



Den kollektive trafik i Danmark

Status over udviklingen i sektoren i 2016

Forord

Denne rapport omhandler udviklingen i den kollektive trafik frem til 2016. Den indeholder en række nøgletal for bl.a. udviklingen i passagerer, billetpriser og tilskud til den kollektive trafik fordelt på de forskellige transportformer.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har flere roller i forhold til den kollektive trafik. Styrelsen er dels myndighed i forhold til tilsyn, regulering og tilskudsadministration og dels aktiv part i nogle af de samarbejdsfora, der har til formål at udvikle og skabe sammenhæng i den kollektive trafik. Derudover udarbejder Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen en række analyser af bl.a. nye jernbanestrækninger, indsamler statistik fra de regionale trafikselskaber og overvåger udviklingen i billetpriserne.

God læselyst

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Indhold

1. Organisering	3
1.1 Banetrafikken	3
1.2 Operatører på statens baner	4
1.3 Bus- og privatbanetrafik	6
1.5 Metro- og letbanetrafik	7
2. Udvikling i bus- og togtrafikken	8
2.1 Svagt faldende passagertal i busserne	8
2.2 Flere korte og færre lange togrejser	9
3. Rejsekort	13
3.1 Udvikling i brug af rejsekortet	13
3.2 Off peak rabat	14
4. Billetpriiser	15
4.1 Takststigninger og takstloft	16
5. Offentligt tilskud til kollektiv trafik	18
5.1 Tilskud til trafikselskaberne	18
5.2 Tilskud til togtrafikken	19
5.3 Tilskud til takstnedsættelser	20
6. Fjernbuskørsel	21
6.1 Ruter	21
6.2 Operatører	21
6.3 Tilskud	22
6.4 Passagerer	22
7. Tilgængelighed	23
7.1 Den individuelle handicapkørsel	23
7.2 Tilgængelighed i togtrafikken	23
8. Flextur	24
Bilag 1 Den kollektive trafik i tal	25
Bilag 2 Aktører i den kollektive trafik	30

1. Organisering

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

Den kollektive trafik har mange aktører. Både stat, region og kommune samt en lang række private aktører har ansvaret for den kollektive trafik i Danmark. En oversigt over aktører i den kollektive trafik findes i bilag 2.

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

1.1 Banetrafikken

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

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



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.

1.2 Operatører på statens baner

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

DSB

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

Figur 1.1 Togoperatører på statens baner og øvrige baner, 2017



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Arriva

Arriva Tog A/S har siden 2003 kørt tog på de midt- og vestjyske strækninger. I foråret 2009 vandt Arriva Trafikstyrelsens genudbud af de midt- og vestjyske strækninger frem til 2018, hvilket siden er blevet forlænget til 2020. Arriva Tog A/S' moderselskab blev i 2010 opkøbt af Deutsche Bahn (DB), som ejes af den tyske stat. I 2017 blev der indgået politisk aftale om at genudbyde trafikken for perioden 2020-2028 med en option på yderligere to år.

DSB Øresund

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

Lokale operatører

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

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

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

Andre operatører

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



1.3 Bus- og privatbanetrafik

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

Trafiksel-skaberne oprettes af regionen, og hver kommune deltager i trafiksel-skabet. Der er betydelige forskelle på trafiksel-skabernes størrelse. Der er ligeledes forskelle trafiksel-skaberne imellem, hvad angår antal køreplantimer, køreplankilometer og transportarbejdet. Disse forskelle skyldes i høj grad befolkningstætheden, der har stor betydning for, hvilket driftsomfang der kan opret-holdes, samt hvor stort behovet for kollektiv trafik er.

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

Figur 1.2 Antal buspåstigninger pr. indb. pr. trafiksel-skab 2012-2016

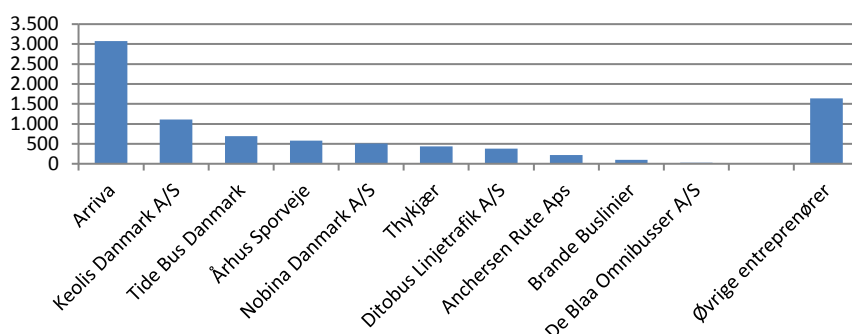
	2012	2013	2014	2015	2016
Movia	71,1	71,1	69,9	68,4	65,6
Fynbus	31,9	31,5	32,4	32,3	32,1
Sydtrafik	27,9	26,7	26,2	25,0	25,6
Midttrafik	53,3	48,9	45,2	45,6	43,2
NT	43,8	43,7	43,9	43,8	44,0
BAT	40,9	47,2	48,6	48,7	49,3
Landsgennemsnit	55,1	54,0	52,7	52,0	50,2

Note: Ærø er fra 2015 et selvstændigt trafiksel-skab og ikke længere en del af Fynbus.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Arriva er den største operatør, jf. figur 1.3, med over 35 pct. af det samlede antal køreplantimer i køreplanåret 2015/16. Der er samtidig en del mindre operatører på kontrakt med et trafiksel-skab.

Figur 1.3 Antal buskøreplantimer pr. operatør, budget 2015/2016



Note: Entreprenørforhold opgøres på baggrund af indgåede kontrakter i september måned, som derefter omregnes til årstal. Der foreligger ikke nyere tal.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

1.5 Metro- og letbanetrafik

Metro

Metroselskabet har det overordnede ansvar for driften af metroen i København og står også for anlæg af Metrocityringen, Nordhavnsmetroen og Sydhavnsmetroen. Den daglige drift af metroen varetages af Metro Service.

Letbaner

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

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

Odense Letbane ejes af Odense Kommune og har en bestyrelse på fem medlemmer. Odense Letbane forventes at være i drift i slutningen af 2020.

Hovedstadens Letbane ejes af staten, Region Hovedstaden og 11 hovedstadskommuner. Bestyrelsen består af 9 medlemmer: 5 statslige repræsentanter, 2 kommunale repræsentanter og 2 regionale repræsentanter. Det er besluttet, at staten skal udtræde af ejerkredsen, hvilket vil ske med lovændring i efteråret 2018. Hovedstadens Letbane forventes at være i drift fra 2025.



