



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Danish Transport, Construction and Housing Authority



Den kollektive trafik i Danmark

Status over udviklingen i sektoren 2018

Forord

Denne rapport omhandler udviklingen i den kollektive trafik frem til 2018. 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 Statens baner	3
1.2 Bus- og privatbanetrafik	6
1.3 Metro- og letbanetrafik	6
2. Udvikling i bus- og togtrafikken	7
2.1 Den kollektive trafiks andel af den samlede transport	7
2.2 Bustrafikkens udvikling	8
2.3 Togtrafikkens udvikling	10
3. Rejsekort	13
4. Biletpriser	14
4.1 Takststigningsloft	14
5. Offentligt tilskud til kollektiv trafik	16
5.1 Trafikselskabernes indtægter	16
5.2 Togtrafikkens indtægter	17
5.3 Tilskud til takstnedsættelser	18
6. Fjernbuskørsel	19
6.1 Ruter	19
6.2 Operatører	19
6.3 Tilskud	19
6.4 Passagerer i fjernbusserne	20
7. Tilgængelighed	21
7.1 Den individuelle handicapkørsel	21
7.2 Tilgængelighed i togtrafikken	21
8. Flextur	22
9. Miljø	23
Bilag 1 Den kollektive trafik i tal	25

1. Organisering

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

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

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

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 incitamentstrukturer, så operatøren belønnes for fx passagerfremgang, højere kundetilfredshed mm.

1.1 Statens baner

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

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

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

DSB

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

Figur 1.1 Togoperatører på statens baner og øvrige baner 2018



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 genudbuddet af de midt- og vestjyske strækninger frem til 2018, hvilket siden er blevet forlænget til 2020. Arriva Tog A/S' moderselskab blev i 2010 opkøbt af Deutsche Bahn (DB), som ejes af den tyske stat.

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

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

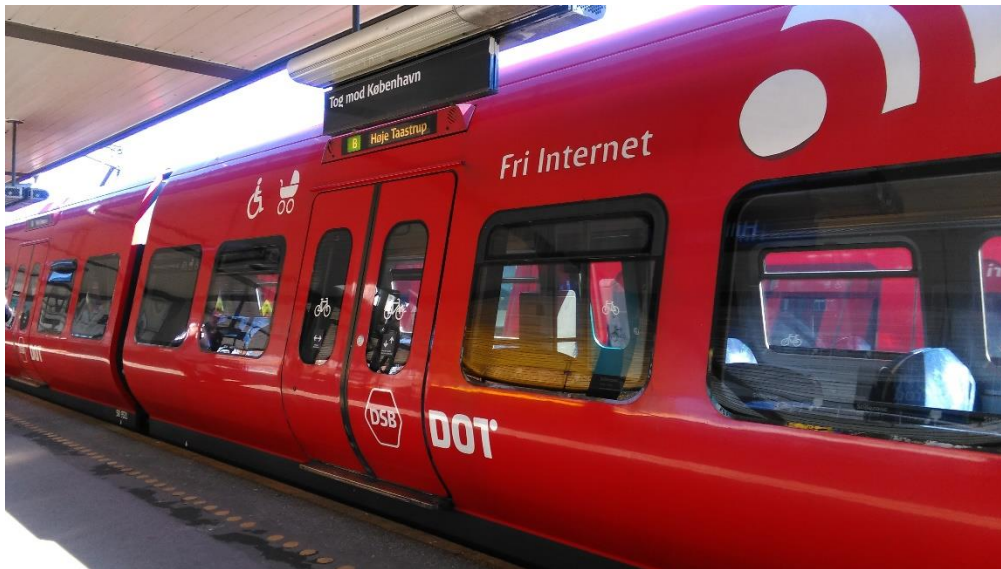
Lokale operatører på statens baner

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

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

Andre operatører

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



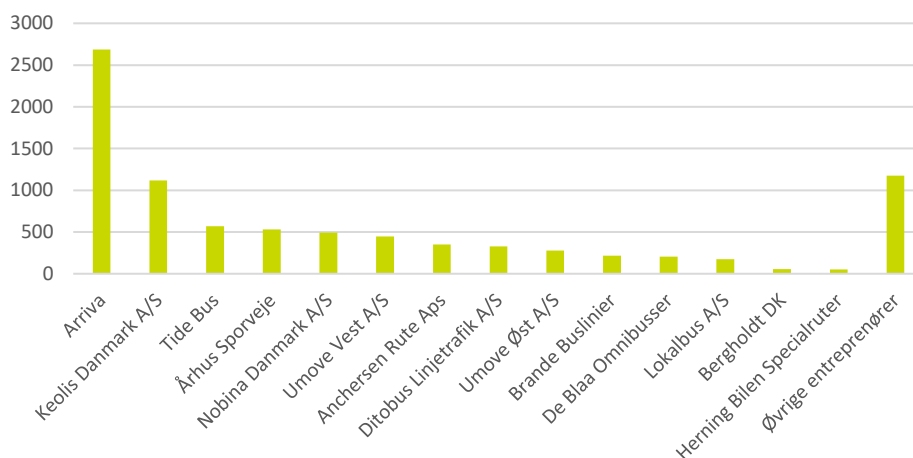
1.2 Bus- og privatbanetrafik

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

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

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

Figur 1.2 Antal buskøreplantimer pr. operatør, 2018/19



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

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

1.3 Metro- og letbanetrafik

Metro

Metroselskabet har det overordnede ansvar for driften af metroen i København og står også for anlæg af Metrocityringen, Nordhavnsmetroen og Sydhavnsmetroen. Den daglige drift af metroen varetages af Metro Service. Metrocityringen, som er den tredje metrolinje i København, åbnede i september 2019.

