



Den kollektive trafik i Danmark

Status over udviklingen i sektoren 2023

Forord

Trafikstyrelsen udgiver hvert år en sektorrapport, som viser udviklingen i den kollektive trafik i Danmark de seneste år. Denne sektorrapport omhandler den kollektive trafik til og med 2023, men med primært fokus på de seneste 5 år. Formålet med rapporten er at give et sammenhængende overblik over den kollektive trafiks udvikling de seneste år.

Sektorrapporten kan bruges som en introduktion til den kollektive trafik og dens organisering. Rapporten beskriver desuden særlige forhold, som har gjort sig gældende de seneste år, og den indeholder en række nøgletal for bl.a. udviklingen i passagerer, billetpriser og tilskud i den kollektive trafik fordelt på de forskellige transportformer.

Rapporten henvender sig til alle med interesse i den kollektive trafik, men er særligt relevant for trafiksselskaber, kommuner, regioner, tog- og busoperatører mm.

2023 – den kollektive trafik tilbage mod normalen

I 2023 oplevede den kollektive trafik igen et skridt tilbage mod normalen efter nogle år, der var præget af COVID-19 pandemien. Følgende punkter kendetegnede således 2023 i den kollektive trafik:

- Den kollektive trafiks samlede transportarbejde (målt i personkilometer) steg med 3 pct. fra 2022 til 2023 og er nu på niveau med 2019.
- Den kollektive trafiks andel af hele transportsektorens transportarbejde er steget marginalt fra 2022 til 2023.
- Antallet af påstigere i den offentlige bustrafik er samlet steget med 6 pct., men med store forskelle på tværs af landet. Til gengæld er antallet af køreplantimer faldet med 2 pct.
- Antallet af togrejser er steget med 11 pct., mens antallet af kørte personkilometer med tog er steget 4 pct.
- Tilskuddet til trafiksselskaberne udgør en mindre andel af deres samlede indtægter i 2023 end i 2022.
- Den kollektive trafik bliver gradvist mere klimavenlig i takt med at dieselbusser omstilles til elbusser og der indsættes flere eltog.

God læselyst!

Christian Vesterager

Vicedirektør

Trafikstyrelsen har flere roller i forhold til den kollektive trafik. Styrelsen er dels myndighed i forhold til tilsyn, regulering og tilskudsadministration og dels deltager i nogle af de samarbejdsfora, der har til formål at udvikle og skabe sammenhæng i den kollektive trafik. Trafikstyrelsen er ansvarlig for udarbejdelse af Trafikplan for den statslige jernbane. Derudover udarbejder Trafikstyrelsen en række analyser af bl.a. nye jernbanestrækninger, indsamler statistik fra de regionale trafiksselskaber og overvåger udviklingen i billetpriserne. Trafikstyrelsen er desuden sikkerhedsmyndighed for jernbane og luftfart.

ISSN: 2794-7521

Titel: Den kollektive trafik i Danmark (Online)

Indhold

Den kollektive trafik i Danmark	1
Status over udviklingen i sektoren 2023	1
Forord	2
2023 – den kollektive trafik tilbage mod normalen	2
Indhold	3
1. Organisering	4
1.1 Statens jernbaner	4
1.2 Bus- og privatbanetrafik	6
1.3 Metro- og letbanetrafik	7
2. Udvikling i bus- og togtrafikken	9
2.1 Den kollektive trafiks andel af den samlede transport	9
2.2 Bustrafikkens udvikling	10
2.3 Togtrafikkens udvikling	12
3. Rejsekort	16
4. Billetpriser	17
4.1 Prisudvikling i forskellige sektorer	18
5. Offentligt tilskud til kollektiv trafik	20
5.1 Trafikselskabernes indtægter	20
5.2 Togtrafikkens indtægter	21
5.3 Tilskud til takstnedsættelser	21
6. Fjernbuskørsel	23
6.1 Ruter	23
6.2 Operatører	23
6.3 Passagerer i fjernbusserne	24
6.4 Kompensation	24
7. Tilgængelighed	25
7.1 Den individuelle handicapkørsel	25
7.2 Tilgængelighed i togtrafikken	25
8. Flextur	26
9. Miljø	27
Bilag 1 Den kollektive trafik i tal	29

1. Organisering

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

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

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

1.1 Statens jernbaner

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

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

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

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

Offentlige serviceoperatører på det statslige jernbanelnet

DSB

DSB er den største jernbaneoperatør i Danmark. DSB er en statsejet selvstændig offentlig virksomhed, der drives på forretningsmæssige vilkår. DSB kører Intercity-, regionaltogets- og S-togstrafik på forhandlet kontrakt med staten (Transportministeriet). Den nuværende kontrakt løber til og med 2033.

Arriva

Arriva Tog A/S¹ 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 efterfølgende er blevet forlænget til 2020. Arriva Tog A/S' moderselskab blev i 2010 opkøbt af Deutsche Bahn (DB). I 2023 blev Arriva Danmark solgt til den tyske kapitalfond Mutares.

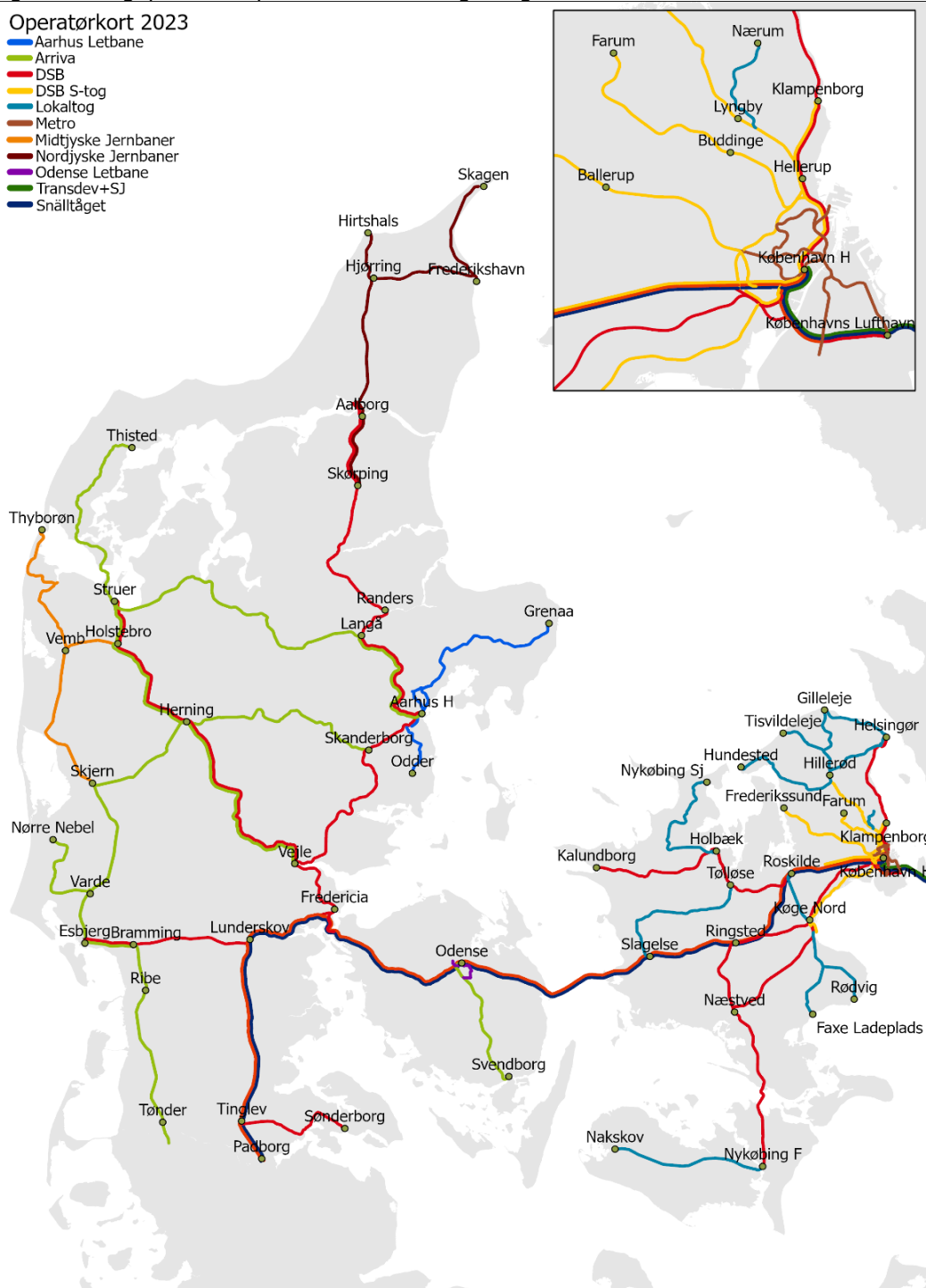
I 2018 genvandt Arriva kontrakten for perioden 2020-2028 med en option på yderligere to år. Arriva har i den nye kontrakt ligeledes ansvaret for at betjene

¹ Arriva skiftede d. 16. april 2024 navn til GoCollective, men da denne rapport omhandler 2023, omtales virksomheden som Arriva.

strækningerne Odense-Svendborg og Vejle-Struer, der hidtil har været betjent af DSB. DSB kører dog fortsat enkelte fjerntog på strækningen Vejle-Struer.

