

**Nøgletal for offentlig  
buskørsel, ekskl.  
handicapkørsel**  
Regnskab 2011



## Indhold

<b>Udvikling i den offentlige buskørsel</b>	<b>5</b>
Offentlig buskørsel, regnskab 2011	5
<b>Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel</b>	<b>11</b>
Økonomiske nøgletal vedr. offentlig buskørsel	11
Øvrige nøgletal vedr. offentlig buskørsel	14



## Udvikling i den offentlige buskørsel

### Offentlig buskørsel, regnskab 2011

Trafikselskaberne indberetter årligt data til Trafikstyrelsen.

De indberettede data – offentlig buskørsel, regnskab 2011 – vedrører kun driften af offentlig buskørsel og er eksklusiv trafikselskabernes drift af individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og privatbanetrafik. (Disse indberettes særskilt).

Dette betyder, at der vil forekommer afvigelser mellem disse af Trafikstyrelsen offentliggjorte nøgletal for offentlig buskørsel og de enkelte trafikselskabers regnskabsresultat. Afvigelserne forekommer fordi trafikselskabernes regnskaber inkluderer både handicapkørsel og privatbanetrafik.

I nedenstående tabel ses overordnede nøgletal for offentlig buskørsel på landsplan for årene 2007-2011 i 2007-priser.

*Nøgletal for offentlig buskørsel i Danmark, 2007-2011 (faste 2007-priser)*

Nøgletal	2007	2008	2009	2010	2011
Samlede udgifter (mio. kr., 2007-priser)	5.372,9	5.694,1	5.960,0	6.167,2	6.180,7
Samlede passagerindtægter (mio. kr., 2007-priser)	2.792,8	2.685,8	2.673,2	2.787,3	2.720,4
Samlet tilskud (mio. kr., 2007-priser)	2.570,1	3.023,8	3.286,8	3.379,9	3.460,3
Køreplantimer (tusinde)	9.463,7	9.459,0	9.381,3	9.294,3	9.068,2
Påstigere (mio.)	362,5	361,6	346,3	357,4	351,3

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

I perioden har trafikselskaberne haft en række merudgifter på grund af ændret lovgivning. Kommuner og regioner er blevet kompenseret for disse ændringer med ca 910 mio. kr. (årets priser). Det omfatter bl.a.

- 500 mio. kr. som kompensation for bortfald af den kollektive bustrafiks fritagelse for betaling af energiafgifter. Heraf vedrører ca. 14 mio. kr. privatbanetrafikken, og er derfor udeladt af denne statistik
- 335 mio. kr. som kompensation for ændring af EU's regler vedr. leasing. Heraf vedrører ca. 10 mio. kr. privatbanetrafikken, og er derfor udeladt af denne statistik
- 105 mio. kr. som kompensationen for indførelse af lønsumsafgiftspligt for trafikselskaberne. Heraf vedrører ca. 7 mio. kr. privatbanetrafikken, og er derfor udeladt af denne statistik

I nedenstående tabel fremgår trafikselskabernes samlede udgifter samt tilskud i faste 2007-priser rensset for merudgifter grundet ændret lovgivning.

## Sammenlignelige udgifter for offentlig buskørsel i Danmark 2007-2010 i faste 2007-priser

Nøgletal	2007	2008	2009	2010	2011
Samlede udgifter (mio. kr., 2007-priser)	5.372,9	5.694,1	5.960,0	6.167,2	6.180,7
Merudgifter grundet ændret lovgivning	0	154,0	403,8	352,5	0
<b>Sammenlignelige udgifter (mio. kr., 2007-priser)</b>	<b>5.372,9</b>	<b>5.540,1</b>	<b>5.402,2</b>	<b>5.256,9</b>	<b>5.270,4</b>

Som det fremgår, har udgifterne være forholdsvis konstante i perioden, når der renses for merudgifterne grundet ændret lovgivning.

**Udgifter, passagerindtægter og tilskud**

Trafikselskaberne har traditionelt to finansieringskilder – tilskud og passagerindtægter. Ved indberetning af trafikselskabernes udgifter, indtægter og tilskud er udgangspunktet i denne indberetning, at trafikselskabets samlede udgifter for offentlig buskørsel for det pågældende år er lig summen af samlede passagerindtægter plus samlede regionale og kommunale tilskud.

