tilskuddene ydes til en lang række formål:

Off peak

Off peak rabatten ydes, når kunden rejser uden for myldretiden og i weekender/på helligdage, jf. kapitel 4. Stigningen i tilskud til off peak rabat skyldes, at der er flere og flere, der rejser på rejsekortet.

Hævet aldersgrænse og gratisgrænse

Staten yder tilskud til rabatter til børn, der enten kan rejse til halv takst eller gratis i selskab med en voksen. Tilskuddet er blevet ydet siden 1997, hvor ordningen blev harmoniseret, så der blev ens regler i hele landet.

Ø-kort

Beboere med folkeregisteradresse på de små øer kan købe et ø-kort, der giver dem ret til rabat med færgen til fastlandet.

Tilskud til særlige rabatter

Ud over den almindelige kontraktbetaling, jf. figur 6.3, får DSB og Arriva et tilskud til at yde rabatter til børn, studerende og pensionister. Dette udbetales som et samlet beløb, uafhængigt af hvor mange billetter der sælges.

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. Faldet i tilskud til ordningen skyldes en ændring af compensationen for de rejser, de unge foretager i deres fritid.

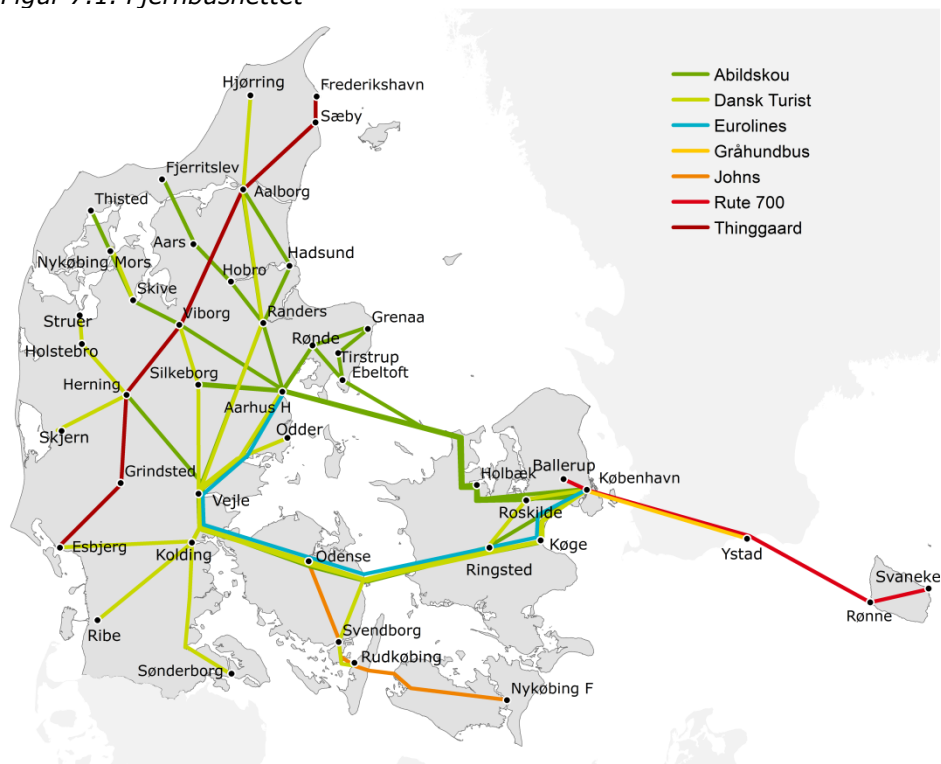
7. Fjernbuskørsel

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

7.1 Ruter

Fjernbuskørsel i Danmark skal være godkendt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Godkendelsen gives, hvis den pågældende busrute strækker sig over mere end to trafikselskabers områder, over mere end området for trafikselskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område. Dermed supplerer fjernbuskørslen det kollektive trafikudbud i Danmark, jf. figur 7.1.