2. Udvikling i bus- og togtrafikken

Lidt færre rejser med bussen, men busrejserne bliver længere. Flere korte og færre lange rejser med toget.

2.1 Svagt faldende passagertal i busserne

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

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

Påstigertallet vil således altid være højere end passagertallet.

Over de seneste fem år har antallet af påstigere i busserne været svagt faldende, jf. figur 2.1. Passagererne kørte til gengæld lidt længere i bus i 2016 sammenlignet med de foregående år, jf. figur 2.2.

Figur 2.1 Antal påstigere i mio. i den offentlige bustrafik, 2012-2016

	2012	2013	2014	2015	2016
Movia	207,6	211,5	209,9	207,3	203,5
Fynbus	17,5	18,1	18,3	18,6	17,5
Sydtrafik	22,5	21,7	20,7	20,6	21,2
Midttrafik	76,0	70,0	67,3	68,4	65,3
NT	29,0	29,2	29,2	29,2	29,4
BAT	1,7	1,7	1,9	1,9	2,0
I alt	354,2	352,1	347,3	346,0	339,1

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Figur 2.2 Personkilometer i mio. i den offentlige bustrafik, 2012-2016

	2012	2013	2014	2015	2016
Movia	951,9	995,6	995,5	975,1	963,6
Fynbus	168,0	188,3	193,1	201,0	189,4
Sydtrafik	214,5	199,0	189,7	181,9	213,2
Midttrafik	729,8	671,8	646,2	670,6	737,4
NT	277,0	264,0	278,8	279,4	297,0
BAT	15,9	17,2	21,1	21,1	21,4
I alt	2.357,0	2.335,9	2.324,5	2.329,1	2.421,9

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

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

Figur 2.3 Køreplantimer i tusinder i den offentlige bustrafik, 2012-2016

	2012	2013	2014	2015	2016
Movia	4.303,8	4.292,7	4.322,9	4.234,6	4.302,4
Fynbus	610,6	612,1	610,4	636,5	673,6
Sydtrafik	881,1	863,9	826,0	828,8	838,8
Midttrafik	2.048,0	2.055,3	2.029,5	2.015,4	2.025,8
NT	944,2	929,0	908,8	901,9	912,6
BAT	86,2	84,3	83,4	82,2	82,8
I alt	8.874,0	8.837,2	8.780,9	8.899,4	8.836,0

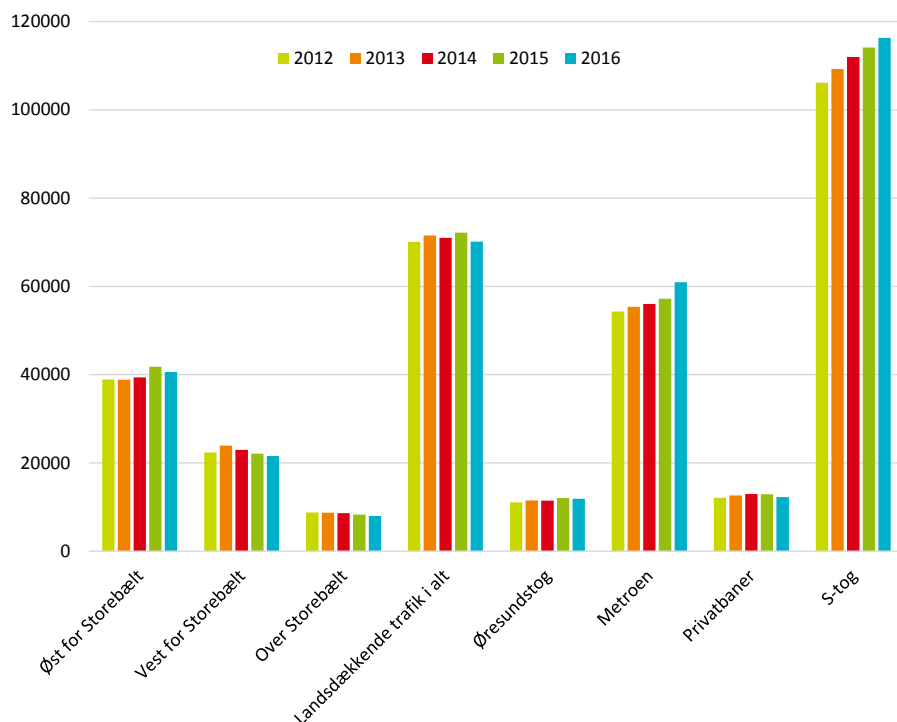
Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Pulje til investeringer i kollektiv bustrafik

Inden for de senere år er der gennem de såkaldte "buspuljer" givet statstilskud til en lang række busprojekter rundt om i landet. Senest blev der i december 2017 udmøntet 297 mio. kr. til en række vidt forskellige projekter. Flest penge fik Aalborg Kommunes BRT-projekt med 250 mio. kr. BRT står for Bus Rapid Transit. Næste ansøgningsfrist til buspuljen er den 1. september 2018, hvor der udmøntes yderligere knap 100 mio. kr.

2.2 Flere korte og færre lange togrejser

Figur 2.4 Antal passagerer i tusinder i togtrafikken, 2012-2016



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

Kilde: Danmarks Statistik

Passagertallet er steget i S-tog og metro, mens der har været fald i passagertallet med fjern- og regionaltog både øst og vest for Storebælt. Antallet af passagerer der krydser Storebælt med tog, er faldet siden 2012. Det skyldes bl.a. konkurrencen fra fjernbusserne.

Passagererne kørte i 2016 færre personkilometer end i de forudgående år, jf. figur 2.5. Det er især trafikken over Storebælt, der har oplevet nedgang. Det skyldes bl.a. konkurrencen fra fjernbusserne, og at øst-vest trafikken har været påvirket af en del sporarbejder.