For at få et overblik over trafikselskabernes aktuelle økonomiske situation for året – om der er underskud eller overskud – indberettes endvidere tilskudsbeløb for efterregulering. Dvs. det beløb ejerne (regioner og kommuner) skal betale mere, hvis de i året skulle dække trafikselskabets underskud (ved f.eks. stigning i udgifter eller fald i passagerindtægter) eller det beløb, der er i overskud, og som tilbagebetales til ejerne de efterfølgende år.

De samlede udgifter til offentlig buskørsel på landsplan er i 2011 opgjort til 6,8 mia. kr. (jf. tabel 1, side 11). Dette svarer til en stigning på 188 mio. kr. fra året før (13,5 mio. kr. i faste 2007-priser<sup>1</sup>). De samlede passagerindtægter nåede på landsplan 3,0 mia. kr. i 2011 (jf. tabel 1). Dette er en stigning på 4 mio. kr. (løbende priser) i forhold til 2010 (et fald på 67 mio. kr. i faste 2007-priser).

De samlede regionale og kommunale tilskud var i 2011 på 3,8 mia. kr. (jf. tabel 1), hvilket svarer til en stigning i løbende priser på 184 mio. kr. (113 mio. kr. i faste 2007-priser) i forhold til 2010.

Regionale og kommunale tilskud udbetales aconto på baggrund af det forventede tilskudsbehov til et givent aktivitetsniveau. Denne acontoudbetaling efterreguleres med 1-2 års efterslæb, hvor trafikselskabernes reelle tilskudsbehov er opgjort. I 2011 var der et tilskudsbehov, der var 95,4 mio. kr. mindre end acontoudbetalingerne (jf. tabel 2).

**Fordeling af udgifter**

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

Driftsudgifter på landsplan omfatter omkring 91 % af de samlede udgifter for offentlig buskørsel, med en spredning trafikselskaberne imellem på 89 % og 93 %.

<sup>1</sup> Med henblik på at lette sammenligningen mellem årene er beløb for regnskab 2008-2010 omregnet til faste 2007-priser. Den benyttede opregningsfaktor er nettoprisindekset (NPI). Kilde: Finansministeriets AØV (Økonomisk Administrative Vejledning), 1. oktober 2012.

Lands gennemsnittet for salgsudgifter er 5 % af samlede udgifter – med variation mellem 2 % og 7 %.

Gennemsnittet for andelen af samlede udgifter der går til administrationsudgifter er på 4%, varierende mellem 3% og 5 %.

### **Indtægtsfinansiering**

Trafikselskaberne har traditionelt to finansieringskilder – tilskud og passagerindtægter.

Fordeling af finansieringen af offentlig buskørsel kan opdeles i følgende fire kategorier:

- Ren brugerbetaling lig passagerbetaling (billetter/kort, cykel, gods, pakker/post, mv., og kontrolafgift);
- Kommunal finansiering som inkluderer (a) kommunale tilskud og (b) de af kommunen finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (førtids- og pensionistrabatter og køb af skolekort);
- Regional finansiering som udgøres af regionale tilskud til trafikselskabets offentlige buskørsel; og
- Statslig finansiering som inkluderer de passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger, der finansieres af staten (uddannelseskort, SU-kort, blinde/svagtseende, efterløns- og børnerabatter, og værnepligtshort).

Udgifterne til trafikselskabernes offentlige buskørsel er på landsplan finansieret via passager-/brugerbetaling (38%), kommunal finansiering (43%), regionale tilskud (15%) og statslig finansiering (4%). (Jf. tabel 10).

### **Passagerfinansiering og passagerindtægtsfordeling**

Passagerfinansieringsgraden beregnes som samlede passagerindtægters andel af samlede udgifter. For 2011 varierer passagerfinansieringsgraden fra 39-52%, med et landsgennemsnit på 44 %. (Jf. tabel 7). Dette er et fald på ca. 1% i forhold til 2010.

Samlede passagerindtægter kan opdeles i tre kategorier:

- Passagerbetaling (billetter/kort, cykel, post, mv. og opkrævet kontrolafgift);
- Indtægter fra staten som udgøres af de af staten finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (uddannelseskort, SU-kort, tilskud for blinde og svagtseende, børne- og efterlønsrabatter og værnepligtshort); og
- Indtægter fra kommuner som udgøres af de af kommunen finansierede passagerrelaterede indtægter i form af kompensationer til diverse rabatordninger (førtids-/pensionist-rabatter, og køb af skolekort).