Figur 7.1. Fjernbusnettet



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen samt operatørernes køreplaner

I 2015 udstedte Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen tilladelser til 28 fjernbusruter (enten nye ruter eller fornyelse af tilladelser).

7.2 Operatører

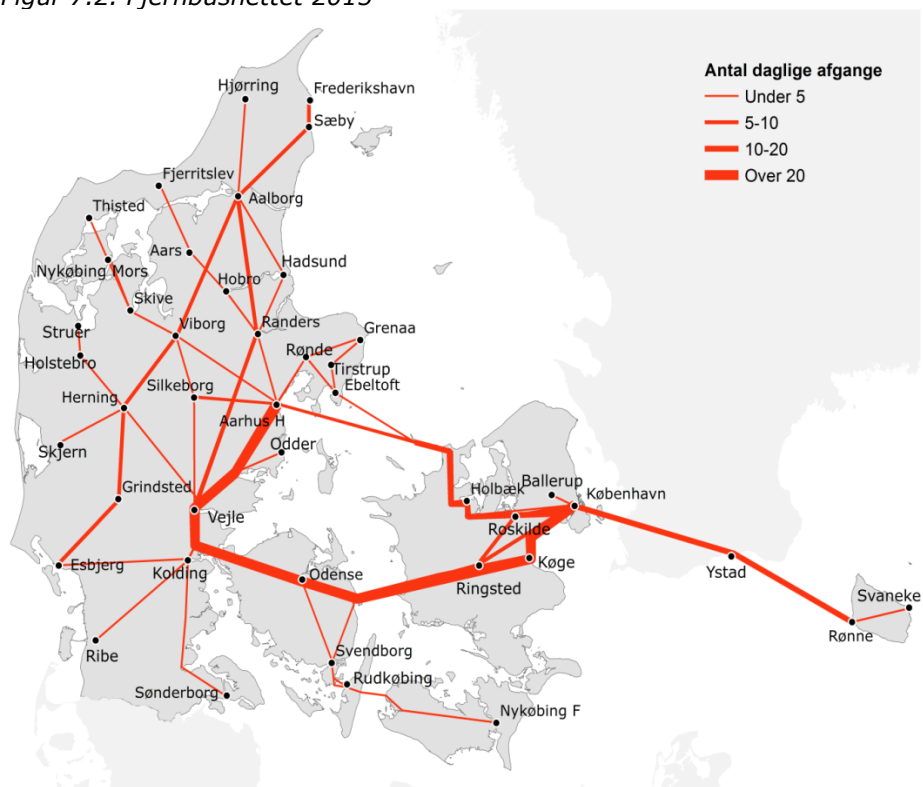
I 2015 er der 7 operatører, der har rutetilladelse til at køre fjernbuskørsel i Danmark.

Operatør	Navn på bussen
Abildskou	Linie 888
Gråhundbus	Bornholmerbussen
Thinggaard	Rute 980
Johns Turist- og Minibus	Rute 800
Dansk Turistfart	Rødbillet & Rute 1000
Eurolines Danmark	Eurolines
Rute 700	Rute 700

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Der er op til i alt 90 daglige afgang, jf. figur 7.2.

Figur 7.2. Fjernbusnettet 2015



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen samt operatørernes køreplaner