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

Figur 1.1 Togoperatører på statens baner og øvrige baner 2023



Kilde: Trafikstyrelsen

Nordjyske Jernbaner

Fra 6. august 2017 overtog Nordjyske Jernbaner (NJ) driften i Nordjylland fra DSB. NJ kører nu en sammenhængende togbetjening fra Skørping i syd til Skagen og Hirtshals i nord – delvist på statens baner. Aftalen løber foreløbigt frem til 2030.

Lokaltog

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

Midtjyske Jernbaner

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

Øresundstog/Skånetrafikken

Skånetrafikken overtog den 11. december 2022 det praktiske trafikføberansvar for strækningen mellem Østerport og den dansk/svenske grænse. Aftalen er indgået mellem Region Skåne og den danske stat (Transportministeriet). Den nuværende aftale løber til og med 2029. Skånetrafikken har udbudt trafikken og operatøren var i 2023 Transdev.

Øvrige operatører på den statslige jernbane

Ud over offentlig servicetrafik, den kontraktbundne trafik, køres også kommerciel trafik. Det vil sige trafik, som ikke køres på kontrakt med staten og med offentlig støtte, men som køres på kommercielle vilkår og uden driftstilskud. Denne trafik omfatter primært København–Stockholm, hvor SJ er operatør samt Snälltåget og SJ-nattog mellem Stockholm og Berlin.

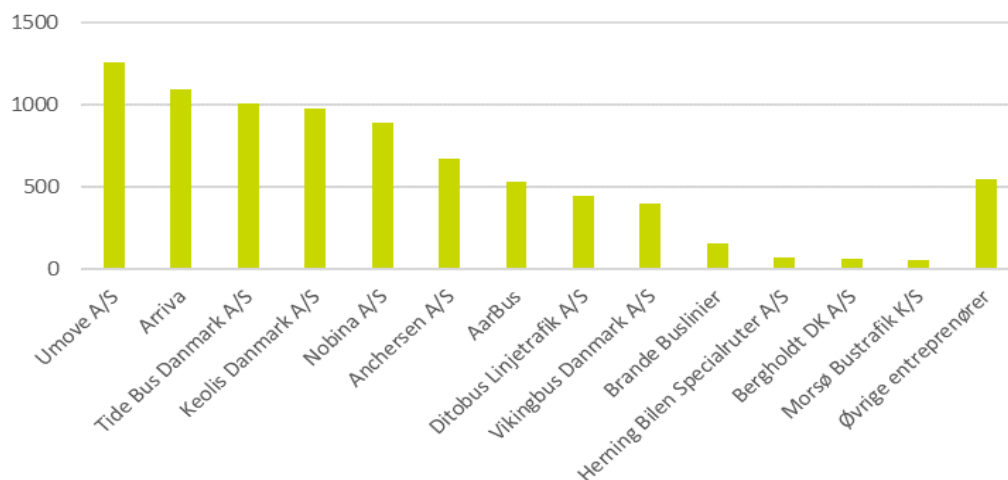
1.2 Bus- og privatbanetrafik

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 samt via tilskud til privatbanerne.

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

Målt på køreplantimer er Umøve A/S den største busoperatør på landsplan med 1,3 mio. køreplantimer i køreplanåret 2023/24, *jf. figur 1.2*. Arriva og Tide Bus Danmark A/S har begge over 1 mio. køreplantimer. Kategorien "Øvrige entreprenører" består af små entreprenører, som hver især har mindre end 50.000 køreplantimer i køreplanåret.

Figur 1.2 Antal buskøreplantimer pr. operatør (1.000 timer), 2023/24



Note: Entreprenørforhold opgøres på baggrund af indgåede kontrakter i september 2023, som derefter ganges med 12.

Kilde: Trafikstyrelsen

1.3 Metro- og letbanetrafik

Metro

Metroselskabet ejes af staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Bestyrelsen består af ni medlemmer, som udpeges af hhv. ejerne og Metroselskabets medarbejdere. Metroselskabet har det overordnede ansvar for driften af metroen i København. Den daglige drift af metroen varetages af Metro Service på en kontrakt, som har været udbudt.

Cityringen (M3) åbnede i september 2019, mens M4 til Nordhavn åbnede i marts 2020. I juni 2024 åbner den anden del af M4 til bydelen Sydhavn og Valby².

² Da denne rapport omhandler 2023, indgår tal for denne del af M4 ikke.



Letbaner

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

Odense Letbane gik i drift i maj 2022 og kører igennem Odense Midtby mellem Tarup Center i Nord og Hjallesø St. i syd. Odense Letbane ejes af Odense Kommune og har en bestyrelse på tre medlemmer udpeget af Odense Kommune.

Hovedstadens Letbane ejes af Region Hovedstaden og 11 hovedstadskommuner. Bestyrelsen består af ni medlemmer, som er udpeget af ejerne. Hovedstadens Letbane kommer til at køre fra Lundtofte St. i nord til Ishøj St. i syd. Den sydlige del af letbanen mellem Ishøj og Rødovre Nord forventes at være i drift fra efteråret 2025, mens den nordlige del forventes klar i sommeren 2026.



2. Udvikling i bus- og togtrafikken

Svag stigning i aktiviteten i den kollektive trafik i 2023.

2.1 Den kollektive trafiks andel af den samlede transport

I 2023 udgjorde den kollektive trafik 8,7 mia. personkm ud af det samlede transportarbejde på 81,7 mia. personkm (ekskl. turistbusser og fjernbusser i fast rutefart).

Antal personkilometer for fjern- og regionaltog samt offentlige busser oplevede et stort fald fra 2019 til 2020 og lå ligeledes på et lavere niveau i 2021 som følge af COVID-19. Fra 2021 til 2022 steg transportarbejdet markant for samtlige typer af kollektiv trafik, mens der generelt var en lille stigning fra 2022 til 2023 med undtagelse af enkelte transportmidler *jf. figur 2.1*. Der er i det hele taget forskel i udviklingen imellem de forskellige transportformer, og det ses af figuren, at offentlige busser er længst fra niveauet i 2019 inden COVID-19.

Transportarbejdet for den kollektive trafik er steget fra 8,5 mia. personkm i 2022 til 8,7 mia. personkm i 2023, hvilket svarer til en stigning på 3 pct. Transportarbejdet er dog stadig lavere end i 2019 inden COVID-19. Det samlede transportarbejde med alle transportmidler er steget med 2 pct. fra 2022 til 2023.

Den kollektive trafiks andel af det samlede transportarbejde er steget marginalt fra 10,6 pct. i 2022 til 10,7 pct. i 2023, *jf. figur 2.2*. Det bemærkes, at tallene i dette kapitel er behæftet med en vis usikkerhed.

Figur 2.1 Transportarbejde i mio. personkm på transportmidler, 2019-2023

	2019	2020	2021	2022	2023	Udvikling 2022-2023
Fjern- og regionaltog	4.870	3.047	3.307	4.641	4.762	3%
S-tog	1.304	893	874	1.182	1.269	7%
Letbane	51	35	39	71	87	23%
Metro	400	288	331	482	539	12%
Privatbaner	261	185	216	276	271	-2%
Offentlig bus	2.247	1.562	1.451	1.799	1.795	0%
Kollektiv trafik i alt	9.133	6.010	6.218	8.451	8.723	3%
Bil, varebiler og MC	69.740	64.531	67.018	68.032	69.544	2%
Cykel	2.756	2.800	2.754	2.989	2.828	-5%
Færge og fly	664	413	511	596	590	-1%
Total	82.293	73.754	76.501	80.068	81.685	2%

Note: Transportarbejdet er ekskl. turistbusser og fjernbusser.

Note: Odense Letbane åbnede i maj 2022.

Kilde: Vejdirektoratet, Danmarks Statistik og Trafikstyrelsen (bus)

Figur 2.2 Fordeling af transportarbejdet (personkm) på transportmidler (i pct.), 2019-2023

	2019	2020	2021	2022	2023
Fjern- og regionaltoget	5,9	4,1	4,3	5,8	5,8
S-tog	1,6	1,2	1,1	1,5	1,6
Letbane	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1
Metro	0,5	0,4	0,4	0,6	0,7
Privatbaner	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Offentlig bus	2,7	2,1	1,9	2,2	2,2
Kollektiv trafik i alt	11,1	8,1	8,1	10,6	10,7
Bil, varebiler og MC	84,7	87,5	87,6	85,0	85,1
Cykel	3,3	3,8	3,6	3,7	3,5
Færge og fly	0,8	0,6	0,7	0,7	0,7
Total	100	100	100	100	100

Note: Transportarbejdet er ekskl. turistbusser og fjernbusser.

Kilde: Vejdirektoratet, Danmarks Statistik og Trafikstyrelsen (bus)

2.2 Bustrafikkens udvikling

Bustrafikken har i mange år haft faldende påstigertal, og i 2020 og 2021 var påstigertallet særligt lavt pga. COVID-19. Påstigertallet steg de to efterfølgende år og fra 2022 til 2023 steg det med 14,4 mio., hvilket svarer til en stigning på 6 pct., jf. figur 2.3. Påstigertallet er dog stadig ca. 44 mio. lavere end i 2019 inden COVID-19, svarende til et fald på 15 pct.

Bussernes transportarbejde målt på personkilometer har fulgt nogenlunde samme udvikling som påstigertallet, men var dog stort set uændret fra 2022 til 2023, jf. figur 2.4. Antallet af personkilometer faldt således marginalt fra 2022 til 2023.