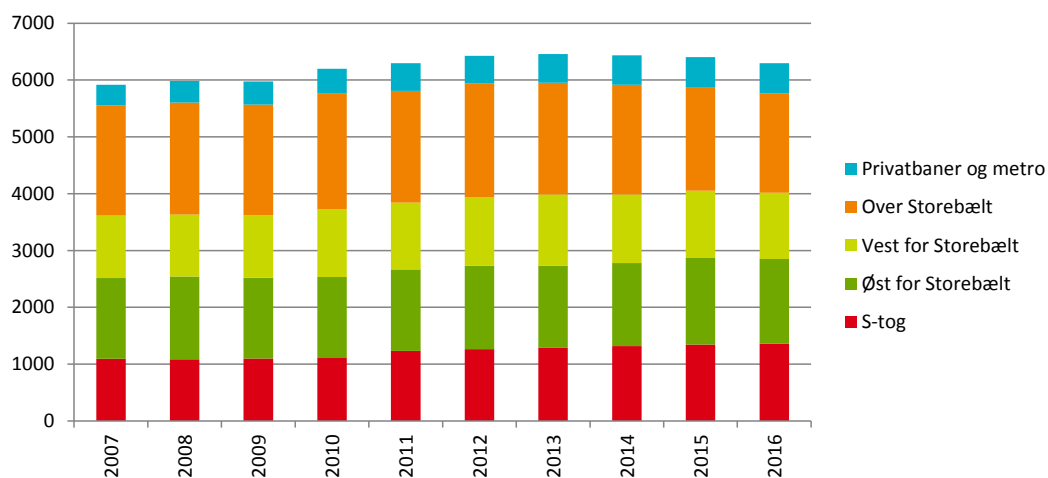
Personkilometer: 1 person, som transporterer sig 1 kilometer.

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

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

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

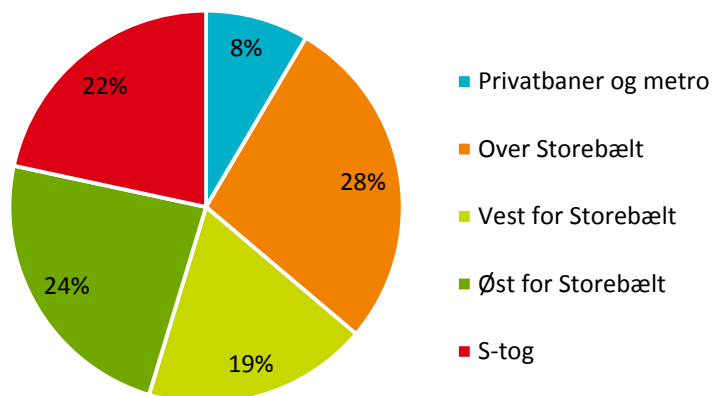
Figur 2.5 Udviklingen i persontransporten med tog i mio. personkilometer, 2007-2016



Kilde: Danmarks Statistik

Persontransporten fordeler sig således, at over 40 pct. er øst for Storebælt inklusive S-tog, mens en tredjedel af persontransporten foregår over Storebælt, jf. figur 2.6.

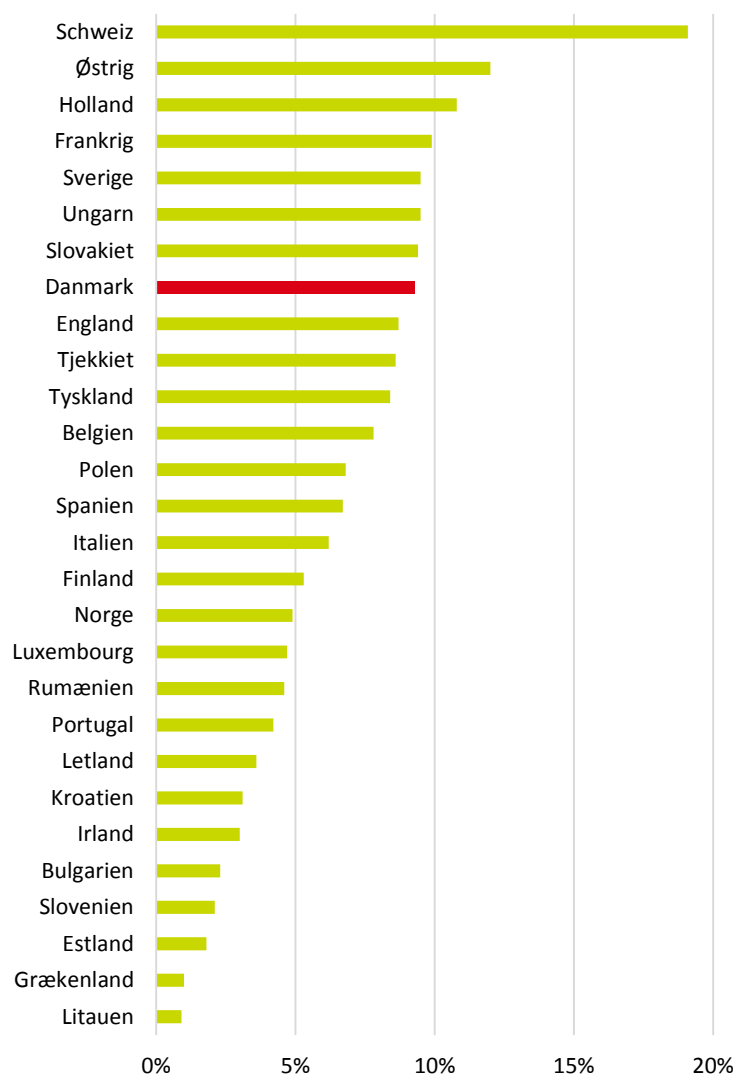
Figur 2.6 Procentvis fordeling af persontransporten med tog i personkilometer, 2016



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 2.7.

Figur 2.7 Togets andel af det samlede transportarbejde i udvalgte europæiske lande i 2015.



Note: Data for 2016 var ikke tilgængelige på tidspunktet for rapportens udarbejdelse.

Kilde: Eurostat.

3. Rejsekort

Rejsekortet er blevet mere udbredt i 2016.

Antallet af rejser, hvor passageren har benyttet rejsekort, er steget kraftigt de seneste år, jf. figur 3.1. I 2016 blev der foretaget over 108 mio. rejser på rejsekortet.

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

Figur 3.1 Antal rejser i mio. på rejsekort, 2013-2016

	2013	2014	2015	2016
Antal rejser	31,5	50,6	85,7	108,4

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

3.1 Udvikling i brug af rejsekortet

Figur 3.2 Antal rejsekortrejser i tusinder fordelt efter takstsæt, 2013-2016

Selskab	2013	2014	2015	2016
DSB	2.696,7	3.616,3	4.522,1	5.198,6
Hovedstadsområdet	17.855,3	31.095,8	60.052,7	76.867,9
Vestsjælland	2.509,2	2.693,0	2.923,8	3.054,0
Sydsjælland	2.622,7	2.725,7	2.837,0	2.879,2
Fyn	32,6	60,0	89,2	120,1
Sydtrafik	812,8	3.046,3	3.818,9	4.400,0
Midttrafik	232,6	466,3	2.960,8	6.562,0
Nordjylland	4.738,2	6.698,4	8.222,7	9.106,8

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

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

Langt de fleste af de passagerer, der benytter rejsekortet, rejser i hovedstadsområdet, hvor brugen af rejsekortet er mere end firedoblet i perioden 2013-2016. I hovedstadsområdet skelnes der ikke mellem, om rejsen er foretaget med bus, metro, S-tog eller et regionaltoget.