Den landsgennemsnitlige fordeling mellem disse tre kategorier var i 2011 således, at 86 % finansieredes via passagerbetaling, 10 % via indtægter fra staten og 4% fra kommunerne. (Jf. tabel 6).

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

Andelen af passagerindtægter som finansieres af staten varierer trafikselskaberne imellem. I 2011 svingede andelen mellem 7% og 21 %.

Kommunernes finansieringsandel af passagerindtægterne varierede i 2011 mellem 1-13 % trafikselskaberne imellem.

### Tilskudsfordeling

På landsplan udgjorde regionale tilskud i 2011 26 % af det samlede tilskud til trafikskaberne, mens kommunernes andel udgjorde 74 % (jf. tabel 9 og tabel 10). Dette er uændret i forhold til 2010. Regionernes og kommunernes tilskudsfordeling svinger trafikskaberne imellem.

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

### Køreplantimer og køreplankm

Antallet af køreplantimer i 2011 er på 9.068 tusinde timer. Dette svarer til et fald i antal køreplantimer på 2,4% i forhold til det foregående år (jf. tabel 12 og tabel 14). I de fleste trafikskaber ses et fald på ca. 1-3%, men på Fyn ses et fald på 10% og på Bornholm ses en stigning på næsten 12%.

Movia er i gang med at ændre opgørelsesmetode af antallet af køreplantimer, så der benyttes samme metode i hele landet. Ændringen sker trinvis i takt med at nye kontrakter træder i kraft. Ændringen betyder at antallet af køreplantimer falder marginalt over en årrække uden at kørselsomfanget af den grund mindskes.

Tilskuddet pr. køreplantime er i gennemsnit steget med små 50 kr. fra 2007 til 2008, yderligere godt 30 kr. fra 2008 til 2009, 13 kr. fra 2009-2010 samt 18 kr. fra 2010-2011 i faste 2007-priser. (Jf. tabel 12). Således er tilskuddet pr. køreplantime steget fra 272 kr. i 2007 til 382 kr. i 2011 i faste 2007-priser. Dette svarer til en stigning på 41%, og skyldes dels de stigende driftsudgifter og dels de faldende passagerindtægter i perioden 2007-2009. Det stigende tilskud skyldes dog især, at trafikskaberne som nævnt ovenfor, er blevet pålagt merudgifter grundet ændret lovgivning vedr. energifgifter og cross-border-leasing. Således er tilskuddet pr. køreplantime i 2011 er kun steget med 3,5% siden 2007 i faste priser renset for de pålagte merudgifter.

Antal påstigninger er faldet med 1,7% fra 2010 til 2011. Dette skyldes nok hovedsagligt at vejret var hårdere i 2010 end i 2011, men også ændret opgørelsesmetode og ruteomlægninger i Midttrafik. Antal påstigninger pr. køreplantime er marginalt højere i 2011 end i 2007, og er på det højeste niveau siden 2007.

Fra og med regnskab 2010 opgøres antal køreplankm. I 2011 blev der kørt ca. 274 mio. km kollektiv bustrafik fordelt på 3.337 busser – et fald i antal køreplankm på ca. 2%. Hver bus kørte ca. 82.200 km rutekørsel i 2011 hvilket ligeledes er et fald på ca. 2% i forhold til 2010.

Gennemsnitshastigheden for busserne er på landsplan på 30,3 km/t – langsomst i Movia med 24,8 km/t og hurtigst på Bornholm med 38,6 km/t. Særligt i NT ses en stigning i den gennemsnitlige hastighed. Ruteomlægninger og busfremkommelighedstiltag har gjort, at gennemsnitshastigheden er steget fra 29,9 km/t i 2010 til 34,1 km/t i 2011.

### Påstigere, rejser og personkm

Antallet af påstigere på landsplan var i 2011 på 351,3 mio. (jf. tabel 13 og tabel 14). Dette er en fald på 6,1 mio. påstigere sammenlignet med 2010.

Trafikskaberne indberetter også data for antal rejser. Movia udfører som eneste trafikskaber rejsehjemmelsundersøgelser. For de øvrige fem trafikskaber er antallet af rejser estimeret på baggrund af en påstigningsfaktor. Påstigningsfaktor er beregnet på baggrund af DTU's Transportvaneundersøgelse. Den gennemsnitlige



påstigningsfaktor udenfor hovedstadsområdet er – af Trafikstyrelsen - beregnet til 1,12 for 2011, dvs. at hver rejse i gennemsnit udgøres af 1,12 påstigning. (Jf. tabel 13).