Figur 2.3 Antal påstigere i mio. i den offentlige bustrafik, 2019-2023

Trafikselskab	2019	2020	2021	2022	2023	Udvikling 2022-2023
Movia	188,4	119,6	117,6	147,0	160,1	9%
Fynbus	14,7	9,5	9,0	11,4	11,1	-2%
Sydtrafik	15,3	10,0	9,1	12,4	12,8	3%
Midttrafik	56,2	39,7	35,4	51,8	49,4	-5%
NT (Nordjylland)	21,2	12,7	11,6	15,7	18,7	19%
BAT (Bornholm)	1,8	1,4	1,1	1,1	1,6	48%
I alt	298,0	193,2	184,1	239,6	254,0	6%

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

Kilde: Trafikstyrelsen

Figur 2.4 Personkilometer i mio. i den offentlige busstrafik, 2019-2023

Trafikselskab	2019	2020	2021	2022	2023	Udvikling 2022-2023
Movia	921,6	627,4	608,6	737,0	784,1	6%
Fynbus	226,5	161,0	139,4	173,9	173,5	0%
Sydtrafik	150,7	107,6	113,2	116,4	137,4	18%
Midttrafik	702,8	508,6	445,7	583,5	402,9	-31%
NT (Nordjylland)	219,2	136,7	125,0	169,4	268,9	59%
BAT (Bornholm)	20,9	15,8	13,8	14,0	23,9	71%
I alt	2.246,6	1.562,5	1.450,5	1.799,0	1.795,1	0%

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

Kilde: Trafikstyrelsen

Personkilometer: 1 person, som transporterer sig 1 kilometer.

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

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

Omfanget af buskørslen kan måles i køreplantimer, der udtrykker, hvor meget busserne rent faktisk kører. Omfanget af køreplantimer har været svagt faldende de seneste fem år, jf. figur 2.5.

Figur 2.5 Køreplantimer i tusinder i den offentlige busstrafik, 2019-2023

Trafikselskab	2019	2020	2021	2022	2023	Udvikling 2022-2023
Movia	4.232,7	4.084,2	4.077,6	4.119,0	4.114,5	0%
Fynbus	641,0	625,9	630,2	610,5	575,2	-6%
Sydtrafik	841,8	833,7	804,4	814,0	799,3	-2%
Midttrafik	1.895,0	1.854,6	1.854,5	1.847,3	1.761,2	-5%
NT (Nordjylland)	914,1	908,3	913,7	912,3	863,3	-5%
BAT (Bornholm)	78,8	80,9	76,7	78,7	84,6	7%
I alt	8.625,1	8.412,6	8.384,5	8.397,0	8.212,2	-2%

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

Kilde: Trafikstyrelsen

Antal personkilometer pr. køreplantime kan give et billede af produktiviteten i den offentlige buskørsel. Således er en højere produktivitet ensbetydende med, at der køres flere personkilometer pr. køreplantime. Produktiviteten faldt drastisk i 2020 og i 2021. I 2022 steg produktiviteten igen, og var stort set uændret i 2023, hvor den stadig var langt under niveauet i 2019, jf. figur 2.6.

Figur 2.6 Personkilometer pr. køreplantage i den offentlige busstrafik, 2019-2023, (2019=indeks 100)

Trafikselskab	2019	2020	2021	2022	2023
Movia	100,0	70,6	68,5	82,2	87,5
Fynbus	100,0	72,8	62,6	80,6	85,3
Sydtrafik	100,0	72,1	78,6	79,9	96,0
Midttrafik	100,0	73,9	64,8	85,2	61,7
NT (Nordjylland)	100,0	62,7	57,0	77,4	129,9
BAT (Bornholm)	100,0	73,5	67,7	66,9	106,2
I alt	100,0	71,3	66,4	82,3	83,9

Kilde: Trafikstyrelsen

2.3 Togtrafikkens udvikling

Det samlede antal togrejser faldt kraftigt fra 2019 til 2020 grundet COVID-19, mens antallet af rejser igen steg en smule fra 2020 til 2021. Fra 2021 til 2022 steg antal rejser igen til et niveau, der lå over niveauet i 2019 før COVID-19. Fra 2022 til 2023 er antallet af togrejser steget med i alt 11 pct., varierende fra -7 pct. til 31 pct., hvor de største stigninger var for Letbane, Øresundstog og i togtrafikken øst for Storebælt, jf. figur 2.7.

Figur 2.7 Antal rejser i mio. i togtrafikken, 2019-2023

Togtype	2019	2020	2021	2022	2023	Udvikling 2022-2023
Øst for Storebælt	41,4	23,6	23,9	34,0	40,5	19%
Vest for Storebælt	19,3	14,1	13,6	17,3	18,3	6%
Over Storebælt	7,8	5,2	5,8	8,2	8,3	1%
Øresundstog ³	12,8	5,1	6,0	12,9	15,9	23%
Anden international trafik	0,8	0,3	0,5	1,1	1,0	-7%
S-tog	111,9	76,3	74,2	98,5	106,2	8%
Metro	78,9	63,7	73,4	107,9	119,7	11%
Letbane	4,8	3,6	4,0	8,8	11,5	31%
Privatbaner	12,7	9,3	10,2	12,8	12,7	-1%
I alt	290,3	201,2	211,4	301,6	334,0	11%

Kilde: Danmarks Statistik

Transportarbejdet målt i antal personkilometer faldt fra 2019 til 2020 med 36 pct., mens det igen steg fra 2020 til 2021. Fra 2021 til 2022 steg det samlede antal med 40 pct. og fra 2022 til 2023 er antal personkilometer steget med 4 pct., hvilket således er mindre end udviklingen i antallet af rejser, jf. figur 2.8.

³ Trafikstyrelsen vurderer, at Danmarks Statistiks data for Øresundstog i 2023 også kan indeholde rejser via Helsingør-Helsingborg med kollektiv trafik.

Figur 2.8 Persontransport med tog i mio. personkilometer, 2019-2023

Togtype	2019	2020	2021	2022	2023	Udvikling 2022-2023
Øst for Storebælt	1.428	846	885	1.164	1.298	12%
Vest for Storebælt	1.057	762	733	933	1.037	11%
Over Storebælt	1.691	1.082	1.259	1.781	1.782	0%
Øresundstog ⁴	319	127	138	310	207	-33%
Anden international trafik	114	45	76	177	167	-6%
S-tog	1.304	893	874	1.182	1.269	7%
Metro	400	288	331	482	539	12%
Letbane	51	35	39	71	87	23%
Privatbaner	261	185	216	276	271	-2%
I alt	6.625	4.263	4.551	6.376	6.657	4%

Kilde: Danmarks Statistik

Persontransporten med tog fordeler sig således, at ca. halvdelen foregår øst for Storebælt (inklusive S-tog, metro og langt størstedelen af privatbanerne). 27 pct. af transportarbejdet krydser Storebælt, mens 17 pct. er trafik vest for Storebælt (inkl. letbane), jf. figur 2.9.

Figur 2.9 Procentvis fordeling af transportarbejdet med tog (i pct.), 2019-2023

Togtype	2019	2020	2021	2022	2023
Øst for Storebælt	22	20	19	18	19
Vest for Storebælt	16	18	16	15	16
Over Storebælt	26	25	28	28	27
Øresundstog	5	3	3	5	3
Anden international trafik	2	1	2	3	3
S-tog	20	21	19	19	19
Metro	6	7	7	8	8
Letbane	1	1	1	1	1
Privatbaner	4	4	5	4	4
I alt	100	100	100	100	100

Kilde: Danmarks Statistik

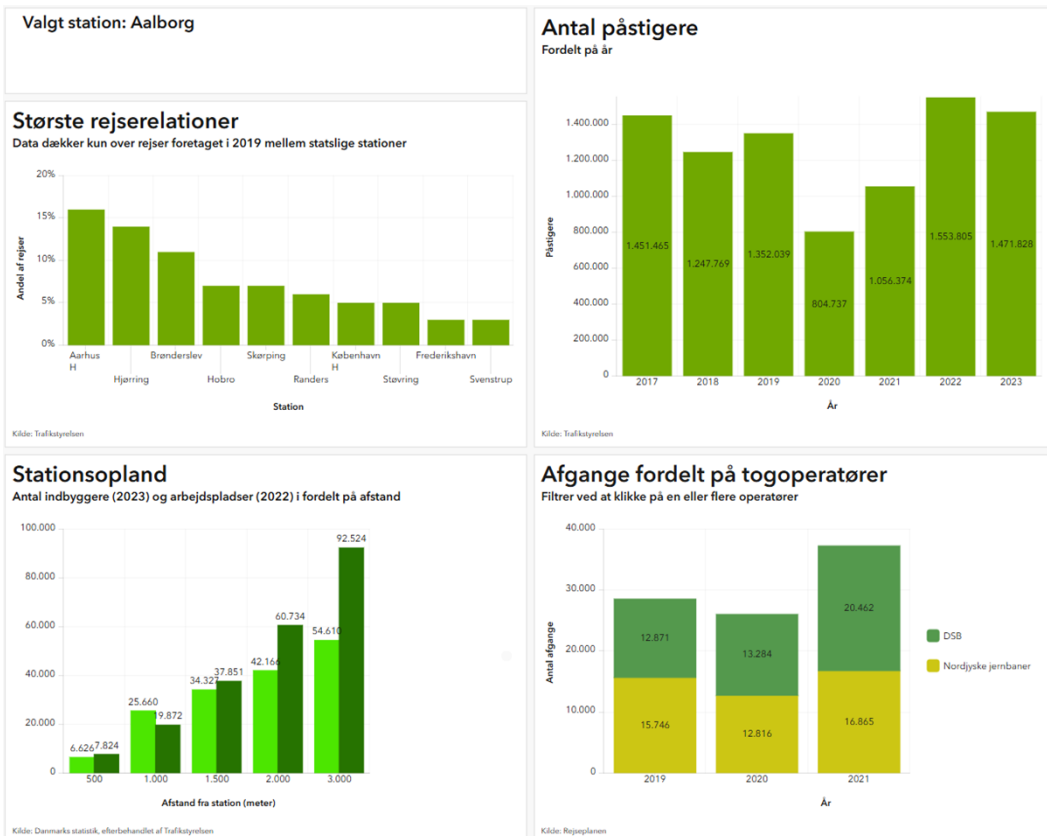
⁴ Faldet i antal personkilometer med Øresundstog fra 2022 til 2023 skyldtes, at dele af kørslen på Kystbanen overgik fra Øresundstog til DSB, og derfor indgår i deres tal i "Øst for Storebælt".