I Nordjylland er antallet af rejser, hvor passageren har brugt rejsekort, næsten fordoblet i samme periode. Samme billede gør sig gældende over det meste af landet, dog undtaget Syd- og Vestsjælland, hvor Movia allerede i 2011 opsatte rejsekortudstyr i både busser og på privatbanestationer. Anvendelsen af rejsekort i Syd- og Vestsjælland har derfor været udbredt langt tidligere end i resten af landet.

På sigt vil rejsekortet kunne give et langt mere detaljeret billede af rejser og rejseadfærd.

Figur 3.3 viser hvilke transportmidler passagererne har benyttet. Langt de fleste rejsekortpassagerer sidder i S-togene og i Movias busser.

Idet rejsekortudstyret først er blevet løbende installeret i Midttrafiks busser i løbet af 2015 og 2016, har kun ganske få passagerer haft mulighed for at benytte rejsekortet i de midtjyske busser i 2016.

Figur 3.3 Antal rejser (x1000) på rejsekort fordelt efter hvilket selskab passageren har rejst med, 2016

Selskab	2016
Arriva	1.469,3
DSB	12.656,6
DSB Øresund	3.131,7
S-tog	32.968,6
Sydtrafik	3.609,8
Midttrafik	5.797,1
NT	7.953,1
Movia	32.240,9
Metro	8.539,9

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

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

3.2 Off peak rabat

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

I takt med at rejsekortet er blevet mere udbredt, er antallet af off peak rejser mere end tredoblet siden introduktionen i 2013, jf. figur 3.4. Det statslige tilskud til off-peak er næsten tredoblet i samme periode.

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

Figur 3.4 Antal off peak rejser og statsligt tilskud til off peak, 2013-2016

	2013	2014	2015	2016
Antal rejser (mio.)	20,9	33,7	57,4	72,7
Statsligt tilskud (mio. kr.)	81,5	112,2	175,0	214,3

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

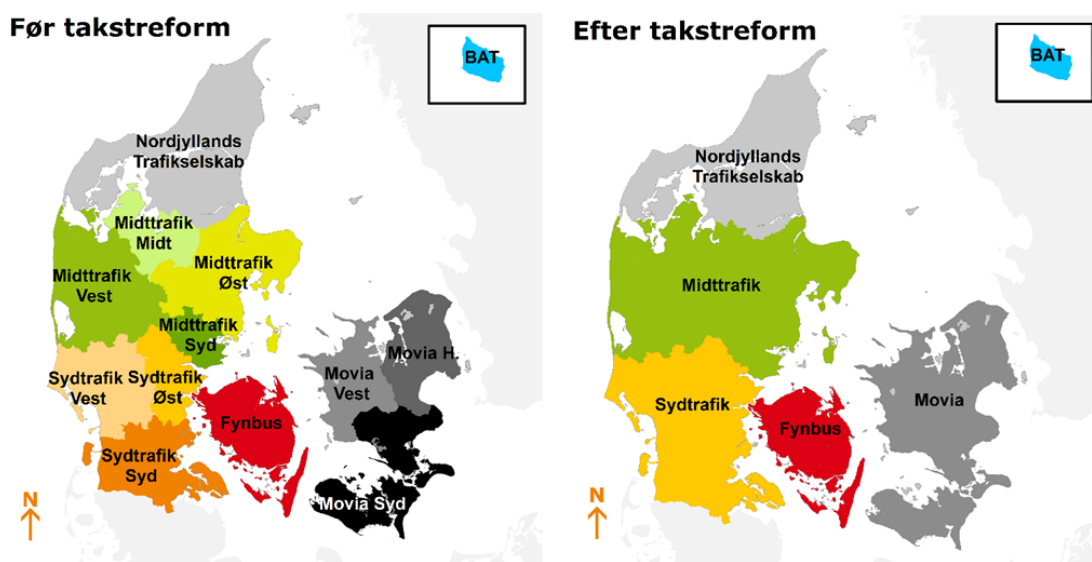
4. Billetpreiser

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

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

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

Figur 4.1 Takstområderne i Danmark før og efter takstreformerne



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Takst Sjælland

Takst Sjælland er navnet på en af de største reformer af priserne i den kollektive transport siden 1970'erne. Takst Sjælland trådte i kraft 15. januar 2017 og erstattede fire forskellige takstsystemer på Sjælland, Lolland, Falster og Møn med ét fælles takstsystem, ens rejserregler og en logisk prissætning mellem enkeltbillet, rejsekort, og pendlerkort.

Rejsekort vil altid være billigere end enkeltbilletter. Derudover gives der off peak rabat på alle rejser med rejsekort på Sjælland, Lolland, Falster og Møn: 20% på hverdage mellem kl. 11-13 og kl. 18-07 samt på lørdage, søndage og helligdage. Pendlerkort er altid billigste alternativ, når der rejses mindst 26 rejser om måneden.

Takst Sjælland blev gennemført i tæt samarbejde mellem DSB, Metroselskabet og Movia med opbakning fra et bredt flertal af Folketingets transportordførere. Sjælland, Lolland, Falster og Møn udgør nu ét stort takstområde, der dækker 70% af alle rejser i den kollektive transport i Danmark.

Takst Vest

Billetter, priser og rabatter i den kollektive trafik skal være mere enkle. Derfor gennemførte trafikselskaber og togoperatører i Jylland og på Fyn en omfattende reform af taksterne den 18. marts 2018: Takst Vest.

Reformen gør det mere enkelt for brugerne af den kollektive trafik at finde den billigste billet til deres rejse. Rejsekort vil altid være mindst lige så billig som enkeltbilletter. Pendlerkort er billigste alternativ for daglige pendlere.

Reformen er provenuneutral, dvs. at reformen ikke medfører dyrere billetter for kunderne samlet set. Midttrafik, Sydtrafik, FynBus, DSB og Arriva har dermed i fællesskab skabt et system, som gør det nemmere at være passager i den kollektive trafik.