Fra og med regnskab 2010 opgøres transportarbejdet (antallet af personkm) i trafikselskabsstatistikken. I 2011 er der kørt 2325 mio. personkm med kollektiv bustrafik i Danmark, svarende til gennemsnitligt 417 km pr. indbygger om året. Dette tal dækker over markante forskelle landsdelene imellem. Således kører hver indbygger i gennemsnit 316 km i kollektiv bustrafik i Sydtrafik, mens hver indbygger i Midttrafik i gennemsnit kører 579 km om året i kollektiv bustrafik.



## Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel

I det følgende præsenteres nøgletal for den offentlige buskørsel. I tabel 1-10 præsenteres de økonomiske nøgletal, mens de øvrige data vises i tabel 11-14

### Økonomiske nøgletal vedr. offentlig buskørsel

Tabel 1. Udgifter, indtægter og tilskud pr. trafiksselskab, regnskab 2011 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
<b>Udgifter</b>							
Driftsudgifter (inkl. løn)	3.069,9	47,7	502,5	578,7	1.419,9	617,7	6.236,2
Salgsudgifter (inkl. løn)	174,4	1,0	17,6	21,5	54,8	46,3	315,7
Administration (inkl. løn)	157,9	2,4	29,7	25,4	52,0	29,0	296,4
<b>Samlede udgifter (1)</b>	<b>3.402,2</b>	<b>51,1</b>	<b>549,9</b>	<b>625,5</b>	<b>1.526,7</b>	<b>693,0</b>	<b>6.848,4</b>
<b>Indtægter</b>							
<i>Passagerindtægter</i>							
Billetter/kort	1.413,0	17,6	168,2	193,6	563,3	235,4	2.590,9
Offentlige instanser	122,7	9,0	47,5	63,4	115,1	50,9	408,6
Andre inkl. kontrolafg.	9,8	0,1	0,2	2,7	1,5	0,4	14,7
<b>Samlede passagerindt.</b>	<b>1.545,4</b>	<b>26,7</b>	<b>215,9</b>	<b>259,7</b>	<b>679,8</b>	<b>286,7</b>	<b>3.014,2</b>
<i>Tilskud (1)</i>							
Tilskud fra regioner (2)	470,8	0,0	100,2	73,5	238,9	121,5	1.004,8
Tilskud fra kommuner (2)	1.386,0	24,4	233,9	292,3	608,0	284,8	2.829,3
<b>Samlede tilskud</b>	<b>1.856,8</b>	<b>24,4</b>	<b>334,0</b>	<b>365,8</b>	<b>846,9</b>	<b>406,3</b>	<b>3.834,2</b>
<b>Samlede indtægter (1)</b>	<b>3.402,2</b>	<b>51,1</b>	<b>549,9</b>	<b>625,5</b>	<b>1.526,7</b>	<b>693,0</b>	<b>6.848,4</b>

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

(2) Tilskud er et udtryk for trafiksselskabets tilskudsbehov i året, og er derfor ikke det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafiksselskaberne i året. Kommuner og regioner efterregulerer efterfølgende i deres betalinger til trafiksselskabet for at udligne forskellen mellem tilskudsbehovet og de faktiske betalinger i året. Dette sker 1 eller 2 år efter (se tabel 2)

Tabel 2. Efterregulering af tilskud pr. trafiksselskab, regnskab 2011 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
<b>Efterregulering af tilskud</b>							
Efterregulering fra/til regioner (1)	22,5	0,0	-19,5	0,8	0,0	-4,8	-0,9
Efterregulering fra/til kommuner (1)	72,2	-2,5	11,5	15,9	0,0	-0,7	96,4
<b>Samlet efterregulering</b>	<b>94,7</b>	<b>-2,5</b>	<b>-7,9</b>	<b>16,7</b>	<b>0,0</b>	<b>-5,5</b>	<b>95,4</b>

(1) Efterregulering af tilskud er forskellen mellem trafiksselskabernes tilskudsbehov og det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafiksselskaberne i året. Efterreguleringen bliver betalt af regioner/kommuner (negativt tal) eller af trafiksselskabet (positivt tal) 1 eller 2 år efter.