7.3 Tilskud

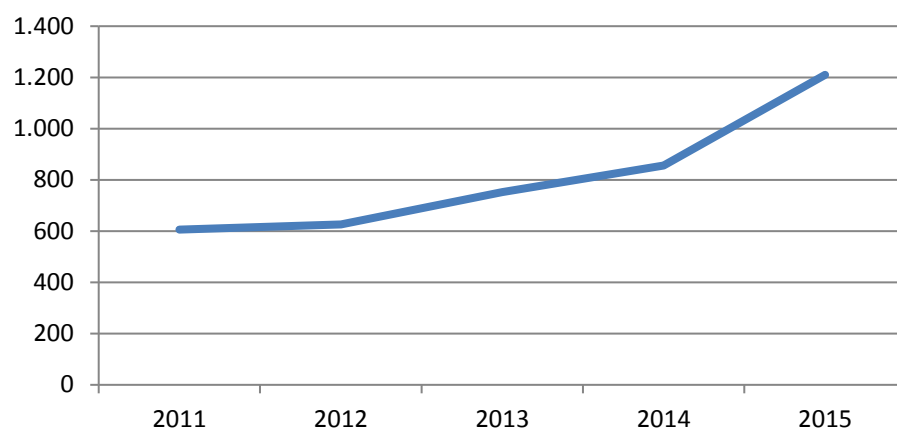
Fjernbusvogmændene har mulighed for at opnå kompensation for at yde rabatter til børn, studerende og pensionister. Kompensationen administreres af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

I 2015 blev der udbetalt 24,4 mio. kr. i kompensation.

7.4 Passagerer

Det samlede passagertal i fjernbusserne er fordoblet fra 2011 til 2015, jf. figur. 7.1. Dette skyldes bl.a., at udbuddet af ruter nu er større end for få år siden.

Figur 7.1. Passagertal i tusinder i fjernbusserne, 2011-2015



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

8. 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.

8.1 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 et bevægelseshandicap er afskåret fra at benytte den kollektive trafik.

Den enkelte har ret til op til 104 enkeltture om året.

Den visiterede borger betaler selv en del af billetprisen. Det fremgår af lov om trafikselskaber, at egenbetalingen for turen ikke må være "væsentlig højere" end prisen for at benytte øvrig kollektiv trafik. Passagerfinansieringsgraden er gennemsnitligt 20 pct.

Figur 8.1 Nøgletal for individuel handicapkørsel, 2015

Antal rejser i alt	892.956
Visiterede pr. 31.12.2014	60.432
Gns. antal rejser pr. visiteret	15
Gns. offentligt tilskud pr. rejse	237 kr.
Offentligt tilskud pr. visiteret pr. år	3.495 kr.
Passagerfinansieringsgrad	20 pct.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

8.2 Tilgængelighed i togtrafikken

DSB og Arriva

Handicappede, 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 handicappet 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.

9. 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, og det er den enkelte kommune, der beslutter serviceniveau og takst inden for de rammer, der gives af trafikselskabets koncept for Flextur.

Flextur er et kollektivt trafikprodukt udviklet af trafikselskaberne. Alle trafikselskaber, undtagen BAT, tilbyder Flextur, men ikke alle kommuner er med i ordningen.

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. 73 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 2015 tilbyder 73 kommuner flexture.
- At flexture bliver planlagt sammen med de lovpligtige og valgfri visiterede kørselsordninger i Flextrafik.

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

Det samlede antal flexture har været stigende gennem de senere år.

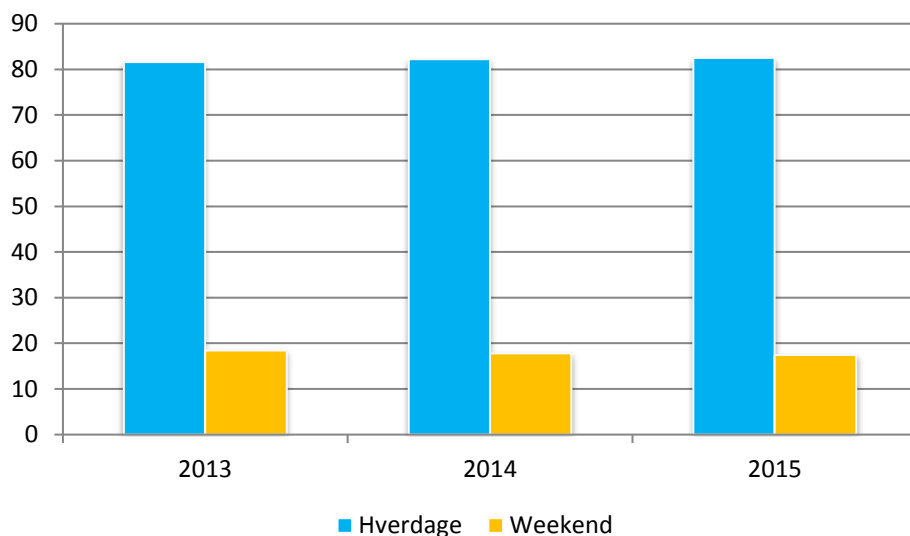
Figur 9.1. Antal rejser pr. år med flextur, 2013-15