4.1 Takststigninger og takstloft

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

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

Figur 4.2 Det udmeldte takststigningsloft i procent, 2012-2016

	2012	2013	2014	2015	2016
Takststigningsloft	3,1	3,5	1,3	0,6	1,3

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

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

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

Figur 4.3 Takststigninger i trafiksselskaberne i procent, 2012-2016

Selskab	2012	2013	2014	2015	2016
Movia	3,0	3,2	1,3	1,3	1,3
NT	4,0	3,6	1,2	-0,2	1,2
Midttrafik	3,1	3,5	1,3	0,0	1,4
Sydtrafik	3,8	2,7	1,8	1,4	0,0
Fynbus	3,1	3,3	1,5	0,6	1,2
BAT	2,2	2,4	3,6	0,8	0,0
Vægtet Landsgennemsnit	3,2	3,2	1,3	0,8	1,3

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

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Figur 4.4 Takststigninger i jernbanevirksomhederne i procent, 2012-2016

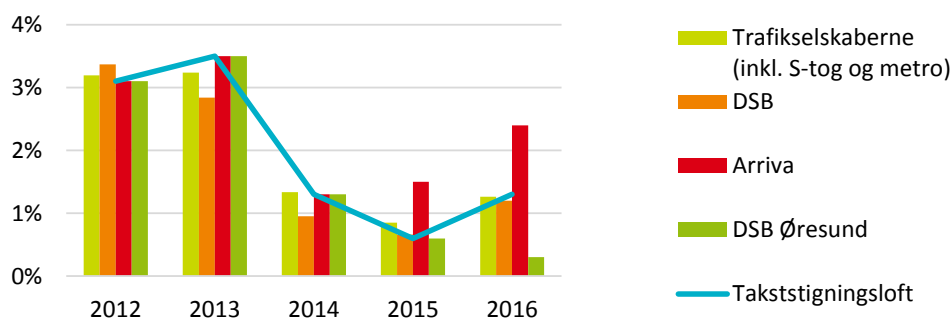
Selskab	2012	2013	2014	2015	2016
DSB	3,4	2,8	1,0	0,7	1,2
Arriva	3,1	3,5	1,3	1,5	2,4
DSB Øresund	3,1	3,5	1,3	0,6	0,3

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

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

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

Figur 4.5. De årlige takststigninger samt takststigningsloftet i procent



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

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

5. Offentligt tilskud til kollektiv trafik

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

5.1 Trafikselskabernes indtægter

Trafikselskaberne har to indtægtskilder: Passagerindtægter og tilskud fra kommuner/regioner.

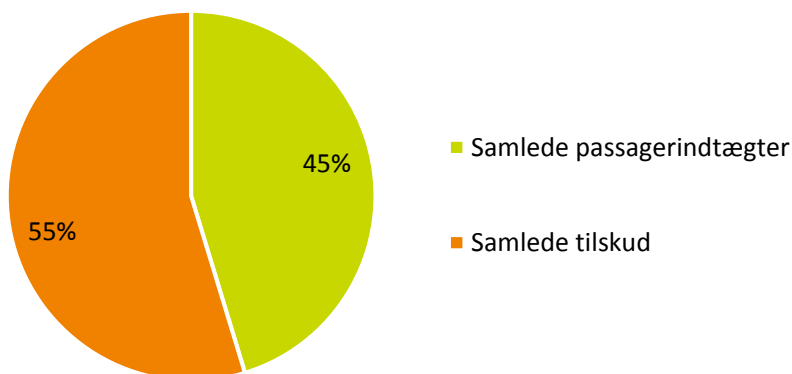
Figur 5.1 Kommunalt/regionalt tilskud til trafikselskaberne i mio. kr. (løbende priser), 2012-2016

	2012	2013	2014	2015	2016
Regionale tilskud	1.025,2	1.022,9	1.042,9	1.097,2	1.175,0
Kommunale tilskud	2.863,9	2.848,0	2.813,6	2.910,0	2.797,6

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

De kommunale og regionale tilskud udgjorde lidt over halvdelen (55 pct.) af trafikselskabernes samlede indtægter i 2016, jf. figur 5.2.

Figur 5.2 Trafikselskabernes indtægter procentvist fordelt på passagerindtægter og kommunalt/regionalt tilskud, 2016



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

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

5.2 Togtrafikkens indtægter

Staten (Transport-, Bygnings- og Boligministeriet) indgår kontrakt med DSB og Arriva, der begge kører tog på det statslige jernbaneanet. I kontrakterne er fastsat den årlige betaling til de to operatører. Tilsvarende betaler regionerne driftstilskud til privatbanerne.

I 2016 blev der givet ca. 4,7 mia. kr. i offentligt tilskud til togdriften i Danmark, jf. figur 5.3.

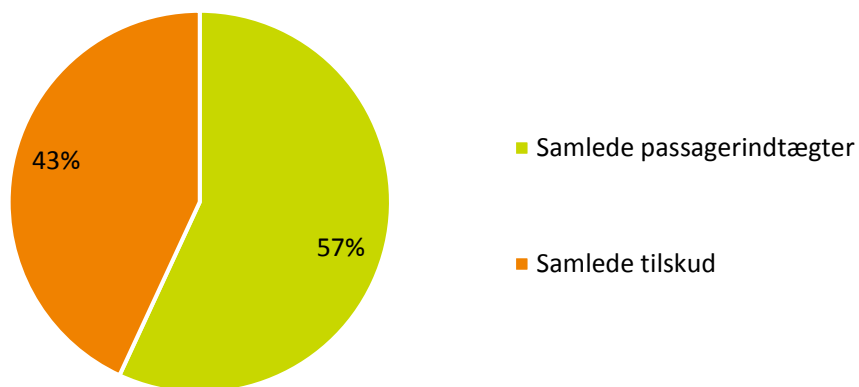
Statens kontraktbetaling udgjorde i 2016 43 pct. af DSBs samlede indtægter, jf. figur 5.4.

Figur 5.3 Driftstilskud til togtrafikken i mio. kr. (løbende priser), 2012-2016

	2012	2013	2014	2015	2016
DSB	3.781,5	3.815,0	3.931,5	4.190,9	4.073,2
Arriva	232,2	241,3	245,1	221,6	232,1
Privatbanerne	397,8	382,1	379,3	372,5	351,7

Kilder: DSB og Arriva: Finansloven for perioden 2012-2014, samt statsregnskabet for 2015-2016. Privatbanerne: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Figur 5.4 DSBs samlede indtægter procentvist fordelt på passagerindtægter og tilskud, 2016



Kilde: DSBs årsregnskab 2016.

5.3 Tilskud til takstnedsættelser

Staten giver desuden tilskud til nedsættelse af prisen på en række billettyper, jf. figur 5.5. I 2016 gav staten tilskud på 720 mio. kr. til takstnedsættelser.