Tabel 5. Passagerindtægter pr. trafikselvskab, regnskab 2011 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
<b>Passagerbetaling</b>							
Billetter/kort	1.413,0	17,6	168,2	193,6	563,3	235,4	2.590,9
Andre (cykel, post mv.)	0,4	0,1	0,0	2,6	1,2	0,4	4,6
Kontrolafgifter (1)	9,4	0,0	0,2	0,2	0,3	0,0	10,1
<b>Passagerbetaling i alt</b>	<b>1.422,8</b>	<b>17,7</b>	<b>168,4</b>	<b>196,3</b>	<b>564,8</b>	<b>235,8</b>	<b>2.605,7</b>
<b>Indtægter fra staten</b>							
Uddannelseskort	59,8	3,6	20,5	20,4	35,7	22,2	162,1
SU-kort	17,1	0,1	2,2	0,9	5,2	2,2	27,8
Blinde og svagtseende	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,2	0,5
Efterlønsrabatter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Børnerabatordningen	23,9	1,6	11,6	13,8	34,0	13,5	98,4
Værnepligtskort	2,3	0,1	0,3	1,1	2,0	1,2	7,0
<b>Indt. fra staten i alt</b>	<b>103,0</b>	<b>5,5</b>	<b>34,7</b>	<b>36,4</b>	<b>76,9</b>	<b>39,3</b>	<b>295,7</b>
<b>Indtægter fra kommune</b>							
(Førtids)pensionistrabatter	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,2
Køb af skolekort	19,7	3,5	12,6	27,1	38,2	11,5	112,6
<b>Indtæg. fra komm. i alt</b>	<b>19,7</b>	<b>3,5</b>	<b>12,7</b>	<b>27,1</b>	<b>38,2</b>	<b>11,6</b>	<b>112,8</b>
<b>Samlede passagerindt.</b>	<b>1.545,4</b>	<b>26,7</b>	<b>215,9</b>	<b>259,7</b>	<b>679,8</b>	<b>286,7</b>	<b>3.014,2</b>

(1) Midttrafik: Kontrolafgifter er ekskl. Aarhus kommune. Alle kontrolafgifter i Aarhus afregnes direkte m/kommunen og indgår ikke i Midttrafik regnskab.

Tabel 6. Passagerindtægter pr. trafikselvskab, regnskab 2011 (pct.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Passagerbetaling	92%	66%	78%	76%	83%	82%	86%
Indtægter fra staten	7%	21%	16%	14%	11%	14%	10%
Indtægter fra kommune	1%	13%	6%	10%	6%	4%	4%
<b>Samlede passagerindt.</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Tabel 7. Passagerfinansieringsgrad pr. trafikselvskab, regnskab 2011 (pct.) (1)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Passagerfinansieringsgrad	45%	52%	39%	42%	45%	41%	44%

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

Tabel 8. Tilskud pr. trafikselvskab, regnskab 2011 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
<b>Regionale tilskud</b>							
Busdrift	180,8	0,0	72,1	57,3	192,1	104,3	606,6
Fællesudgifter	290,0	0,0	28,1	16,2	46,8	17,1	398,2
<b>Regionale tilskud i alt</b>	<b>470,8</b>	<b>0,0</b>	<b>100,2</b>	<b>73,5</b>	<b>238,9</b>	<b>121,5</b>	<b>1.004,8</b>
<b>Kommunale tilskud</b>							
Busdrift	1.380,2	20,4	202,9	251,9	525,4	255,0	2.635,8
Fællesudgifter	5,7	4,0	30,9	40,4	82,6	29,8	193,5
<b>Kommunale tilskud i alt</b>	<b>1.386,0</b>	<b>24,4</b>	<b>233,9</b>	<b>292,3</b>	<b>608,0</b>	<b>284,8</b>	<b>2.829,3</b>
<b>Samlet tilskud</b>	<b>1.856,8</b>	<b>24,4</b>	<b>334,0</b>	<b>365,8</b>	<b>846,9</b>	<b>406,3</b>	<b>3.834,2</b>