År	Antal rejser
2013	431.893
2014	599.926
2015	759.367

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Langt de fleste Flexture – over 80 pct. – foretages i hverdagene, jf. figur 9.2.

Figur 9.2. Procentvis fordeling af flexiture på hverdage og weekend, 2013-15



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

De fleste Flexiture er korte ture, jf. figur 9.3. Næsten 9 ud af 10 ture med Flexitur har en længde på mellem 0 og 15 km, mens kun ca. 1,6 pct. af turene har en længde på 30 km eller derover.

Dette billede har været forholdsvis stabilt i perioden 2013-15.

Figur 9.3. Procentvis fordeling af flexiturenes længde, 2013-2015

	2013	2014	2015
0-15 km	88,5	87,9	87,6
15-30 km	10,3	10,7	10,8
30-45 km	0,8	1,0	1,1
45-60 km	0,2	0,3	0,3
o. 60 km	0,2	0,2	0,2

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Bilag 1 - Den kollektive trafik i tal

Togtrafik

Trafikale nøgletal

Tabel 10.1. Antal passagerer i togtrafikken, 2007-2015

Mio. passagerer	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Øst for Storebælt	37,2	38	39,2	40,6	39,3	39	38,9	39,9	41,8
Vest for Storebælt	20,3	20,2	20,7	21,1	22,3	22,1	24,1	24,4	22,1
Øst-Vestdanmark	8,1	8,3	8,2	8,4	8,7	9	9	8,9	8,3
Over Øresund*	9,5	10,5	9,5	9,7	10,4	11	11,4	11,3	11,9
Anden international trafik	0,9	1,2	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	1,0	1,0
Total fjern- og regionaltog	76,0	78,3	78,6	80,7	81,6	81,9	84,2	85,4	85,3
S-tog	88,6	91,1	92,1	93	103,4	106,8	109,2	112	114,1
Metro	39,4	46,5	49,8	52,5	54,2	54,3	55,4	56	57,2
Privatbaner*	10,6	10,6	11,1	11,2	12,2	12,5	12,7	12,7	12,9
Total alle baner	214,6	226,5	231,6	237,3	248,5	255,6	261,5	265,9	269,5

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

Kilde: Danmarks Statistik

*) Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Tabel 10.2 Antal passagerer i togtrafikken, indekseret, 2007-2015

År 2007 = 100	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Fjern- og regionaltog	100	103	103	106	107	108	111	112	112
S-tog, metro og privatbaner	100	107	110	113	120	125	128	130	133
Alle baner	100	106	108	111	116	119	122	124	127

Kilde: Egne beregninger på baggrund af tabel 10.1

Tabel 10.3. Personkilometer i togtrafikken, 2007-2015

Mio. personkilometer	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Øst for Storebælt	1.420	1.458	1.425	1.424	1.457	1.467	1.451	1.476	1.526
Vest for Storebælt	1.097	1.089	1.098	1.196	1.202	1.207	1.263	1.254	1.184
Øst-Vest-Danmark	1.941	1.974	1.946	2.039	2.122	2.197	2.182	2.148	2.229
Over Øresund*	198	220	199	203	218	229	239	237	250
Anden international trafik	174	224	167	164	189	150	149	145	157
Total fjern- og regionaltog	4.830	4.965	4.835	5.026	5.188	5.337	5.377	5.358	5.346
S-tog	1.096	1.084	1.097	1.108	1.207	1.270	1.286	1.319	1.344
Metro	177	195	215	239	278	274	284	294	302
Privatbaner	184	184	194	193	210	218	219	219	225
Total alle baner	6.287	6.428	6.341	6.566	6.883	7.099	7.166	7.190	7.217