Passagertal.dk

Du kan finde yderligere data om trafikken på jernbane og i offentlige busser på passagertal.dk

På passagertal.dk kan man i stationskataloget under jernbaner bl.a. se antallet af rejser pr. station.

Nedenstående eksempel viser data for Aalborg Station. Det fremgår bl.a., at den største rejserelation er Aarhus H, og at antallet af påstigere var lavere i 2020 og 2021 end i de øvrige år. I figuren nederst til venstre fremgår antal indbyggere og arbejdspladser i hhv. 2023 og 2022 fordelt på afstand til stationen. Diagrammet nederst til højre viser antallet af de forskellige togoperatørers afgange fra stationen.



I Danmark kører vi nogenlunde lige så meget i tog som i de fleste af de europæiske lande, vi normalt sammenligner os med. Det ses dog, at togets andel af den samlede transport er større i sammenlignelige lande som Holland og Sverige, mens andelen er lavere i Finland og Norge, jf. figur 2.9.

Figur 2.9 Togets andel af det samlede transportarbejde i udvalgte europæiske lande i 2022.



Note: Data for 2023 var ikke tilgængelige på tidspunktet for rapportens udarbejdelse.
Kilde: Eurostat

3. Rejsekort

Brugen af rejsekortet steg igen fra 2022 til 2023.

Brugen af rejsekortet (ekskl. pendlerkort) faldt i 2020 som følge af COVID-19, men steg igen fra 2020 til 2021. Fra 2021 til 2022 var der en markant stigning, og med en mindre stigning fra 2022 til 2023, var antallet i 2023 over niveauet i 2019 før COVID-19, jf. figur 3.1.

Figur 3.1 Rejsekortrejser i tusinder (ekskl. pendlerkort) fordelt efter rejsens geografi, 2019-2023

	2019	2020	2021	2022	2023	Udvikling 2022-2023
Øst for Storebælt	111.408	77.161	88.804	114.711	120.102	5%
Vest for Storebælt	35.054	24.018	24.002	30.575	31.879	4%
Øst/vest	854	400	382	571	555	-3%
I alt	147.316	101.579	113.188	145.857	152.536	5%

Kilde: Trafikstyrelsen

Siden januar 2013 har det været muligt at opnå rabat ved at rejse regionalt uden for myldretiden (off-peak rabat) ved rejser foretaget på rejsekort. Off-peak rejser har i hele perioden 2019-2023 udgjort omkring 45 pct. af alle rejsekortrejser, jf. figur 3.2. Udviklingen i tilskuddet til off-peak rabatten kan ses i kapitel 5 (figur 5.5).

Figur 3.2 Rejsekortrejser i off-peak i tusinde fordelt efter rejsens geografi, 2019-2023

	2019	2020	2021	2022	2023	Udvikling 2022-2023
Øst for Storebælt	52.808	36.073	42.216	55.029	57.983	5%
Vest for Storebælt	13.313	9.145	9.343	12.041	12.750	6%
I alt	66.121	45.219	51.558	67.071	70.733	5%

Kilde: Trafikstyrelsen

Passagertal.dk

Du kan finde yderligere data om rejsekort på passagertal.dk

4. Billetpriiser

Takststigningsloftet sikrer, at priserne i den kollektive trafik ikke stiger mere end pris-, løn- og omkostningsudviklingen i samfundet.

Siden 2008 har prisudviklingen skullet holde sig under et takststigningsloft. Trafikstyrelsen melder hvert forår et loft for årlige takststigninger ud, som er baseret på et indeks fastsat af Finansministeriet. Takststigningsloftet for 2023 var 4,9 pct., jf. figur 4.1.

Takststigningsloftet er en procentsats, som den gennemsnitlige stigning i billetpriserne ikke må overstige. Trafikselskabernes og togoperatørernes takststigninger beregnes som et vægtet gennemsnit af stigningerne på de forskellige billettyper⁵. 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, 2019-2023

	2019	2020	2021	2022	2023
Takststigningsloft	2,0	1,9	1,1	0,0	4,9

Kilde: Trafikstyrelsen

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

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

Figur 4.2 Takststigninger i trafikselskaberne i procent, 2019-2023

Selskab	2019	2020	2021	2022	2023
Movia*	2,1	1,6	1,1	0,0	4,9
Nordjyllands Trafikselskab	1,7	1,9	1,1	0,0	4,9
Midttrafik	2,0	1,9	1,1	0,0	4,9
Sydtrafik	1,8	1,9	1,1	0,0	4,9
Fynbus	2,0	1,9	1,1	0,0	4,9
BAT	1,4	0,0	2,3	1,7	3,0
Vægtet Landsgennemsnit	2,0	1,7	1,1	0,0	4,9

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

Kilde: Trafikstyrelsen

⁵ Omfatter standardprodukter, men ikke kommercielle produkter, såsom f.eks. DSB's Orange-billetter.

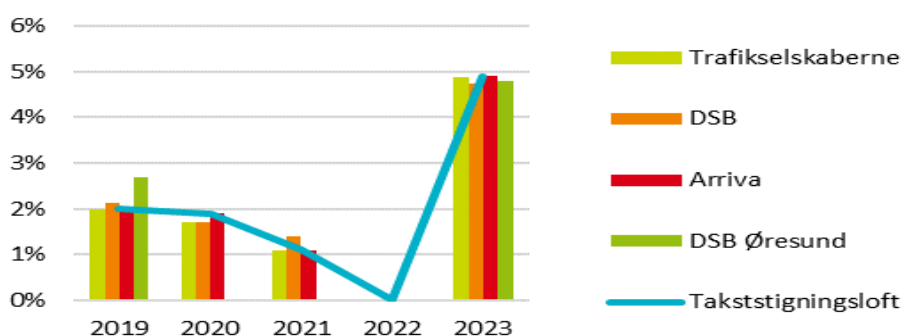
Figur 4.3 Takststigninger i jernbanevirksomhederne i procent, 2019-2023

Togoperatør	2019	2020	2021	2022	2023
DSB	2,1	1,7	1,4	0,0	4,7
Arriva	2,0	1,9	1,1	0,0	4,9
DSB Øresund	2,7	0,0	0,0	0,0	4,8

Kilde: Trafikstyrelsen

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

Figur 4.4 Årlige takststigninger samt takststigningsloft i procent, 2019-2023



Kilde: Trafikstyrelsen

4.1 Prisudvikling i forskellige sektorer

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

Figur 4.4 Prisudvikling i den kollektive trafik og for bilhold, 2019-2023 (2019= indeks 100)

	2019	2020	2021	2022	2023
Forbrugerprisindekset	100,0	100,4	102,3	110,2	113,8
<i>Kollektiv trafik</i>					
Personbefordring tog	100,0	101,8	103,2	103,3	106,6
Personbefordring metro	100,0	107,3	108,3	107,0	110,4
Personbefordring bus	100,0	101,1	101,8	102,1	107,0
<i>Bilhold</i>					
Køb af personbiler	100,0	99,9	102,3	111,7	113,3
Brændstof personbiler	100,0	90,4	105,3	135,7	125,9
Reparation af biler mv.	100,0	100,9	102,8	107,7	113,4

Kilde: Danmarks Statistik

Forbrugerprisindekset steg kraftigt fra 2021 til 2022 og igen en smule fra 2022 til 2023. I perioden fra 2019 til 2023 steg prisen på brændstof til personbiler med 25,9 pct. Det samlede forbrugerprisindeks er steget med 13,8 pct. over hele perioden fra 2019 til 2023.

I perioden fra 2019 til 2023 er priserne på kollektiv trafik steget mindre end det generelle forbrugerprisindeks. Således steg prisen på personbefordring med bus og tog med hhv. 7,0 pct. og 6,6 pct. i perioden, mens prisen på personbefordring med metro steg med 10,4 pct. Den kollektive trafik oplevede ikke en kraftig stigning i priserne fra 2021 til 2022, primært fordi takststigningsloftet var 0,0 pct. i 2022.

5. Offentligt tilskud til kollektiv trafik

Staten, regionerne og kommunerne giver alle tilskud til den kollektive trafik. Der gives direkte tilskud til driften, tilskud til investeringer og tilskud til nedsættelser af prisen på en række billettyper. Staten udbetalte desuden COVID-19 kompensation til trafiksekskaberne i 2020, 2021 og januar-februar 2022.

5.1 Trafiksekskabernes indtægter

Trafiksekskaberne har traditionelt set to indtægtskilder i form af passagerindtægter og tilskud fra kommuner og regioner.