Letbaner

Hele Aarhus Letbane – Odder-Aarhus-Grenaa – er nu i drift. Aarhus Letbane ejes ligeligt af Region Midtjylland og Aarhus Kommune. Bestyrelsen består af syv medlemmer, som er udpeget af Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Den første etape af letbanen blev taget i brug ultimo 2017.

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

Hovedstadens Letbane forventes at være i drift fra 2025. Ved årsskiftet 2018/19 trådte staten ud af ejerkredsen. Hovedstadens letbane ejes derefter af Region Hovedstaden og 11 hovedstadskommuner. Bestyrelsen består af 9 medlemmer: 3 er udpeget af kommunerne, 3 er udpeget af Region Hovedstaden og 3 er udpeget i fællesskab mellem kommuner og region.

2. Udvikling i bus- og togtrafikken

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

2.1 Den kollektive trafiks andel af den samlede transport

I 2018 udgjorde den kollektive trafik ca. 8,7 mia. personkm ud af det samlede transportarbejde på ca. 80 mia. personkm (ekskl. turistbusser og fjernbusser i fast rutefart).

Både tog og bus har haft en let faldende tendens de seneste fem år, jf. figur 2.1. Transportarbejdet for den kollektive trafik er faldet fra 9,1 mia. personkm i 2014 til 8,7 mia. personkm i 2018, men det samlede transportarbejde er steget i perioden. Den kollektive trafiks andel af det samlede transportarbejde er tilsvarende faldet fra ca. 12 % til under 11 %, jf. figur 2.2. Det skal dog bemærkes, at tallene i dette kapitel er behæftet med en vis usikkerhed.

Figur 2.1 Transportarbejde i mio. personkm på transportmidler, 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018
Tog	6.808	6.808	6.646	6.622	6.547
Offentlig bus	2.325	2.329	2.422	2.324	2.112
Kollektiv trafik i alt	9.133	9.137	9.068	8.946	8.659
Bil	61.573	63.900	66.081	67.168	67.826
Cykel	3.270	3.090	3.000	2.850	2.880
Færge og fly	627	629	661	651	666
I alt	74.603	76.756	78.810	79.615	80.031

Note: Transportarbejdet er ekskl. turistbusser og fjernbusser.

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

Figur 2.2 Fordeling af transportarbejdet på transportmidler, 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018
Tog	9,1%	8,9%	8,4%	8,3%	8,2%
Offentlig bus	3,1%	3,0%	3,1%	2,9%	2,6%
Kollektiv trafik i alt	12,2%	11,9%	11,5%	11,2%	10,8%
Bil	82,5%	83,3%	83,8%	84,4%	84,7%
Cykel	4,4%	4,0%	3,8%	3,6%	3,6%
Færge og fly	0,8%	0,8%	0,8%	0,8%	0,8%
I alt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Note: Transportarbejdet er ekskl. turistbusser og fjernbusser.

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

2.2 Bustrafikkens udvikling

Bustrafikken fortsatte i 2018 den negative udvikling. Passagertallet faldt med 5 %, og transportarbejdet faldt med næsten 10 %, jf. figur 2.3 og 2.4. En del af den negative udvikling kan dog forklares med en ændret opgørelsesmetode i Sydtrafik.

Figur 2.3 Antal påstigere i mio. i den offentlige bustrafik, 2014-2018

Trafikskelskab	2014	2015	2016	2017	2018
Movia	209,9	207,3	203,5	201,8	197,8
Fynbus	18,3	18,6	17,5	15,7	14,3
Sydtrafik	20,7	20,6	21,2	21,2	15,4
Midttrafik	67,3	68,4	65,3	60,6	57,6
NT (Nordjylland)	29,2	29,2	29,4	29,7	29,8
BAT (Bornholm)	1,9	1,9	2,0	2,0	2,0
I alt	347,3	346,0	338,9	331,0	316,9

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

Note: For 2018 er "BAT" og "I alt" foreløbige tal.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Figur 2.4 Personkilometer i mio. i den offentlige bustrafik, 2014-2018

Trafikskelskab	2014	2015	2016	2017	2018
Movia	995,5	975,1	963,6	967,2	953,5
Fynbus	193,1	201,0	189,4	183,3	177,8
Sydtrafik	189,7	181,9	213,2	222,8	158,8
Midttrafik	646,2	670,6	737,4	624,2	546,5
NT (Nordjylland)	278,8	279,4	297,0	299,9	271,6
BAT (Bornholm)	21,1	21,1	21,4	23,0	23,0
I alt	2.324,4	2.329,1	2.422,0	2.320,4	2.131,2

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

Note: For 2018 er "BAT" og "I alt" foreløbige tal.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Personkilometer: 1 person, som transporterer sig 1 kilometer.

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

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

Omfanget af buskørslen kan måles i køreplantimer, der udtrykker, hvor meget busserne rent faktisk kører. Jf. figur 2.5 har omfanget af køreplantimer været nogenlunde konstant de seneste 5 år.

Figur 2.5 Køreplantimer i tusinder i den offentlige bustrafik, 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018
Movia	4.322,9	4.234,6	4.302,4	4.253,9	4.259,5
Fynbus	610,4	636,5	673,6	648,4	654,5
Sydtrafik	826,0	828,8	838,8	844,7	842,6
Midttrafik	2.029,5	2.015,4	2.025,8	1.992,3	1.938,9
NT	908,8	901,9	912,6	934,2	932,3
BAT	83,4	82,2	82,8	85,0	85,0
I alt	8.780,9	8.899,4	8.836,0	8.758,5	8.712,8

Note: For 2018 er "BAT" og "I alt" foreløbige tal.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen



2.3 Togtrafikkens udvikling

Samlet set har passagertallet i togene været nogenlunde konstant de seneste år, dog med en let stigende tendens. Siden 2014 er passagertallet steget i metro og regionaltog øst for Storebælt, mens der har været fald i passagertallet i regionaltogene vest for Storebælt.