Figur 5.5 Tilskud til takstnedsættelser i mio. kr. (løbende priser), 2012-2016

	2012	2013	2014	2015	2016
Off peak	-	81,5	112,2	175,0	214,3
Hævet aldersgrænse for børn	73,2	75,2	75,9	76,7	77,2
Gratisgrænse for børn	48,1	49,3	49,8	50,3	50,7
Ø-kort	8,4	8,7	8,8	8,9	9,0
Tilskud til særlige rabatter *	113,1	114,6	115,2	115,4	116,5
Hypercard/ Ungdomskort	287,2	250,0	338,5	251,4	252,0

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 2012-2016

Off peak

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

Hævet aldersgrænse og gratisgrænse

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

Ø-kort

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

Tilskud til særlige rabatter

Ud over den almindelige kontraktbetaling, jf. figur 6.3, får DSB og Arriva et tilskud til at yde rabatter til unge, pensionister og handicappede.

Hypercard/Ungdomskort

Siden 2011 har studerende på en ungdomsuddannelse kunnet købe et Hypercard. Kortet blev i 2013 afløst af et Ungdomskort, som også elever på en videregående uddannelse samt unge i alderen 16-19 år kan købe. Faldet i tilskud til ordningen skyldes en ændring af størrelsen på kompensationen for de rejser, de unge foretager i deres fritid.

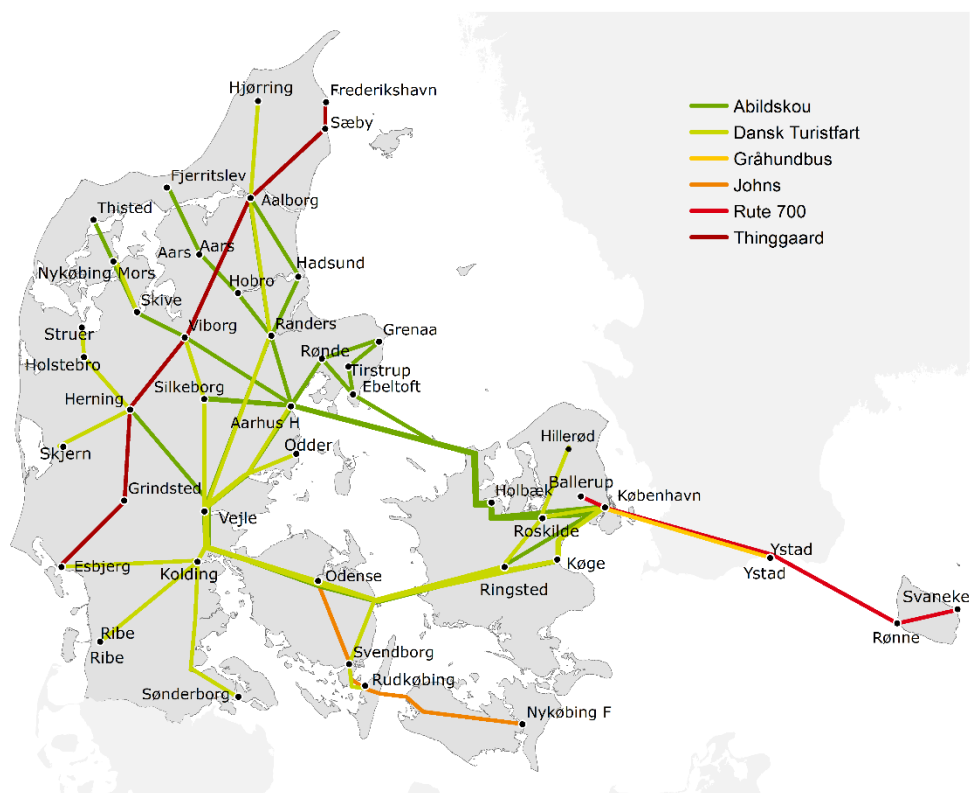
6. Fjernbuskørsel

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

6.1 Ruter

Fjernbuskørsel i Danmark skal være godkendt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Tilladelsen gives, hvis den pågældende busrute strækker sig over mere end to trafikelskabers områder, over mere end området for trafikelskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område. Der kan dog gives tilladelse til at et fjernbusselskab udfører kortere ruter, såfremt det lokale trafikelskab accepterer dette. Dermed supplerer fjernbuskørslen det offentlige kollektive trafikudbud i Danmark, jf. figur 6.1.

Figur 6.1 Fjernbusruter i 2016



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

6.2 Operatører

Der var med udgangen af 2016 seks operatører, der havde rutetilladelse til at køre fjernbuskørsel i Danmark. Eurolines kørte også mellem København og Aarhus frem til medio 2016.

Figur 6.2 Operatører i fjernbustrafikken, ultimo 2016

Operatør	Navn på bussen
Gråhundbus	Bornholmerbussen (København-Rønne)
Johns Turist- og Minibus	Rute 800 (Nykøbing F-Odense)
Dansk Turistfart	Rødbillet & Rute 1000 (København-Jylland)
Rute 700	Rute 700 (København-Svaneke)
Thinggaard Express	Rute 980 (Frederikshavn-Esbjerg)
Abildskou	Rute 888 (København-Jylland)

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Markedet har ændret sig markant i 2017 med nye samarbejdsrelationer fjernbusoperatørerne imellem og nye fjernbusoperatørers indtræden på markedet. Tyske FlixBus indgik samarbejdsaftaler med både Abildskou og Dansk Turistfart, som derfor nu kører under FlixBus' logo. I sommeren 2017 åbnede yderligere to selskaber: KombardoExpressen og SortBillet.

6.3 Tilskud

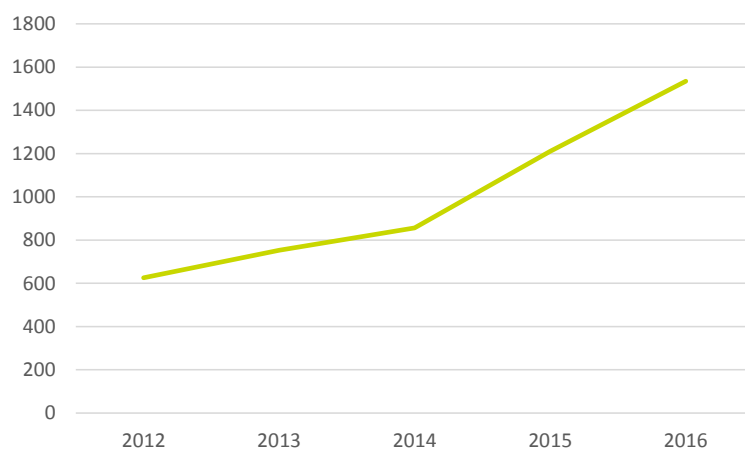
Fjernbusvognmændene har mulighed for at opnå kompensation for at yde rabatter til børn, studerende og pensionister. Kompensationen administreres af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. I 2016 blev der udbetalt ca. 29 mio. kr. i kompensation.