Det totale tilskud til den del af trafiksekskabernes økonomi, som omhandler offentlig buskørsel, udgjorde 4,9 mia. kr. i 2023, jf. figur 5.1. Det er et fald ift. 2022, hvilket bl.a. skyldes, at staten ikke længere udbetalte COVID-19 kompensation i 2023.

Figur 5.1 Tilskud til trafiksekskaberne for offentlig bustrafik i mio. kr. (løbende priser), 2019-2023

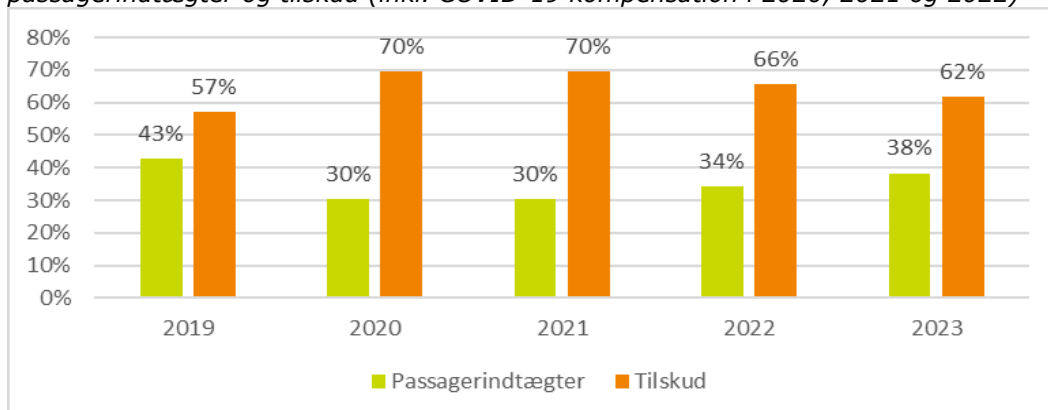
	2019	2020	2021	2022	2023	Udvikling 2022-2023
Regionale tilskud	1.209	1.442	1.122	1.380	1.315	-5%
Kommunale tilskud	3.011	3.648	3.131	3.718	3.541	-5%
Statslige tilskud inkl. COVID-19 kompensation			977	202	92	
I alt	4.219	5.090	5.230	5.300	4.947	-7%

Note: For 2020 er den statslige COVID-19 kompensation til den offentlige bustrafik inkluderet i hhv. de regionale og de kommunale tilskud.

Kilde: Trafikstyrelsen

I 2023 udgjorde tilskud ca. 62 pct. af trafiksekskabernes samlede indtægter, jf. figur 5.2. Dette er en lidt mindre andel end i de tre foregående år, men dog højere end i 2019. Herudover giver staten tilskud via en række passagerrabatordninger (disse indgår dog under trafiksekskabernes passagerindtægter).

Figur 5.2 Trafiksekskabernes samlede indtægter 2019-2023 fordelt på passagerindtægter og tilskud (inkl. COVID-19 kompensation i 2020, 2021 og 2022)



Kilde: Trafikstyrelsen

5.2 Togtrafikkens indtægter

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

I 2023 blev der givet knap 4,7 mia. kr. i offentligt tilskud til togdriften i Danmark, jf. figur 5.3. De samlede tilskud til privatbanedrift steg hvert år i perioden 2019 til 2023. Det skyldes, at driften af nogle strækninger i Midt- og Nordjylland samt på Sjælland skiftede fra DSB til de lokale trafikselskaber og en strækning i Midtjylland skiftede fra Arriva til Midtjyske Jernbaner. Kontraktbetalingen til DSB faldt desuden fra 2020 til 2021 og igen fra 2021 til 2022, mens den steg 4 pct. fra 2022 til 2023.

Figur 5.3 Driftstilskud til togtrafikken i mio. kr. (løbende priser), 2019-2023

	2019	2020	2021	2022	2023	Udvikling 2022-2023
DSB	3.996	5.526	4.972	3.469	3.609	4%
Arriva	224	321	267	184	200	9%
Privatbanerne	642	741	758	811	856	6%
I alt	4.863	6.588	5.998	4.464	4.666	5%

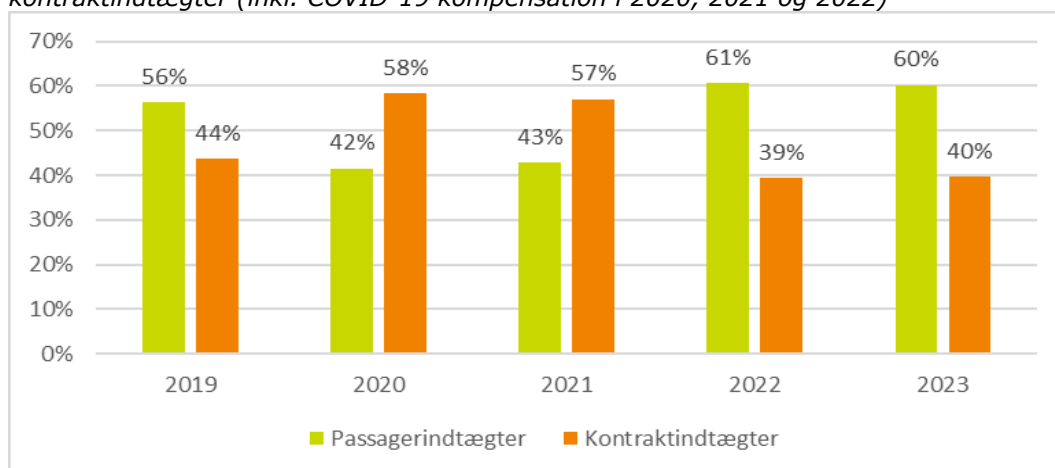
Note: Aarhus Letbane indgår sammen med privatbanerne fra 2019 og frem, mens Odense Letbane indgår fra 2022.

Note: COVID-19 kompensationen for DSB og Arriva er i Statsregnskabet for 2021 anført med et lavere beløb end det faktisk udbetalte af Transportministeriet. Tilskuddet er derfor opjusteret med differencen mellem disse.

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

I 2023 udgjorde statens kontraktbetaling 40 pct. af DSB's samlede indtægter, jf. figur 5.4. Statens kontraktbetaling udgjorde således ca. samme andel som i 2022, men en mindre andel end i årene 2019-2021.

Figur 5.4 DSB's samlede indtægter 2019-2023 fordelt på passagerindtægter og kontraktindtægter (inkl. COVID-19 kompensation i 2020, 2021 og 2022)



Kilde: DSB's årsregnskab 2023

5.3 Tilskud til takstnedsættelser

Staten giver desuden tilskud til nedsættelse af prisen på en række billettyper, jf. figur 5.5. I 2023 gav staten tilskud på 863,3 mio. kr. til takstnedsættelser. Det var en stigning på 10 pct. ift. 2022. Stigningen skyldes primært en stigning i tilskuddet til off-

peak rabat på rejsekort og ungdomskort, som begge er steget som følge af øget rejseaktivitet.

Figur 5.5 Statsligt tilskud til takstnedsættelser i mio. kr. (løbende priser) 2019-2023

	2019	2020	2021	2022	2023	Udvikling 2022-2023
Off-peak	298,6	180,0	262,3	307,6	344,2	12%
Hævet aldersgrænse for børn	79,6	80,5	80,4	81,5	86,0	6%
Gratisgrænse for børn	52,2	52,8	52,7	53,4	56,3	5%
Ø-kort	9,3	9,4	9,4	9,5	10,0	5%
Tilskud til særlige rabatter*	122,1	123,4	123,2	125,8	134,6	7%
Ungdomskort	249,8	215,4	166,0	209,5	232,2	11%
I alt	811,6	661,5	694,0	787,3	863,3	10%

Note: * Tilskuddet er også inkluderet i driftstilskuddet til DSB i figur 5.3.

Kilde: Statsregnskabet

Off-peak

Tilskud til off-peak rabat ydes, når kunden rejser regionalt på rejsekort i tidsrummet mandag-fredag kl. 11-13 og kl. 18-07 samt lørdag, søndag og helligdage. Stigningen i tilskud til off peak rabat skyldes blandt andet, at der generelt har været flere rejser i 2023 end i 2022.

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 får DSB og Arriva et tilskud med det formål at yde rabatter til unge, pensionister og handicappede.

Ungdomskort

Ungdomskortet kan købes af elever på videregående uddannelser eller ungdomsuddannelser samt øvrige unge i alderen 16-19 år. Der gælder forskellige priser for de enkelte grupper. Ordningen er aktivitetsbaseret, og tilskuddet er steget fra 2022 til 2023 blandt andet grundet en stigning i antal solgte ungdomskort.

6. Fjernbuskørsel

Passagertallet i de private fjernbusser blev næsten halveret fra 2019 til 2021, men steg i 2022 og 2023.

6.1 Ruter

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

Siden den 1. juli 2019 er kravet forsimplet, så der blot skal være 75 km mellem passagerernes på- og afstigning. Betjeningskravet blev øget ved samme lejlighed, så fjernkørselsudbydere nu skal garantere mindst én returrejse dagligt 5 dage om ugen.

Fjernbusmarkedet er under fortsat forandring i et omfang der vil kunne påvirke passagertal og markedsandele. Det gælder både for de enkelte fjernbusoperatører og mellem fjernbusbranchen og de konkurrerende transportformer.