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

Letbanen i Aarhus kørte i 2018 sit første hele år og havde 3,3 mio. passagerer.

Figur 2.6 Antal påstigere i mio. i togtrafikken, 2014-2018

Togtype	2014	2015	2016	2017	2018
Øst for Storebælt	39,4	41,8	40,6	41,5	41,8
Vest for Storebælt	23,0	22,1	22,2	20,1	19,6
Over Storebælt	8,6	8,3	8,0	8,0	7,6
Øresundstog	11,4	12,1	11,9	11,9	12,4
Anden international trafik	1,0	1,0	0,8	0,7	0,7
S-tog	112,0	114,1	116,3	112,3	111,1
Metro	56,0	57,2	60,9	63,5	64,7
Letbane	0,0	0,0	0,0	0,1	3,3
Privatbaner	12,9	12,9	11,7	12,0	12,2
I alt	264,3	269,5	272,3	270,1	273,3

Kilde: Danmarks Statistik

Figur 2.7 Persontransport med tog i mio. personkilometer, 2014-2018

Togtype	2014	2015	2016	2017	2018
Øst for Storebælt	1.462	1.526	1.491	1.480	1.479
Vest for Storebælt	1.207	1.184	1.165	1.132	1.033
Over Storebælt	1.928	1.821	1.745	1.787	1.705
Øresundstog	239	250	238	238	315
Anden international trafik	136	157	118	104	104
S-tog	1.319	1.344	1.362	1.320	1.303
Metro	295	302	321	342	352
Letbane	0	0	0	0	14
Privatbaner	223	225	206	220	242
I alt	6.809	6.809	6.646	6.623	6.547

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

Kilde: Danmarks Statistik

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

Figur 2.8 Procentvis fordeling af transportarbejdet med tog, 2014-2018

Togtype	2014	2015	2016	2017	2018
Øst for Storebælt	21%	22%	22%	22%	23%
Vest for Storebælt	18%	17%	18%	17%	16%
Over Storebælt	28%	27%	26%	27%	26%
Øresundstog	4%	4%	4%	4%	5%
Anden international trafik	2%	2%	2%	2%	2%
S-tog	19%	20%	20%	20%	20%
Metro	4%	4%	5%	5%	5%
Letbane	0%	0%	0%	0%	0%
Privatbaner	3%	3%	3%	3%	4%
I alt	100%	100%	100%	100%	100%

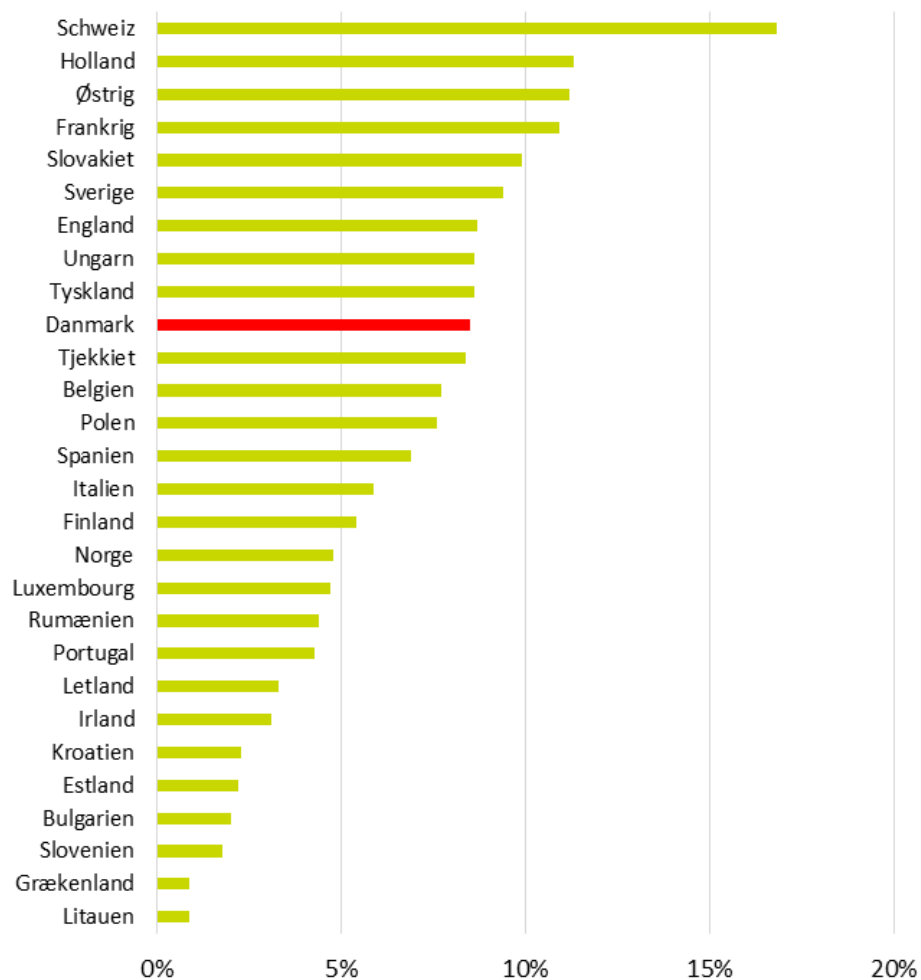
Note: DSB har ændret opgørelsesmetode for Øresundstogenes transportarbejde fra 2018, hvorfor tallene ikke kan sammenlignes over årene.