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

Kilde: Danmarks Statistik

*) Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Tabel 10.4. Personkilometer - udvikling i togtrafikken, indekseret, 2007-2015

Mio. personkilometer	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Øst for Storebælt	100	103	100	100	102	101	100	102	105
Vest for Storebælt	100	99	100	109	109	100	105	99	94
Øst-Vest-Danmark	100	102	100	105	109	104	103	98	102
Over Øresund*	100	111	101	102	110	105	110	99	105
Anden international trafik	100	129	96	98	113	79	79	97	105
Total fjern- og regionaltog	100	103	100	104	107	103	104	100	99
S-tog	100	99	100	101	110	105	107	103	105
Metro	100	110	121	111	129	99	102	104	106
Privatbaner	100	100	105	99	108	104	104	100	103
Total alle baner	100	102	101	104	109	103	104	100	101

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

Kilde: Danmarks Statistik

*) Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Offentlig buskørsel

Trafikale nøgletal for offentlig buskørsel, dvs. ikke for fjernbuskørsel

Tabel 10.5. Udvikling i køreplantimer og påstigere for alle trafikselskaber, 2007-2015

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Køreplantimer (1.000)	9.464	9.459	9.381	9.294	9.068	8.874	8.837	8.781	8.899
Påstigere (mio.)	363	362	346	357	351	354	352	347	346

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Tabel 10.6. Udvikling i køreplantimer og påstigere for alle trafikselskaber, indekseret, 2007-2015

År 2007 = 100	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Køreplantimer (1.000)	100	100	99	98	96	94	93	93	94
Påstigere (mio.)	100	100	96	99	97	98	97	96	95

Kilde: Egne beregninger på baggrund af tabel 10.5.

Tabel 10.7. Udvikling i køreplantimer og påstigere fordelt på trafikselskaber, indekseret, 2007-2015

2007=100		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Movia	Køreplantimer	100	100	99	99	97	94	94	95	97
	Påstigere	100	101	98	101	99	100	102	101	102
NT	Køreplantimer	100	99	96	98	96	98	96	94	93
	Påstigere	100	99	96	98	100	104	105	104	105
Midttrafik	Køreplantimer	100	100	99	99	96	94	95	94	93
	Påstigere	100	97	90	96	93	93	85	82	84
Sydtrafik	Køreplantimer	100	102	102	100	98	97	95	91	91
	Påstigere	100	97	94	94	97	91	88	84	83
FynBus	Køreplantimer	100	100	98	90	81	79	79	79	83
	Påstigere	100	100	94	95	87	93	97	98	99
BAT (Bornholm)	Køreplantimer	100	99	91	98	109	107	105	103	102
	Påstigere	100	100	95	86	81	83	85	97	95
I alt	Køreplantimer	100	100	99	98	96	94	93	93	94
	Påstigere	100	100	96	99	97	98	97	96	96

Kilde: Egne beregninger

Økonomiske nøgletal

Tabel 10.8. Udvikling i udgifter, passagerindtægter og tilskud for alle trafiksselskaber, 2007-2015

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Udgifter (mio. kr.)	5.373	5.905	6.310	6.660	6.848	6.992	7.097	7.242	7.147
Passagerindt. (mio. kr.)	2.793	2.785	2.830	3.010	3.014	3.103	3.227	3.264	3.159
Tilskud (mio. kr.)	2.570	3.136	3.480	3.650	3.834	3.889	3.871	3.979	4.007
Passagerfinansieringsgrad	52 %	47 %	45 %	45 %	44 %	44 %	45 %	45 %	44 %