6.2 Operatører

Der er sket en lang række ændringer på fjernbusmarkedet de seneste år. I hele eller dele af 2023 kørte følgende operatører fjernbusser internt i Danmark:

- Flixbus (flere ruter)
- KombardoExpressen (flere ruter)
- Gråhundbus (København-Bornholm)
- Vikingbus/Rute 700
- Madsens Bustrafik
- Top Tourist
- Thinggaard Express (Rute 980)
- Johns turist- og minibus (Rute 800)
- Berlinexpressen

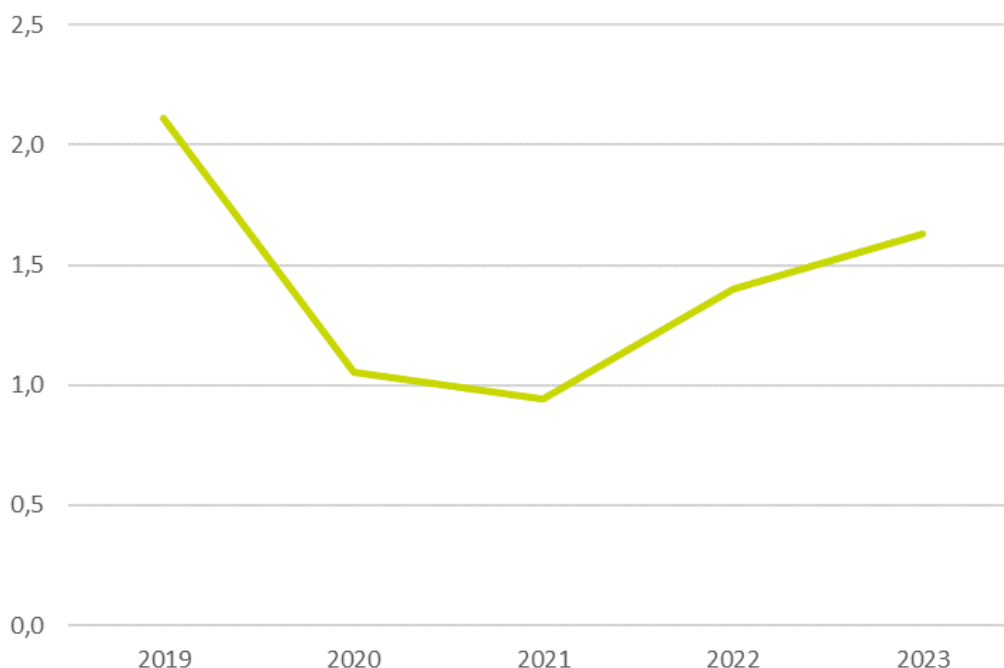


I 2023 blev der bygget en ny fjernbusterminal i København (åbnede i juni 2024) ved Dybbølsbro. Fjernbusterminalen samler de mange fjernbusser, der kører ind og ud af København og giver en mere sikker på- og afstigning end den tidligere lokation på Ingerslevsgade. Placeringen i nærheden af både S-tog, bus og metro er også med til at binde den kollektive trafik sammen.

6.3 Passagerer i fjernbusserne

Det samlede passagertal i fjernbusserne faldt voldsomt fra 2,1 mio. passagerer i 2019 til 1,1 mio. passagerer i 2020 grundet COVID-19, jf. figur. 6.1. I 2021 var passagertallet faldet yderligere til lidt under 1 mio, mens der i 2022 og 2023 var en stigning i passagertallet til hhv. 1,4 mio. og 1,6 mio.

Figur 6.1 Passagertal i mio. i fjernbusserne, 2019-2023



Kilde: Trafikstyrelsen

6.4 Kompensation

Fjernbusvognmændene har frem til udgangen af 2024 mulighed for at opnå kompensation for at yde rabatter til børn, studerende og pensionister for rejser til eller fra et yderområde. Kompensationen administreres af Trafikstyrelsen, og operatøren skal indgå en kontrakt med Trafikstyrelsen for at opnå kompensationen.

Tilskuddet var i 2023 på 0,6 mio. kr., hvilket er noget lavere end tilskuddet i 2022 på 1,8 mio. kr. Faldet skyldes, at der i 2023 var 2 operatører, som havde indgået kontrakt med Trafikstyrelsen, men disse ophørte i hhv. maj og september. Der var således ikke nogen operatører, der havde kontrakt med Trafikstyrelsen ved årets afslutning i 2023.

I forlængelse heraf vil ordningen ophøre endeligt ved udgangen af 2024. Det vurderes, at operatørernes udtræden af ordningen skyldes, at ordningen alene er rettet mod yderområder. Desuden ser markedet for fjernbus ud til at være velfungerende uden tilskuddet.

7. Tilgængelighed

Svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede på 18 år og derover 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 trafikelskaberne, jf. lov om trafikelskaber, § 11. Den individuelle handicapkørsel er et supplement til den kollektive trafik for svært bevægelseshæmmede, blinde og stærkt svagsynede.

Den visiterede har ret til mindst 104 enkeltture om året.

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

Antallet af rejser med handicapkørsel faldt ligesom den åbne kollektive trafik fra 2019 til 2020, mens det steg i 2021. Niveaulet har i 2021 til 2023 ligget nogenlunde stabilt, og med knap 1,3 mio. rejsende i 2023 lå antallet af rejser stadig under niveauet for 2019. Passagerfinansieringsgraden var gennemsnitligt 17 pct. i 2023, jf. figur 7.1.

Figur 7.1 Nøgletal for individuel handicapkørsel, regnskab 2019-2023

	2019	2020	2021	2022	2023	Udvikling 2022- 2023
Antal rejser i alt	1.358.554	960.860	1.199.229	1.192.403	1.276.131	7%
Visiterede ultimo året	65.103	65.094	66.143	69.321	73.925	7%
Gns. antal rejser pr. visiteret	21	15	18	17	17	0%
Offentligt tilskud pr. rejse (kr.)	214	259	240	310	317	2%
Offentligt tilskud pr. visiteret pr. år (kr.)	4.474	3.817	4.354	5.336	5.476	3%
Passagerfinansieringsgrad	19%	17%	18%	17%	17%	

Kilde: Trafikstyrelsen

7.2 Tilgængelighed i togtrafikken

DSB og Arriva

Personer med et handicap, som er i besiddelse af et legitimationskort (Ledsagerkort Danmark eller Medlemskort fra Dansk Blindesamfund eller Synscenter Refsnæs) kan medbringe en ledsager på rejsen. Ledsageren skal ikke have et legitimationskort. Begge rejser udbydes til ca. halv pris, således at der samlet betales for en billet.

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

8. Flextur

Anvendelsen af Flextur var uændret fra 2022 til 2023.

Flextur er et kollektivt trafikprodukt udviklet af trafikselskaberne. Alle trafikselskaber 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 i den kollektive trafik.

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. Langt de fleste kommuner tilbyder Flextur. Det er primært kommunerne i hovedstadsområdet, som ikke tilbyder ordningen.

Flextur er kendetegnet ved:

- At kørslen foregår fra adresse til adresse.
- At kunden skal acceptere et tidsvindue for afhentning og/eller afsætning.
- At kørslen kan indebære omvejskørsel og kørsel sammen med andre.
- At kørslen skal bestilles mindst to timer i forvejen.
- At takstsystemet og dermed egenbetalingen består af en minimumsbetaling for typisk 5 km og en efterfølgende betaling pr. km
- At de enkelte kommuner selv kan vælge, hvorvidt de vil tilbyde flexture i deres kommune.
- At flexture bliver planlagt sammen med de lovpligtige og 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 var stort set uændret fra 2022 til 2023, og ligger stadig under niveauet i 2019 før COVID-19, jf. figur 8.1.

Figur 8.1 Antal rejser pr. år med flextur inkl. plustur, 2019-2023

	2019	2020	2021	2022	2023	Udvikling 2022-2023
Antal rejser	977.721	657.857	780.700	918.056	916.538	0%

Kilde: Trafikstyrelsen

Antallet af rejser med flextur og plustur udgør en meget lille del af den samlede kollektive transport (0,2 pct.).

9. Miljø

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

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

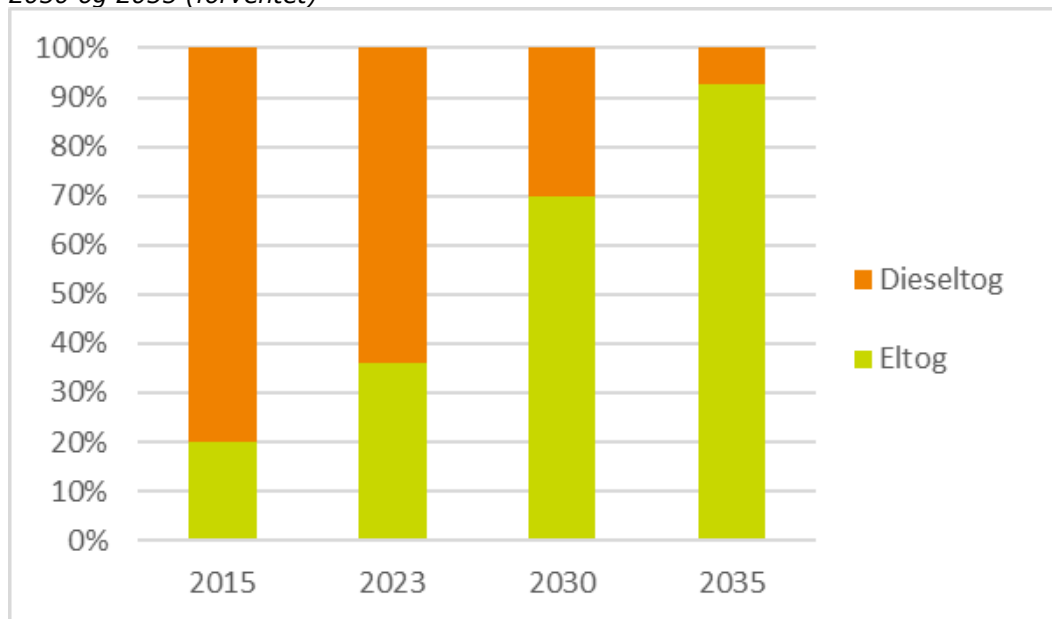
Fremtidens tog er elektriske

Diesel udgør i dag fortsat størstedelen – ca. 64 pct. - af persontogenes energiforbrug, jf. figur 9.1.