Kilde: Danmarks Statistik



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

Figur 2.9 Togets andel af det samlede transportarbejde i udvalgte europæiske lande i 2017.



Note: Data for 2018 var ikke tilgængelige på tidspunktet for rapportens udarbejdelse
Kilde: Eurostat

3. Rejsekort

Brugen af rejsekortet fortsatte væksten i 2018.

Væksten i brugen af rejsekortet er fortsat i 2018, hvor der blev foretaget ca. 133 mio. rejser på rejsekort, jf. figur 3.1. Væksten er dog aftaget sammenlignet med de foregående år.

Figur 3.1 Rejsekortrejser i tusinder fordelt efter rejsens geografi, 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018
Øst for Storebælt	39.007	68.800	85.708	94.009	99.511
Vest for Storebælt	11.196	16.465	21.730	28.432	32.412
Øst/vest	414	555	645	756	885
I alt	50.617	85.820	108.083	123.197	132.808

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Siden januar 2013 har det været muligt at opnå rabat ved at rejse uden for myldretiden (off-peak rabat) ved rejser foretaget på rejsekort. Off-peak rejser udgør næsten halvdelen af alle rejsekortrejser, jf. figur 3.2. Udviklingen i tilskudet til off-peak rabatten kan ses i kapitel 5 (figur 5.5).

Figur 3.2 Off-peak rejser i tusinde fordelt efter rejsens geografi, 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018
Øst for Storebælt	5.144	31.529	39.322	43.456	46.513
Vest for Storebælt	1.127	5.848	7.825	10.450	12.030
I alt	6.271	37.377	47.147	53.906	58.543

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen



4. Billetpriser

Takststigningsloftet sikrer at priserne ikke stiger mere end trafiksselskabernes omkostninger.

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

4.1 Takststigningsloft

Siden 2008 har prisudviklingen skullet holde sig under et takststigningsloft. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen melder hvert forår et loft for årlige takststigninger ud. Takststigningsloftet for 2018 var 1,4%, jf. figur 4.1.

Takststigningsloftet beregnes som en procentsats, som den gennemsnitlige stigning i billetpriserne ikke må overstige. Trafiksselskabernes 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 takststigningsloft.

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

- nettoprisindekset, der vægtes med 20 pct.,
- nettoprisindekset for brændstof, der vægtes med 10 pct.,
- lønudviklingen for den private sektor, der vægtes med 60 pct. og
- den gennemsnitlige obligationsrenteændring, der vægtes med 10 pct.

Figur 4.1 Det udmeldte takststigningsloft i procent, 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018
Takststigningsloft	1,3	0,6	1,3	0,0	1,4

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

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

Takststigningen opgøres separat for hvert trafiksselskab og for hver af jernbaneoperatørerne, jf. figur 4.2 og figur 4.3. Takstudviklingen er forskellig hos de enkelte trafiksselskaber.

Figur 4.2 Takststigninger i trafikselskaberne i procent, 2014-2018

Selskab	2014	2015	2016	2017	2018
Movia	1,3	1,3	2,0	0,5	1,2
Fynbus	1,5	0,6	1,2	-0,5	1,4
Sydtrafik	1,8	1,4	0,0	0,7	1,4
Midttrafik	1,3	0,0	1,9	0,0	1,4
NT	1,2	-0,2	1,7	0,0	1,4
BAT	3,6	0,8	0,0	0,0	2,1
Vægtet Landsgennemsnit	1,3	0,9	1,7	0,0	2,1

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

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Figur 4.3 Takststigninger i jernbanevirksomhederne i procent, 2014-2018

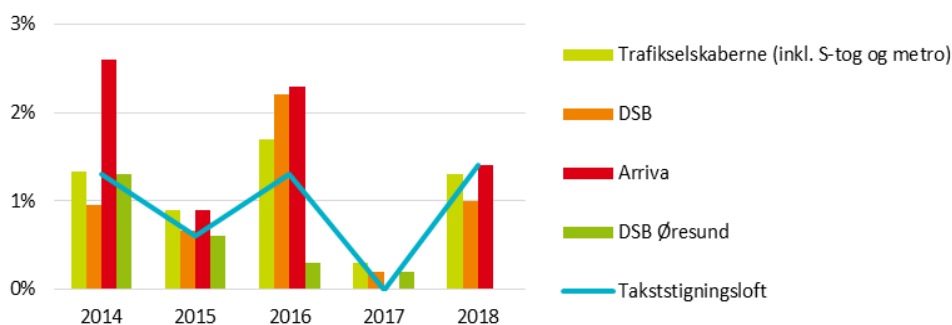
Togoperatør	2014	2015	2016	2017	2018
DSB	1,0	0,7	2,2	0,2	1,0
Arriva	2,6	0,9	2,3	0,0	1,4
DSB Øresund	1,3	0,6	0,3	0,2	0,0

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

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Takststigningsloftet kan variere en del fra år til år, jf. figur 4.4. De årlige takststigninger vil som følge heraf også variere. Som det også ses på figur 4.4 er taksterne på Arrivas strækninger i Midt- og Vestjylland i 2015 og 2016 steget mere end takststigningsloftet. Derfor vil disse takster stige mindre end takststigningsloftet i de efterfølgende år.

Figur 4.4 Årlige takststigninger samt takststigningsloft i procent, 2014-2018



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

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

5. Offentligt tilskud til kollektiv trafik

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

5.1 Trafikselskabernes indtægter

Trafikselskaberne har to indtægtskilder: Passagerindtægter og tilskud fra kommuner og regioner. Tilskuddet udgjorde i 2018 lidt over 4 mia. kr., jf. figur 5.1. Det er på niveau med de foregående år.