6.4 Passagerer

Det samlede passagertal i fjernbusserne er mere end fordoblet fra 2012 til 2016, jf. figur. 6.3. Det skyldes bl.a., at udbuddet af ruter nu er større end for få år siden, og at priserne ofte er lavere end i toget.

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

Figur 6.3 Passagertal i tusinder i fjernbusserne, 2012-2016



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

7. Tilgængelighed

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

7.1 Den individuelle handicapkørsel

Som svært bevægelseshæmmet har man adgang til at benytte den individuelle handicapkørsel i stedet for den almindelige kollektive trafik. Borgeren visiteres af kommunen.

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

Den visiterede har ret til op til 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 "væsentlig højere" end prisen for at benytte øvrig kollektiv trafik. Passagerfinansieringsgraden er gennemsnitligt 21 pct, jf. figur 7.1.

Figur 7.1 Nøgletal for individuel handicapkørsel, regnskab 2016

Antal rejser i alt	977.548
Visiterede pr. 31.12.2016	61.582
Gns. antal rejser pr. visiteret	16
Gns. offentligt tilskud pr. rejse	229 kr.
Offentligt tilskud pr. visiteret pr. år	3.636 kr.
Passagerfinansieringsgrad	21 pct.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

7.2 Tilgængelighed i togtrafikken

DSB og Arriva

Personer med et handicap, som er i besiddelse af et legitimationskort (Ledsagekort Danmark, DSB Legitimationskort – Ledsageordning, Medlemskort fra Dansk Blindesamfund eller Synscenter Refsnæs) kan medbringe en ledsager på rejsen. Ledsageren skal ikke have et legitimationskort. Begge rejser til ca. halv pris, således at der samlet betales for 1 billet.

Hvis en person med et handicap har brug for hjælp til rejsen, kan der bestilles assistance på de fleste stationer. Assistancen skal pr. 1. september 2016 bestilles 12 timer før rejsen. Før 1. september 2016 skulle assistancen bestilles 24 timer før.

8. Flextur

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

Flextur er et kollektivt trafikprodukt udviklet af trafiksselskaberne. Alle trafiksselskaber, undtagen BAT, tilbyder Flextur, men ikke alle kommuner er med i ordningen. Flextur er et tilbud til alle borgere om at blive kørt fra adresse til adresse mod egen betaling, som er højere end den almindelige takst. Størstedelen af brugerne er pensionister.

Det er den enkelte kommune, der beslutter, om borgerne i kommunen skal have adgang til Flextur samt beslutter serviceniveau og takst inden for de rammer, der gives af trafiksselskabets koncept for Flextur. 78 kommuner tilbyder Flextur.

Flextur er kendetegnet ved:

- At kørslen foregår fra adresse til adresse
- At kunden skal acceptere et tidsvindue for afhentning og/eller afsætning
- At kørslen kan indebære omvejskørsel og kørsel sammen med andre
- At kørslen skal bestilles mindst to timer i forvejen
- At takstsystemet og dermed egenbetalingen består af en minimumsbetaling for typisk 5 km og en efterfølgende betaling pr. km.
- At de enkelte kommuner selv kan vælge, hvorvidt de vil tilbyde flexture i deres kommune. I 2016 tilbyder 78 kommuner flexture.
- At flexture bliver planlagt sammen med de lovpligtige og valgfri visiterede kørselsordninger i Flextrafik.

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

Det samlede antal flexture har været stigende gennem de senere år, jf. figur 8.1.

Figur 8.1 Antal rejser pr. år med flextur, 2014-16

	2014	2015	2016
Antal rejser	599.926	759.367	860.513

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Bilag 1 Den kollektive trafik i tal

Nøgletal for togtrafikken

Tabel 1. Antal passagerer i togtrafikken 2007-2016 (mio. passagerer)

mio. passagerer	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Øst for Storebælt	37,2	38,0	39,2	40,6	38,4	38,9	38,8	39,4	41,8	40,6
Vest for Storebælt	20,3	20,2	20,7	21,1	21,8	22,4	23,9	23,0	22,1	21,6
Øst-Vestdanmark	8,1	8,3	8,2	8,4	8,5	8,8	8,8	8,6	8,3	8,0
Over Øresund	9,2	10,2	10,9	10,3	10,7	11,1	11,5	11,4	12,1	11,9
Anden international trafik	0,9	1,2	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	0,8
Total fjern- og regional	75,7	78,0	80,0	81,3	80,2	82,0	84,0	83,4	85,2	82,8
S-tog	88,6	91,1	92,1	93,0	103,4	106,1	109,2	112,0	114,1	116,3
Metro	39,4	46,5	49,8	52,5	54,2	54,3	55,4	56,0	57,2	60,9
Privatbaner	10,6	10,6	11,1	11,2	12,1	12,1	12,7	12,9	12,9	12,3
Total lokale baner	138,6	148,3	153,1	156,7	169,7	172,5	177,3	180,9	184,3	189,5
Total alle baner	214,3	226,3	233,0	238,0	249,9	254,6	261,3	264,3	269,5	272,3

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

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 2. Antal passagerer i togtrafikken 2007-2016 (2007=indeks 100)

mio. passagerer - indeks	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Øst for Storebælt	100	102	106	109	103	105	104	106	112	109
Vest for Storebælt	100	100	102	104	107	110	118	113	109	106
Øst-Vestdanmark	100	102	101	104	104	108	108	107	102	99
Over Øresund	100	111	119	112	117	121	125	124	131	129
Anden international trafik	100	137	102	98	92	99	99	106	110	89
Total fjern- og regional	100	103	106	107	106	108	111	110	113	109
S-tog	100	103	104	105	117	120	123	126	129	131
Metro	100	118	126	133	138	138	141	142	145	155
Privatbaner	100	100	105	105	114	114	119	122	122	116
Total lokale baner	100	107	110	113	122	124	128	131	133	137
Total alle baner	100	106	109	111	117	119	122	123	126	127