Det skyldes især, at kun en del af det danske jernbanenet er elektrificeret. I takt med de planlagte elektrificeringer af jernbanens hovedstrækninger og DSB's indkøb af nye elektriske togsæt (IC5) forventes el i 2030 at udgøre ca. 70 pct. af persontogenes samlede energiforbrug. Omkring 2035 ventes hele den statslige togdrift at være elektrificeret, da regionale strækninger i Jylland og på Fyn omstilles til batteritogsdrift. El i persontogenes energiforbrug forventes at udgøre mere end 90 pct. i 2035. Den resterende dieseltogsdrift foregår på privatbanerne. Der er med aftale om Infrastrukturplan 2035 afsat en ramme til tilskud til omstilling af infrastrukturen til batteritogsdrift på privatbanerne.

CO₂-udledningen fra togdriften ventes således betydeligt reduceret frem mod 2035.

Figur 9.1 Energiforbruget til persontog i Danmark fordelt på diesel og el, 2015, 2023, 2030 og 2035 (forventet)



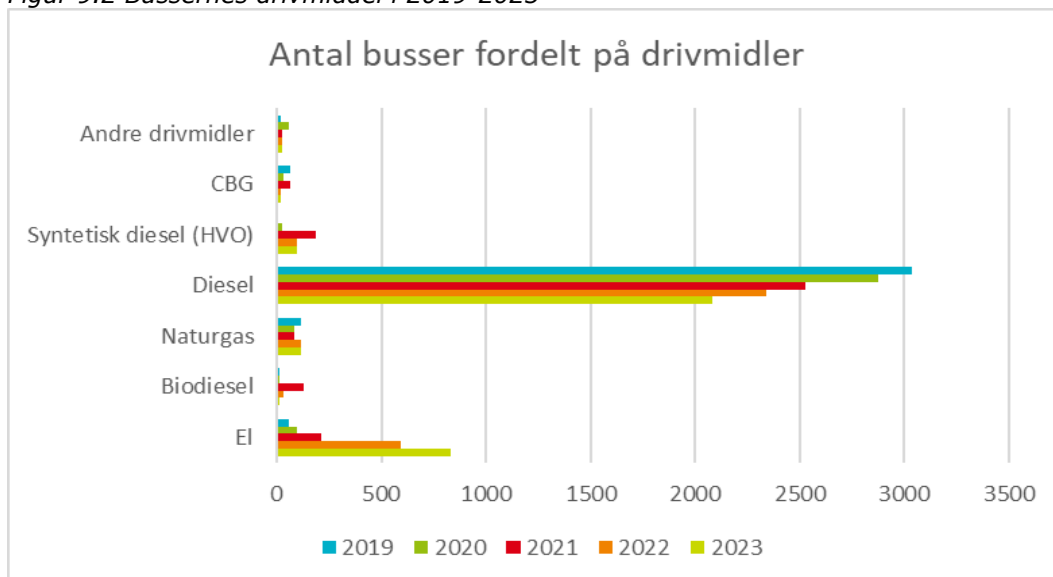
Kilde: Trafikstyrelsen og Energistyrelsen



Mange busser forventes udskiftet i de kommende år

I 2023 var størstedelen af busserne fortsat dieselbusser. Samlet set havde trafikskaberne ca. 3.200 busser, heraf var ca. 2.100 traditionelle dieselbusser. Sammenlignes 2023 med 2022, er der ca. 250 færre dieselbusser i 2023, da de er blevet omstillet til mere miljøvenlige busser. Busser, som kører på biodiesel og HVO er i princippet dieselbusser, hvor drivmidlet umiddelbart kan ændres til diesel igen. Den største omstilling sker til el, hvor der tilsvarende er næsten 250 flere elbusser i 2023 end i 2022, jf. figur 9.2.

Figur 9.2 Bussernes drivmiddel i 2019-2023



Kilde: Trafikstyrelsen

Alle trafikskaber har planer om at indsætte flere miljøvenlige busser de kommende år. Udskiftning af busflåden sker typisk i forbindelse med udbud af buslinjer, hvor det er muligt at stille krav til bl.a. bussernes miljøpåvirkning. I de nærmeste år (2025-2027) forventer trafikskaberne at udbyde omkring 1.400 busser, svarende til knap 45 pct. af al buskørsel i landet. Der er derfor også på kort sigt gode muligheder for at påvirke bustrafikken i en mere miljøvenlig retning. Trafikskaberne opererer med lange kontraktperioder. Hvis de eksisterende kontrakter forkortes – fx for at fremskynde grøn omstilling – vil det 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 påstigere i togtrafikken 2010-2023 (mio. påstigere)

mio. passagerer	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Øst for Storebælt	40,6	38,4	38,9	38,8	39,4	41,8	40,6	41,5	41,8	41,4	23,6	23,9	34,0	40,5
Vest for Storebælt	21,1	21,8	22,4	23,9	23,0	22,1	22,2	20,1	19,6	19,3	14,1	13,6	17,3	18,3
Øst-Vestdanmark	8,4	8,5	8,8	8,8	8,6	8,3	8,0	8,0	7,6	7,8	5,2	5,8	8,2	8,3
Over Øresund	10,3	10,7	11,1	11,5	11,4	12,1	11,9	11,9	12,4	12,8	5,1	6,0	12,9	15,9
Anden international trafik	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	0,8	0,7	0,7	0,8	0,3	0,5	1,1	1,0
Total fjern- og regional	81,3	80,2	82,0	84,0	83,4	85,2	83,4	82,3	82,1	82,0	48,3	49,7	73,5	84,0
S-tog	93,0	103,4	106,1	109,2	112,0	114,1	116,3	112,3	111,1	111,9	76,3	74,2	98,5	106,2
Metro	52,5	54,2	54,3	55,4	55,9	57,2	60,9	63,5	64,7	78,9	63,7	73,4	107,9	119,7
Letbane	0	0	0	0	0	0	0	0,1	3,3	4,8	3,6	4,0	8,8	11,5
Privatbaner	11,2	12,1	12,1	12,7	12,9	12,9	11,7	12,0	12,2	12,7	9,3	10,2	12,8	12,7
Total lokale baner	156,7	169,7	172,5	177,3	180,8	184,3	188,9	187,8	191,3	208,3	152,9	161,7	228,0	250,0
Total alle baner	238,0	249,9	254,6	261,3	264,2	269,5	272,3	270,1	273,3	290,3	201,2	211,4	301,6	334,0

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

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 2. Antal påstigere i togtrafikken 2010-2023 (2010=indeks 100, 2018=indeks 100 for letbane)

mio. passagerer - indeks	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Øst for Storebælt	100	94	96	96	97	103	100	102	103	102	58	59	84	100
Vest for Storebælt	100	104	106	114	109	105	105	96	93	92	67	65	82	87
Øst-Vestdanmark	100	101	105	104	103	99	95	95	91	93	61	69	98	98
Over Øresund	100	104	107	112	111	117	115	115	120	124	49	58	125	154
Anden international trafik	100	94	101	101	109	113	91	84	81	87	36	56	127	119
Total fjern- og regional	100	99	101	103	103	105	103	101	101	101	59	61	90	103
S-tog	100	111	114	117	120	123	125	121	119	120	82	80	106	114
Metro	100	103	103	106	106	109	116	121	123	150	121	140	206	228
Letbane	...	...	...	...	...	...	...	...	100	145	109	121	266	349
Privatbaner	100	108	108	113	116	116	105	107	109	113	83	91	115	114
Total lokale baner	100	108	110	113	115	118	121	120	122	133	98	103	146	160
Total alle baner	100	105	107	110	111	113	114	113	115	122	85	89	127	140

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

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 3. Personkilometer i togtrafikken 2010-2023 (mio. personkm)

mio. personkm	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Øst for Storebælt	1.424	1.435	1.465	1.450	1.462	1.526	1.491	1.480	1.479	1.428	846	885	1.164	1.298
Vest for Storebælt	1.196	1.179	1.207	1.252	1.207	1.184	1.165	1.132	1.033	1.057	762	733	933	1.037
Øst-Vestdanmark	2.039	1.963	2.003	1.965	1.928	1.821	1.745	1.787	1.705	1.691	1.082	1.259	1.781	1.782
Over Øresund	214	226	232	242	239	250	238	238	315	319	127	138	310	207
Anden international trafik	164	122	134	138	136	157	118	104	104	114	45	76	177	167
Total fjern- og regional	5.037	4.925	5.041	5.047	4.972	4.938	4.757	4.741	4.636	4.609	2.862	3.091	4.365	4.491
S-tog	1.108	1.231	1.265	1.285	1.319	1.344	1.362	1.320	1.303	1.304	893	874	1.182	1.269
Metro	239	278	274	284	295	302	321	342	352	400	288	331	482	539
Letbane	0	0	0	0	0	0	0	0	14	51	35	39	71	87
Privatbaner	193	210	210	219	210	225	206	220	242	261	185	216	276	271
Total lokale baner	1.540	1.719	1.749	1.788	1.824	1.871	1.889	1.882	1.911	2.016	1.401	1.460	2.011	2.166
Total alle baner	6.577	6.644	6.790	6.835	6.796	6.809	6.646	6.623	6.547	6.625	4.263	4.551	6.376	6.657