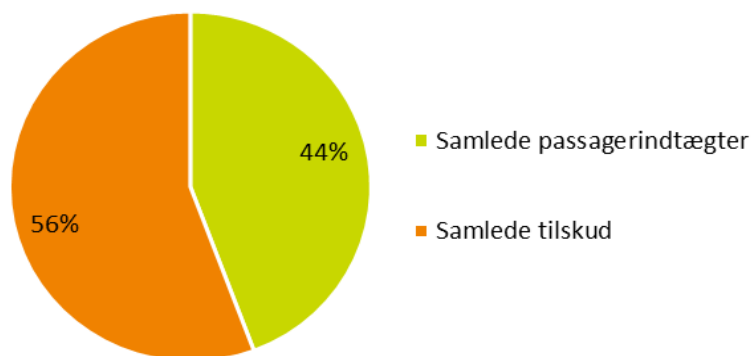
De kommunale og regionale tilskud udgjorde dermed lidt over halvdelen (56 pct.) af trafikselskabernes samlede indtægter i 2018, jf. figur 5.2. Herudover giver staten tilskud via en række passagerrabatordninger (disse indgår dog under trafikselskabernes passagerindtægter)

Figur 5.1 Kommunalt/regionalt tilskud til trafikselskaberne i mio. kr. (løbende priser), 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018
Regionale tilskud	1.043	1.097	1.175	1.104	1.160
Kommunale tilskud	2.814	2.910	2.798	2.851	2.924
I alt	3.857	4.007	3.973	3.955	4.084

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Figur 5.2 Trafikselskabernes indtægter fordelt på passagerindtægter og kommunalt/regionalt tilskud, 2018



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

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

5.2 Togtrafikkens indtægter

Staten (Transport- 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 2018 blev der givet knap 4,7 mia. kr. i offentligt tilskud til togdriften i Danmark, jf. figur 5.3. De samlede udgifter til privatbanedrift er steget markant fra 2017 til 2018. Til gengæld faldt tilskuddet til DSB. Det skyldes at nogle strækninger i Midt- og Nordjylland nu drives af de lokale trafikselskaber i stedet for DSB.

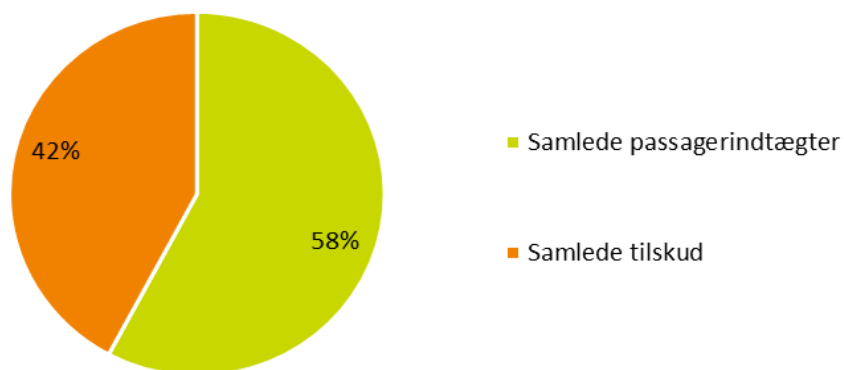
Statens kontraktbetaling udgjorde i 2018 42 pct. af DSBs samlede indtægter, jf. figur 5.4.

Figur 5.3 Driftstilskud til togtrafikken i mio. kr. (løbende priser), 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018
DSB	3.932	4.191	4.073	4.274	3.889
Arriva	245	222	232	231	224
Privatbanerne	379	373	352	375	542
I alt	4.556	4.786	4.657	4.880	4.655

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

Figur 5.4 DSBs samlede indtægter procentvist fordelt på passagerindtægter og tilskud 2018



Kilde: DSBs årsregnskab 2018.

5.3 Tilskud til takstnedsættelser

Staten giver desuden tilskud til nedsættelse af prisen på en række billettyper, jf. figur 5.5. I 2018 gav staten tilskud på 761,2 mio. kr. til takstnedsættelser. Det var lidt mindre end i 2017 som følge af mindre udgifter til Ungdomskort. Udgifterne til off-peak rabat på rejsekort fortsatte til gengæld med at stige.

Figur 5.5 Tilskud til takstnedsættelser i mio. kr. (løbende priser) 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018
Off peak	112,2	175,0	214,3	239,9	259,9
Hævet aldersgrænse for børn	75,9	76,7	77,2	77,7	78,8
Gratisgrænse for børn	49,8	50,3	50,7	51,0	51,7
Ø-kort	8,8	8,9	9,0	9,1	9,2
Tilskud til særlige rabatter*	115,2	115,4	116,5	117,8	121,0
Ungdomskort	338,5	251,4	252,0	288,3	240,6
I alt	700,4	677,7	719,7	783,8	761,2

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

Kilde: Statsregnskabet.

Off peak

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

Hævet aldersgrænse og gratisgrænse

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

Ø-kort

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

Tilskud til særlige rabatter

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

Ungdomskort

Ungdomskortet kan købes af elever på videregående uddannelser eller ungdomsuddannelser samt i øvrigt unge i alderen 16-19 år. Der gælder forskellige priser for de enkelte grupper.

6. Fjernbuskørsel

Passagertallet i de private fjernbusser er mere end fordoblet fra 2014 til 2018.

6.1 Ruter

Fjernbuskørsel i Danmark skal være godkendt af Færdselsstyrelsen. Indtil 1. juli 2019 var kravet, at den pågældende busrute skulle strække sig over mere end to trafikskabers områder, over mere end området for trafikskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område.