Tabel 9. Tilskud pr. trafikselvskab, regnskab 2011 (pct.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
<b>Regionale tilskud</b>							
Busdrift	38%	0%	72%	78%	80%	86%	60%
Fællesudgifter	62%	0%	28%	22%	20%	14%	40%
<b>Regionale tilskud i alt</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Kommunale tilskud</b>							
Busdrift	100%	84%	87%	86%	86%	90%	93%
Fællesudgifter	0%	16%	13%	14%	14%	10%	7%
<b>Kommunale tilskud i alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>Tilskud</b>							
Regionale tilskud	25%	0%	30%	20%	28%	30%	26%
Kommunale tilskud	75%	100%	70%	80%	72%	70%	74%
<b>Samlet tilskud</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Tabel 10. Finansieringsfordeling pr. trafikselvskab, regnskab 2011 (pct.) (1)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Finansiering via passagerbetaling (2)	42%	35%	31%	31%	37%	34%	38%
Kommunal finansiering (3)	41%	55%	45%	51%	42%	43%	43%
Regional finansiering	14%	0%	18%	12%	16%	18%	15%
Statens finansiering	3%	11%	6%	6%	5%	6%	4%
<b>I alt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

(1) Finansiering er beregnet som indtægts-/tilskudsandelen af samlede udgifter.

(2) Passagerbetaling inkluderer betaling fra billetter/kort, andre (cykle, post mv.) og kontrolafgift. Eksklusiv passagerindtægter fra offentlige instanser.

(3) Kommunal finansiering inkluderer både kommunale tilskud og passagerrelaterede indtægter dækket af kommuner.

## Øvrige nøgletal vedr. offentlig buskørsel

Tabel 11. Årsværk opdelt på personalekategori, regnskab 2011

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Trafikkontrollører	63,0	0,5	4,0	7,2	33,5	7,0	115,2
Administration	214,0	3,5	73,3	40,8	93,4	30,8	455,7
Medarb. adm. indt. virks.	0,0	1,0	0,0	0,7	0,0	12,5	14,2
Andre	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	2,5	3,1
<b>Samlet antal årsværk</b>	<b>277,0</b>	<b>5,0</b>	<b>77,3</b>	<b>49,2</b>	<b>126,8</b>	<b>52,8</b>	<b>588,1</b>

Movia: trafikkontrollører omfatter hele trafik tjenesten.

NT: Medarb. Administration af indtægtsdækket virksomhed omfatter også Rejsekort m.v.

Tabel 12. Busser, køreplankm, køreplantimer og gennemsnitshastighed, regnskab 2011

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Antal driftsbusser	1.282,1	34,0	299,0	416,5	907,0	398,0	3.336,6
Tusinde køreplankm	110.302,5	3.383,0	18.930,7	33.366,0	76.615,4	31.641,6	274.239,1
Køreplankm pr. bus	86.032,7	99.499,0	63.313,4	80.110,4	84.471,3	79.501,5	82.191,2
Tusinde køreplantimer	4.446	88	623	893	2.090	929	9.068,2
Gennemsnitshastighed (km/t)	24,8	38,6	30,4	37,4	36,7	34,1	30,2
Køreplantimer pr. bus	3.467,5	2.581,0	2.085,2	2.143,3	2.304,3	2.333,2	2.717,8
<b>Pr. køreplantime (kr./time):</b>							
Passagerindtægter (1)	347,6	304,5	346,2	291,0	325,3	308,7	332,4
Tilskud	417,7	278,2	535,7	409,8	405,2	437,5	422,8

(1) Samlede passagerindtægter bestående af indtægter fra billetter/kort, passagerindtægter fra offentlige instanser (staten og kommune), andre passagerrelaterede indtægter og kontrolafgift.

Tabel 13. Køreplantimer, påstigninger, rejser og tilskud pr. indbygger, regnskab 2011

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
Antal 1.000 indbyggere (1)	2.491,1	41,4	485,2	716,2	1.266,7	580,0	5.580,5
Antal påstigere (i mio.) (4)	205,2	1,6	16,3	24,0	76,4	27,8	351,3
Antal rejser (i mio.) (2)	175,5	1,6	14,5	0,0	68,2	24,8	284,6
Transportarb. (i mio personkm) (3)	926,1	15,6	156,8	226,2	733,4	267,0	2.325,0
<i>Pr. indbygger</i>							
Køreplantimer	1,8	2,1	1,3	1,2	1,6	1,6	1,6
Køreplankm	44,3	81,7	39,0	46,6	60,5	54,6	49,1
Påstigninger	82,4	39,1	33,5	33,5	60,3	48,0	62,9
Rejser	70,4	39,1	29,8	0,0	53,9	42,8	51,0
Personkm	371,8	375,6	323,1	315,8	579,0	460,4	416,6
<i>Tilskud pr. indbygger (kr.)</i>							
Regionalt tilskud	189,0	0,0	206,5	102,6	188,6	209,4	180,1
Kommunalt tilskud	556,4	589,6	482,0	408,2	480,0	491,1	507,0
<b>Samlet tilskud pr. indb.</b>	<b>745,4</b>	<b>589,6</b>	<b>688,5</b>	<b>510,8</b>	<b>668,6</b>	<b>700,5</b>	<b>687,1</b>