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Passagerfinansieringsgraden opgøres som de samlede passagerindtægters andel af de samlede udgifter. I 2015 var landsgennemsnittet for passagerfinansieringsgraden 44 %, hvilket er på niveau med de seneste år. Tallene for 2015 summer ikke nøjagtig, hvilket skyldes, at Midttrafik i 2015 har beholdt midler til at gennemføre en række projekter. Det store fald i passagerfinansieringsgraden fra 2007 til 2008 (jf. tabel 9.8) og frem skyldes primært udgiftsstigninger, der er begrundet i lovændringer, og ikke lavere passagerindtægter.

Handicapørsel

Trafiksselskaberne indberetter årligt data for handicapørsel til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Tabel 10.9. Nøgletal for handicapørsel for alle trafiksselskaber, 2007-2015

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Passagerfinansieringsgrad	19 %	17 %	16 %	16 %	16 %	18 %	19 %	20 %	20 %
Antal visiterede	45.274	46.764	45.740	48.179	50.102	50.512	49.970	51.856	60.432
Antal rejser (1.000)	924	880	908	843	904	854	871	901	893
Gns. antal ture pr. visiteret	20,4	18,8	19,9	17,5	18	16,9	17,4	17,4	14,8
Gennemsnitlig turlængde (km)	14,4	13,3	13,7	12,9	12,1	12,9	12,6	12,3	12,4
Persontransportarbejde (1.000 km)	13.332	11.686	12.455	10.915	10.945	11.053	10.971	11.122	11.042

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Tabel 10.10. Nøgletal for handicapørsel for alle trafiksselskaber, indekseret, 2007-2015

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Passagerfinansieringsgrad	100	89	82	81	84	93	99	104	104
Antal visiterede	100	103	101	106	111	112	110	115	133
Antal rejser (tusinde)	100	95	98	91	98	92	94	98	97
Gns. antal ture pr. visiteret	100	92	98	86	88	83	85	85	73
Gennemsnitlig turlængde	100	92	95	90	84	90	88	85	86
Persontransportarbejde (tusinde km)	100	88	93	82	82	83	82	83	83

Kilde: Egne beregninger på baggrund af tabel 10.9.

Takster og Takstudvikling

Takstudvikling 2015

Takststigningsloftet for 2015 var 0,6 %.

Tabel 10.11. Trafiksekskabernes gennemsnitlige årlige procentvis takstudvikling, 2008-2015

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Movia H	3,0	2,7	2,8	2,0	3,0	3,0	0,8	1,4
Movia V	3,0	3,1	3,5	1,3	3,1	3,7	1,2	0,4
Movia S	3,0	3,1	3,1	1,7	3,1	4,2	0,4	0,8
Nordjyllands Trafiksekskab	2,9	3,1	3,9	0,0	4,0	3,6	1,2	0,5
Midttrafik	3,0	3,1	3,1	1,7	3,1	3,5	1,3	0,0
Sydtrafik	2,9	2,9	4	0	3,8	2,7	1,8	1,4
FynBus	3,0	3,1	3,0	1,8	3,1	3,3	1,5	0,6
BAT (Bornholm)	0,0	3,1	3,1	0,0	2,2	2,4	3,6	0,6
Vægtet landsgennemsnit*	3,0	2,9	3,1	1,5	3,2	3,2	1,1	0,8
Takststigningsloft	3,0	3,1	4,8	0,0	3,1	3,5	1,3	0,6

Anm.: *De 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 10.12. Jernbanevirksomhedernes gennemsnitlige årlige procentvis takstudvikling, 2009-2015

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

Anm.: Da de opgjorte takststigninger for Arriva ikke er genberegnet, er der ikke beregnet vægtet landsgennemsnit.

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