Siden den 1. juli 2019 er kravet forsimplet, så der blot skal være mindst 75 km mellem passagerernes på- og afstigning. Betjeningskravet blev øget ved samme lejlighed, så fjernkørselsudbydere nu skal garantere mindst én returrejse dagligt 5 dage om ugen. Tilsynsgrundlaget og sanktionssystemet er desuden skærpet for at sikre, at fjernbusselskaberne løbende lever op til kravene.

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

6.2 Operatører

Der er sket en lang række ændringer på fjernbusmarkedet de seneste år. I hele eller dele af 2018 kørte følgende operatører fjernbusser internt i Danmark:

- Flixbus (en lang række ruter mellem øst og vest via Storebælt)
- KombardoExpressen (mellem øst og vest via Mols Linjen)
- Sort Billet (mellem København og en række jyske byer)
- Gråhundbus (København-Bornholm)
- Thinggaard Express (Frederikshavn-Esbjerg)
- Rute 700 (Svaneke-Glostrup)
- Johns Turistfart (Odense-Nykøbing F)

6.3 Tilskud

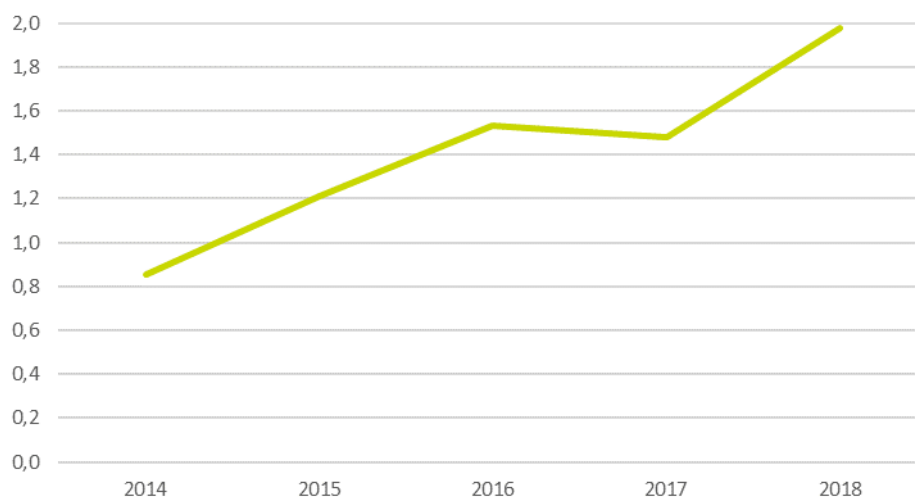
Fjernbusvognmændene har mulighed for at opnå kompensation for at yde rabatter til børn, studerende og pensionister. Kompensationen administreres af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Tilskuddet var i 2018 på 13,9 mio. kr. Ca. 545.000 passagerer rejste på en billet, hvortil der blev ydet kompensation fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Det er et fald på 13 pct. fra 2017, hvor det tilsvarende tal var ca. 630.000 passagerer.

6.4 Passagerer i fjernbusserne

Det samlede passagertal i fjernbusserne er lidt mere end fordoblet fra ca. 0,9 mio. passagerer i 2014 til ca. 2,0 mio. passagerer i 2018, jf. figur. 6.1. Det skyldes bl.a., at udbuddet af ruter nu er større end for få år siden, og at priserne ofte er lavere end i toget. DSB's udbud af billige orange-billetter er dog vokset meget de seneste år, så konkurrencen mellem toget og fjernbusserne er skærpet.

Figur 6.1 Passagertal i mio. i fjernbusserne, 2014-2018



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, blind eller stærkt svagsynet har man adgang til at benytte den individuelle handicapkørsel i stedet for den almindelige kollektive trafik. Borgeren visiteres af kommunen.

Kørslen udføres af trafikselskaberne, jf. lov om trafikselskaber, § 11. Den individuelle handicapkørsel er et supplement til den kollektive trafik for dem, der som følge af deres bevægelseshandicap har behov for ganghjælpemidler, og som følge deraf ikke kan benytte den almindelige offentlige transport – selv om transportmidlet måtte være handicapvenligt indrettet.

Den visiterede borger har ret til 104 enkeltture om året, og 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 18 pct., jf. figur 7.1.

Figur 7.1 Nøgletal for individuel handicapkørsel, regnskab 2018

Antal rejser i alt	1.227.193
Visiterede pr. 31.12.2018	60.623
Gns. antal rejser pr. visiteret	20,2
Gns. offentligt tilskud pr. rejse	217 kr.
Offentligt tilskud pr. visiteret pr. år	4.388 kr.
Passagerfinansieringsgrad	18 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 bestilles 12 timer før rejsen.

8. Flextur

Anvendelsen af Flextur vokset er vokset med næsten 30% siden 2015. Næsten én million ture blev det til i 2018.

Flextur er et kollektivt trafikprodukt udviklet af trafikselskaberne. Alle trafikselskaber, undtagen BAT (Bornholm), tilbyder Flextur, men ikke alle kommuner er med i ordningen. Flextur er et tilbud til alle borgere om at blive kørt fra adresse til adresse mod egenbetaling, som er højere end den almindelige takst. Størstedelen af brugerne er pensionister.

Det er den enkelte kommune, der beslutter, om borgerne i kommunen skal have adgang til Flextur samt beslutter serviceniveau og takst inden for de rammer, der gives af trafikselskabets koncept for Flextur. 80 kommuner tilbød ultimo 2018 Flextur. Det er primært kommunerne i hovedstadsområdet, som ikke tilbyder ordningen.