(1) Indbyggertal pr. 1. januar 2012.

(2) Movia (vest og hovedstaden) udfører rejsehjemmelsundersøgelser hvor antal rejser estimeres. De øvrige trafikelskaber udfører ikke rejsehjemmelsundersøgelser og antallet af rejser er skønnet på basis af antal påstigere og en påstigningsfaktor som er udregnet på basis af Transportvane Undersøgelsen, DTU. For 2011 er påstigningsfaktorer udenfor hovedstadsområdet estimeret til 1,12 påstigning/rejse.

(3) Movia i hovedstaden udfører rejsehjemmelsundersøgelser hvor transportarbejdet estimeres. De øvrige trafikelskaber udfører ikke rejsehjemmelsundersøgelser og antallet af rejser er skønnet på basis af antal påstigere og en påstigningsfaktor som er udregnet på basis af Transportvane Undersøgelsen, DTU. For 2011 er påstigningsfaktorer udenfor hovedstadsområdet estimeret til 9,6 km/påstigning.

Tabel 14. Påstigere og køreplantimer pr. rutekategori, regnskab 2011

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	NT	Alle
<b>Tusinde påstigere</b>							
Regionalruter	19.026,7	0,0	6.025,1	5.139,2	16.494,4	6.695,3	53.380,7
Lokalruter	7.745,5	1.368,1	2.350,8	6.057,5	3.686,3	5.200,0	26.408,1
Bybusruter	177.271,0	94,9	7.886,6	12.768,2	52.228,9	15.783,8	266.033,3
Åbne skolebusruter	990,8	157,3	0,0	0,0	3.987,4	0,0	5.135,5
Telebusruter og lign.	189,9	0,0	8,7	0,0	0,0	134,3	332,8
<b>Tusinde påstigere i alt</b>	<b>205.223,9</b>	<b>1.620,3</b>	<b>16.271,1</b>	<b>23.964,8</b>	<b>76.397,0</b>	<b>27.813,3</b>	<b>351.290,5</b>
<b>Køreplantimer</b>							
Regionalruter	547,2	0,0	248,3	242,8	808,7	305,7	2.152,7
Lokalruter	420,1	73,5	123,2	300,5	192,5	251,4	1.361,1
Bybusruter	3.399,7	5,9	250,3	349,4	894,0	353,7	5.252,9
Åbne skolebusruter	48,0	8,4	0,0	0,0	184,9	0,0	241,3
Telebusruter og lign.	30,6	0,0	1,7	0,0	9,9	17,9	60,1
<b>Køreplantimer i alt</b>	<b>4.445,7</b>	<b>87,8</b>	<b>623,5</b>	<b>892,7</b>	<b>2.090,0</b>	<b>928,6</b>	<b>9.068,2</b>
<b>Køreplankm</b>							
Regionalruter	20.087,1	0,0	9.318,9	12.141,5	36.358,3	13.755,5	91.661,3
Lokalruter	15.841,3	2.995,6	3.503,1	12.490,1	6.736,9	8.455,1	50.022,1
Bybusruter	72.517,3	134,9	6.090,9	8.734,4	26.820,5	8.842,0	123.140,1
Åbne skolebusruter	1.644,9	252,5	0,0	0,0	6.473,1	0,0	8.370,4
Telebusruter og lign.	211,9	0,0	17,8	0,0	226,6	588,9	1.045,2
<b>Køreplankm i alt</b>	<b>110.302,5</b>	<b>3.383,0</b>	<b>18.930,7</b>	<b>33.366,0</b>	<b>76.615,4</b>	<b>31.641,6</b>	<b>274.239,1</b>

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

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

***Nøgletal for offentlig  
buskørsel, R2011***