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

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 4. Personkilometer i togtrafikken 2010-2023 (2010=indeks 100, 2018=indeks 100 for letbane)

mio. personkm	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Øst for Storebælt	100	101	103	102	103	107	105	104	104	100	59	62	82	91
Vest for Storebælt	100	99	101	105	101	99	97	95	86	88	64	61	78	87
Øst-Vestdanmark	100	96	98	96	95	89	86	88	84	83	53	62	87	87
Over Øresund	100	106	108	113	112	117	111	111	147	149	59	64	145	97
Anden international trafik	100	74	82	84	83	96	72	63	63	70	27	46	108	102
Total fjern- og regional	100	98	100	100	99	98	94	94	92	92	57	61	87	89
S-tog	100	111	114	116	119	121	123	119	118	118	81	79	107	115
Metro	100	116	115	119	123	126	134	143	147	167	121	138	202	226
Letbane	...	...	...	...	...	...	...	...	100	364	250	279	507	621
Privatbaner	100	109	109	113	109	117	107	114	125	135	96	112	143	140
Total lokale baner	100	112	114	116	118	121	123	122	124	131	91	95	131	141
Total alle baner	100	101	103	104	103	104	101	101	100	101	65	69	97	101

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

Kilde: Danmarks Statistik

Nøgletal for den offentlige buskørsel (ikke fjernbuskørsel)

Tabel 5. Udvikling i køreplantimer og påstigere for alle trafiksselskaber, 2010-2023

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Køreplantimer (1.000)	9.294	9.068	8.874	8.837	8.781	8.695	8.836	8.771	8.738	8.625	8.413	8.384	8.397	8.212
Påstigere (mio.)	357	351	354	352	347	346	339	331	317	298	193	184	240	254

Kilde: Trafikstyrelsen

Tabel 6. Udvikling i køreplantimer og påstigere for alle trafiksselskaber 2010-2023 (2010=indeks 100)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Køreplantimer (1.000)	100	98	95	95	94	94	95	94	94	93	91	90	90	88
Påstigere (mio.)	100	98	99	99	97	97	95	93	89	83	54	52	67	71

Kilde: Trafikstyrelsen

Tabel 7. Udvikling i køreplantimer og påstigere fordelt på trafiksselskaber 2010-2023 (2010=indeks 100)

Trafiksselskab		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Movia	Køreplantimer	100	98	95	95	96	98	95	94	94	93	91	90	91	91
	Påstigere	100	101	102	104	103	104	100	99	97	93	57	56	70	77
FynBus	Køreplantimer	100	83	81	81	81	85	89	86	87	85	90	91	88	83
	Påstigere	100	93	99	103	104	105	99	89	81	84	54	51	64	62
Sydtrafik	Køreplantimer	100	96	95	93	89	89	90	91	91	91	91	88	89	87
	Påstigere	100	103	97	94	89	88	91	91	67	66	43	39	54	55
Midttrafik	Køreplantimer	100	97	95	96	95	94	94	93	89	88	86	86	86	82
	Påstigere	100	103	103	94	91	93	89	82	78	76	51	45	66	63
Nordjyllands Trafiksselskab	Køreplantimer	100	100	102	100	98	97	98	100	100	98	96	97	97	91
	Påstigere	100	104	108	109	108	109	110	111	111	79	46	42	58	68
BAT (Bornholm)	Køreplantimer	100	120	118	115	113	112	113	116	116	107	103	98	100	108
	Påstigere	100	85	87	89	102	100	105	105	105	95	79	64	64	95
I alt	Køreplantimer	100	97	95	94	94	95	94	94	93	92	90	90	90	88
	Påstigere	100	101	102	101	100	100	97	95	92	86	54	51	67	71

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

Note: Nordjyllands Trafiksselskab har ændret opgørelsesmetode fra 2019.

Kilde: Trafikstyrelsen

Tabel 8. Udvikling i udgifter, passagerindtægter og tilskud for alle trafiksselskaber 2010-2023

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Udgifter (mio. kr.)	6.660	6.848	6.992	7.097	7.242	7.147	7.260	7.256	7.395	7.387	7.315	7.510	8.059	8.021
Passagerindtægter (mio. kr.)	3.010	3.014	3.103	3.227	3.264	3.159	3.301	3.331	3.278	3.168	2.227	2.288	2.760	3.074
Tilskud (mio. kr.)	3.650	3.834	3.889	3.871	3.979	4.007	3.959	3.955	4.120	4.219	5.090	5.230	5.300	4.947
Passagerfinansieringsgrad	45%	44%	44%	45%	45%	44%	45%	46%	44%	43%	30%	30%	34%	38%

Kilde: Trafikstyrelsen

Nøgletal for den individuelle handicapkørsel

Trafiksekskaberne indberetter årligt data for individuel handicapkørsel til Trafikstyrelsen.

Tabel 9. Nøgletal for individuel handicapkørsel for alle trafiksekskaber 2010-2023

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Passager-finansieringsgrad	16%	16%	18%	19%	20%	20%	21%	21%	18%	19%	17%	18%	17%	17%
Antal visiterede	48.179	50.102	50.512	49.970	51.856	60.432	61.582	61.855	60.733	65.103	65.094	66.143	69.321	73.925
Antal rejser (tusinde)	843	904	854	871	901	893	978	989	1.227	1.359	961	1.199	1.192	1.276
Gns. antal ture pr. visiteret	17,5	18,0	16,9	17,4	17,4	14,8	15,9	16,0	20,2	20,9	14,8	18,1	17,2	17,3
Gennemsnitlig turlængde (km)	12,9	12,1	12,9	12,6	12,3	12,4	12,2	12,3	10,9	10,8	11,0	11,2	12,7	12,5
Persontransportarbejde (1000 personkm)	10.915	10.945	11.053	10.971	11.122	11.042	11.919	12.195	13.430	14.717	10.573	13.414	15.095	15.991

Kilde: Trafikstyrelsen

Tabel 10. Nøgletal for individuel handicapkørsel for alle trafiksekskaber 2010-2023 (2010=indeks 100)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Passager-finansieringsgrad	100	100	113	119	125	125	131	131	113	119	109	114	103	104
Antal visiterede	100	104	105	104	108	125	128	128	126	135	135	137	144	153
Antal rejser (1000)	100	107	101	103	107	106	116	117	146	161	114	142	141	151
Gns. antal ture pr. visiteret	100	103	97	100	99	84	91	91	115	119	84	104	98	99
Gennemsnitlig turlængde (km)	100	94	100	97	95	95	94	95	84	83	85	86	98	97
Persontransportarbejde (1000 personkm)	100	100	101	101	102	101	109	112	123	135	97	123	138	147

Kilde: Trafikstyrelsen

Takster og takstudvikling

Tabel 11. Trafikselskabernes procentvise takstudvikling 2010-2023

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Movia	2,9	1,9	3,0	3,2	1,3	1,3	2,0	0,5	1,2	2,1	1,6	1,1	0,0	4,9
Fynbus	3,0	1,8	3,1	3,3	1,5	0,6	1,2	-0,5	1,4	2,0	1,9	1,1	0,0	4,9
Sydtrafik	4,0	0,0	3,8	2,7	1,8	1,4	0,0	0,7	1,4	1,8	1,9	1,1	0,0	4,9
Midttrafik	3,1	1,7	3,1	3,5	1,3	0,0	1,9	0,0	1,4	2,0	1,9	1,1	0,0	4,9
Nordjyllands Trafikselskab	3,9	0,0	4,0	3,6	1,2	-0,2	1,7	0,0	1,4	1,7	1,9	1,1	0,0	4,9
BAT (Bornholm)	3,1	0,0	2,2	2,4	3,6	0,8	0,0	0,0	3,5	1,4	0,0	2,3	1,7	3,0
Vægtet landsgennemsnit*	3,1	1,5	3,2	3,2	1,3	0,9	1,7	0,3	1,3	2,0	1,7	1,1	0,0	4,9
Takststigningsloft	4,8	0,0	3,1	3,5	1,3	0,6	1,3	0,0	1,4	2,0	1,9	1,1	0,0	4,9

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

Tabel 12. Jernbanevirksomhedernes procentvise takstudvikling 2010-2023

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
DSB	3,0	1,8	3,4	2,8	1,0	0,7	2,2	0,2	1,0	2,1	1,7	1,4	0,0	4,7
Arriva	3,0	1,8	3,1	4,2	2,6	0,9	2,3	0,0	1,4	2,0	1,9	1,1	0,0	4,9
DSB Øresund	3,0	1,8	3,1	3,5	1,3	0,6	0,3	0,2	0,0	2,7	0,0	0,0	0,0	4,8
Takststigningsloft	4,8	0,0	3,1	3,5	1,3	0,6	1,3	0,0	1,4	2,0	1,9	1,1	0,0	4,9

Kilde: Trafikstyrelsen