Flextur er kendetegnet ved:

- At kørslen foregår fra adresse til adresse.
- At kunden skal acceptere et tidsvindue for afhentning og/eller afsætning.
- At kørslen kan indebære omvejskørsel og kørsel sammen med andre.
- At kørslen skal bestilles mindst to timer i forvejen.
- At takstsystemet og dermed egenbetalingen består af en minimumsbetaling for typisk 5 km og en efterfølgende betaling pr. km.
- At de enkelte kommuner selv kan vælge, hvorvidt de vil tilbyde flexture i deres kommune. Ultimo 2018 tilbyder 80 kommuner flextur.
- At flexture bliver planlagt sammen med de lovpligtige og valgfri visiterede kørselsordninger i Flextrafik.

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

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

Figur 8.1 Antal rejser pr. år med flextur, 2015-2018

	2015	2016	2017	2018
Antal rejser	759.367	872.344	911.219	967.884

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

9. Miljø

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

Den kollektive trafik udgør kun en meget lille del - ca. 4 pct. - af transportens samlede energiforbrug i Danmark. Samtidig vil den kollektive trafik blive mere miljøvenlig i takt med udfasningen af dieseltog og dieselbusser til fordel for eltog og elbusser samt andre mere miljøvenlige busser.

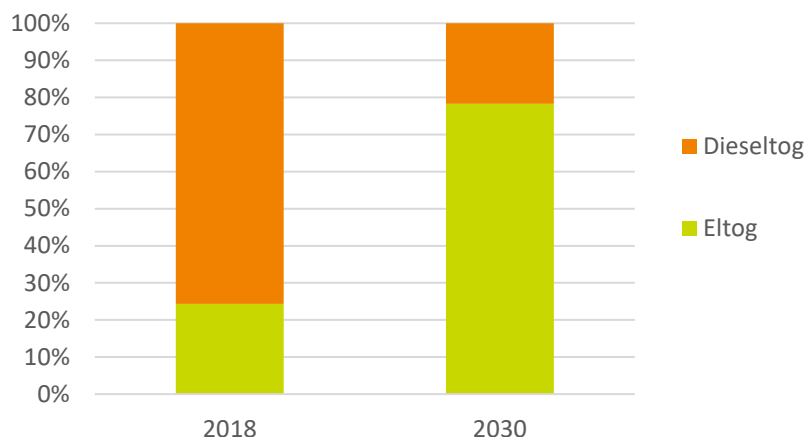
Fremtidens tog er elektriske

Diesel udgør i dag fortsat langt størstedelen - næsten 80% - af persontogenes energiforbrug, jf. figur 9.1.

Det skyldes, at kun en mindre del af det danske jernbaneanet er elektrificeret. I takt med de planlagte elektrificeringer af jernbanens hovedstrækninger, forventes el i 2030 at udgøre omkring 80 pct. af persontogenes samlede energiforbrug. Dermed bliver det muligt at mindske CO₂-udslippet fra togdriften betydeligt.

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

Figur 9.1 Energiforbruget til persontog i Danmark fordelt på diesel og el, 2018 og 2030 (forventet)



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Energistyrelsen

Mange busser udbydes i de kommende år

I 2018 var langt størstedelen af busserne fortsat dieselbusser. Samlet set har trafiksselskaberne 3.300 busser, heraf var 3.100 traditionelle dieselbusser.

Flere trafiksselskaber har siden indsat flere busser med alternative drivmidler, herunder el og biogas. Der vil ved udgangen af 2019 være indsat 360 grønne busser i trafiksselskaberne, dvs. busser der ikke alene kører på traditionel diesel, men på bl.a. elektricitet, biogas mv. Alle trafiksselskaber har planer om at indsatte flere miljøvenlige busser de kommende år.

Udskiftning af busflåden sker typisk i forbindelse med udbud af buslinjer, hvor det er muligt at stille krav til bl.a. bussernes miljøpåvirkning. I de nærmeste år (2020-2022) forventer trafikselskaberne at udbyde omkring 1.600 busser, svarende til halvdelen af alle busser. Der er derfor gode muligheder for at påvirke busflåden i en mere miljøvenlig retning.

Trafikselskaberne opererer med lange kontraktperioder. Hvis de eksisterende kontrakter forkortes – fx for at fremskynde grøn omstilling – vil det være betyde højere omkostninger. Det er mest omkostningseffektivt at omstille grønt i forbindelse med nye udbud.



Bilag 1 Den kollektive trafik i tal

Nøgletal for togtrafikken

Tabel 1. Antal passagerer i togtrafikken 2009-2018 (mio. passagerer)

mio. passagerer	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Øst for Storebælt	39,2	40,6	38,4	38,9	38,8	39,4	41,8	40,6	41,5	41,8
Vest for Storebælt	20,7	21,1	21,8	22,4	23,9	23,0	22,1	22,2	20,1	19,6
Øst-Vestdanmark	8,2	8,4	8,5	8,8	8,8	8,6	8,3	8,0	8,0	7,6
Over Øresund	10,9	10,3	10,7	11,1	11,5	11,4	12,1	11,9	11,9	12,4
Anden international trafik	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	0,8	0,7	0,7
Total fjern- og regional	80,0	81,3	80,2	82,0	84,0	83,4	85,2	83,4	82,3	82,1
S-tog	92,1	93,0	103,4	106,1	109,2	112,0	114,1	116,3	112,3	111,1
Metro	49,8	52,5	54,2	54,3	55,4	56,0	57,2	60,9	63,5	64,7
Letbane	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	3,3
Privatbaner	11,1	11,2	12,1	12,1	12,7	12,9	12,9	11,7	12,0	12,2
Total lokale baner	153,1	156,7	169,7	172,5	177,3	180,9	184,3	188,9	187,8	191,3
Total alle baner	233,0	238,0	249,9	254,6	261,3	264,3	269,5	272,3	270,1	273,3

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

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 2. Antal passagerer i togtrafikken 2009-2018 (2009=indeks 100)

mio. passagerer - indeks	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Øst for Storebælt	100	104	98	99	99	100	106	103	106	106
Vest for Storebælt	100	102	105	108	116	111	107	107	97	94
Øst-Vestdanmark	100	103	103	107	107	106	101	98	98	94
Over Øresund	100	95	98	102	106	105	110	109	109	114
Anden international trafik	100	96	90	97	97	104	108	88	80	77
Total fjern- og regional	100	102	100	103	105	104	107	104	103	103
S-tog	100	101	112	115	119	122	124	126	122	121
Metro	100	105	109	109	111	112	115	122	127	130
Letbane	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Privatbaner	100	101	109	109	114	116	116	105	108	110
Total lokale baner	100	102	111	113	116	118	120	123	123	125
Total alle baner	100	102	107	109	112	113	116	117	116	117

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

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 3. Personkilometer i togtrafikken 2009-2018 (mio. personkm)

mio. personkm	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Øst for Storebælt	1.425	1.424	1.435	1.465	1.450	1.462	1.526	1.491	1.480	1.479
Vest for Storebælt	1.098	1.196	1.179	1.207	1.252	1.207	1.184	1.165	1.132	1.033
Øst-Vestdanmark	1.946	2.039	1.963	2.003	1.965	1.928	1.821	1.745	1.787	1.705
Over Øresund	224	214	226	232	242	239	250	238	238	315
Anden international trafik	167	164	122	134	138	136	157	118	104	104
Total fjern- og regional	4.860	5.037	4.925	5.041	5.047	4.972	4.938	4.757	4.741	4.636
S-tog	1.097	1.108	1.231	1.265	1.285	1.319	1.344	1.362	1.320	1.303
Metro	215	239	278	274	284	295	302	321	342	352
Letbane	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
Privatbaner	194	193	210	210	219	223	225	206	220	242
Total lokale baner	1.506	1.540	1.719	1.749	1.788	1.837	1.871	1.889	1.882	1.911
Total alle baner	6.366	6.577	6.644	6.790	6.835	6.809	6.809	6.646	6.623	6.547

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

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 4. Personkilometer i togtrafikken 2009-2018 (2009=indeks 100)

mio. personkm - indeks	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Øst for Storebælt	100	100	101	103	102	103	107	105	104	104
Vest for Storebælt	100	109	107	110	114	110	108	106	103	94
Øst-Vestdanmark	100	105	101	103	101	99	94	90	92	88
Over Øresund	100	96	101	104	108	107	112	106	106	141
Anden international trafik	100	98	73	80	83	81	94	71	62	62
Total fjern- og regional	100	104	101	104	104	102	102	98	98	95
S-tog	100	101	112	115	117	120	123	124	120	119
Metro	100	111	129	127	132	137	140	149	159	164
Letbane	...	...	...	...	...	...	...	...	...	100
Privatbaner	100	99	108	108	113	115	116	106	113	125
Total lokale baner	100	102	114	116	119	122	124	125	125	127
Total alle baner	100	103	104	107	107	107	107	104	104	103

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

Kilde: Danmarks Statistik

Nøgletal for den offentlige buskørsel (ikke fjernbuskørsel)

Tabel 5. Udvikling i køreplantimer og påstigere for alle trafikselskaber, 2009-2018

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Køreplantimer (1.000)	9.381	9.294	9.068	8.874	8.837	8.781	8.899	8.836	8.771	8.712
Påstigere (mio.)	346	357	351	354	352	347	346	339	331	317

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

Note: 2018 er foreløbige tal.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Tabel 6. Udvikling i køreplantimer og påstigere for alle trafikselskaber 2009-2018 (2009=indeks 100)

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

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

Note: 2018 er foreløbige tal.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Tabel 7. Udvikling i køreplantimer og påstigere fordelt på trafikselskaber 2009-2018 (2009=indeks 100)

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

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

Note: "BAT" og "I alt" er foreløbige tal.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Økonomiske nøgletal

Tabel 8. Udvikling i udgifter, passagerindtægter og tilskud for alle trafiksselskaber 2009-2018

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Udgifter (mio. kr.)	6.310	6.660	6.848	6.992	7.097	7.242	7.147	7.260	7.256	7.330
Passagerindtægter (mio. kr.)	2.830	3.010	3.014	3.103	3.227	3.264	3.159	3.287	3.331	3.246
Tilskud (mio. kr.)	3.480	3.650	3.834	3.889	3.871	3.979	4.007	3.973	3.955	4.084
Passagerfinansierungsgrad	45%	45%	44%	44%	45%	45%	44%	45%	46%	46%

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Individuel handicapkørsel

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

Tabel 9. Nøgletal for individuel handicapkørsel for alle trafiksselskaber 2009-2018

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

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Tabel 10. Nøgletal for individuel handicapkørsel for alle trafiksselskaber 2009-2018 (2009=indeks 100)

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

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Takster og takstudvikling

Tabel 11. Trafikselskabernes procentvise takstudvikling 2009-2018

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

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

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Tabel 12. Jernbanevirksomhedernes procentvise takstudvikling 2009-2018

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

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 genberegning af de realiserede takststigninger i forbindelse med udrulningen af rejsekortet, som kan give anledning til en efterregulering af taksterne i de kommende år.