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

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 3. Personkilometer i togtrafikken 2007-2016 (mio. personkm)

mio. personkm	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Øst for Storebælt	1.420	1.458	1.425	1.424	1.435	1.465	1.450	1.462	1.526	1.491
Vest for Storebælt	1.097	1.089	1.098	1.196	1.179	1.207	1.252	1.207	1.184	1.165
Øst-Vestdanmark	1.941	1.974	1.946	2.039	1.963	2.003	1.965	1.928	1.821	1.745
Over Øresund	264	266	224	214	226	232	242	239	250	238
Anden international trafik	174	224	167	164	122	134	138	136	157	118
Total fjern- og regional	4.896	5.011	4.860	5.037	4.925	5.041	5.047	4.972	4.938	4.757
S-tog	1.096	1.084	1.097	1.108	1.231	1.265	1.285	1.319	1.344	1.362
Metro	177	195	215	239	278	274	284	295	302	321
Privatbaner	184	184	194	193	210	210	219	223	225	213
Total lokale baner	1.457	1.463	1.506	1.540	1.719	1.749	1.788	1.837	1.871	1.896
Total alle baner	6.353	6.474	6.366	6.577	6.644	6.790	6.835	6.809	6.809	6.653

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

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 4. Personkilometer i togtrafikken 2007-2016 (2007=indeks 100)

mio. personkm - indeks	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Øst for Storebælt	100	103	100	100	101	103	102	103	107	105
Vest for Storebælt	100	99	100	109	107	110	114	110	108	106
Øst-Vestdanmark	100	102	100	105	101	103	101	99	94	90
Over Øresund	100	101	85	81	86	88	92	91	95	90
Anden international trafik	100	129	96	94	70	77	79	78	90	68
Total fjern- og regional	100	102	99	103	101	103	103	102	101	97
S-tog	100	99	100	101	112	115	117	120	123	124
Metro	100	110	121	135	157	155	160	167	171	181
Privatbaner	100	100	105	105	114	114	119	121	122	116
Total lokale baner	100	100	103	106	118	120	123	126	128	130
Total alle baner	100	102	100	104	105	107	108	107	107	105

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

Kilde: Danmarks Statistik

Offentlig buskørsel (ikke fjernbuskørsel)

Tabel 5. Udvikling i køreplantimer og påstigere for alle trafiksselskaber, 2007-2016

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Køreplantimer (1.000)	9.464	9.459	9.381	9.294	9.068	8.874	8.837	8.781	8.899	8.836
Påstigere (mio.)	363	362	346	357	351	354	352	347	346	339

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Tabel 6. Udvikling i køreplantimer og påstigere for alle trafiksselskaber 2007-2016 (2007=indeks 100)

2007=indeks 100	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Køreplantimer (1.000)	100	100	99	98	96	94	93	93	94	93
Påstigere (mio.)	100	100	96	99	97	98	97	96	95	94

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

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

Trafiksselskab	2007=indeks 100	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Movia	Køreplantimer	100	100	99	99	97	94	94	95	97	94
	Påstigere	100	101	98	101	99	100	102	101	102	98
Nordjyllands Trafiksselskab	Køreplantimer	100	99	96	98	96	98	96	94	93	94
	Påstigere	100	99	96	98	100	104	105	104	105	105
Midttrafik	Køreplantimer	100	100	99	99	96	94	95	94	93	93
	Påstigere	100	97	90	96	93	93	85	82	84	80
Sydtrafik	Køreplantimer	100	102	102	100	98	97	95	91	91	92
	Påstigere	100	97	94	94	97	91	88	84	83	86
FynBus	Køreplantimer	100	100	98	90	81	79	79	79	83	87
	Påstigere	100	100	94	95	87	93	97	98	99	93
BAT (Bornholm)	Køreplantimer	100	99	91	98	109	107	105	103	102	103
	Påstigere	100	100	95	86	81	83	85	97	95	100
I alt	Køreplantimer	100	100	99	98	96	94	93	93	94	93
	Påstigere	100	100	96	99	97	98	97	96	96	93

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Økonomiske nøgletal

Tabel 8. Udvikling i udgifter, passagerindtægter og tilskud for alle trafikskaber, 2007-2016

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Udgifter (mio. kr.)	5.373	5.905	6.310	6.660	6.848	6.992	7.097	7.242	7.147	7.260
Passagerindtægter (mio. kr.)	2.793	2.785	2.830	3.010	3.014	3.103	3.227	3.264	3.159	3.287
Tilskud (mio. kr.)	2.570	3.136	3.480	3.650	3.834	3.889	3.871	3.979	4.007	3.973
Passagerfinansieringsgrad	52%	47%	45%	45%	44%	44%	45%	45%	44%	45%

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Passagerfinansieringsgraden opgøres som de samlede passagerindtægters andel af de samlede udgifter. I 2016 var landsgennemsnittet for passagerfinansieringsgraden 45%, hvilket er på niveau med de seneste år. Tallene for 2015 summer ikke nøjagtigt, hvilket skyldes, at Midttrafik i 2015 har beholdt midler til at gennemføre en række projekter. Det store fald i passagerfinansieringsgraden fra 2007 til 2008 (jf. tabel 9.8) og frem skyldes primært udgiftsstigninger, der er begrundet i lovændringer, og ikke lavere passagerindtægter.

Individuel handicapkørsel

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

Tabel 9. Nøgletal for individuel handicapkørsel for alle trafikskaber 2007-2016

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Passagerfinansieringsgrad	19%	17%	16%	16%	16%	18%	19%	20%	20%	21%
Antal visiterede	45.274	46.764	45.740	48.179	50.102	50.512	49.970	51.856	60.432	61.582
Antal rejser (1000)	924	880	908	843	904	854	871	901	893	978
Gns. antal ture pr. visiteret	20,4	18,8	19,9	17,5	18,0	16,9	17,4	17,4	14,8	15,9
Gennemsnitlig turlængde (km)	14,4	13,3	13,7	12,9	12,1	12,9	12,6	12,3	12,4	12,2
Persontransportarbejde (1000 personkm)	13.332	11.686	12.455	10.915	10.945	11.053	10.971	11.122	11.042	11.919

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Tabel 10. Nøgletal for individuel handicapkørsel for alle trafikskaber 2007-2016 (2007=indeks 100)

2007=indeks 100	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Passagerfinansieringsgrad	100	89	84	84	84	95	100	105	105	111
Antal visiterede	100	103	101	106	111	112	110	115	133	136
Antal rejser (1000)	100	95	98	91	98	92	94	98	97	106
Gns. antal ture pr. visiteret	100	92	97	86	88	83	85	85	72	78
Gennemsnitlig turlængde (km)	100	92	95	90	84	90	87	86	86	84
Persontransportarbejde (1000 personkm)	100	88	93	82	82	83	82	83	83	89

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Takster og Takstudvikling

Tabel 11. Trafikselskabernes procentvise takstudvikling 2008-2016

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

* 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, 2009-2016

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

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 adfærdændringer som følge af de ændrede takststrukturer. DSB og Arriva skal derfor foretage en efterkalkulation af de realiserede takststigninger i forbindelse med udrulningen af rejsekortet, som kan give anledning til en efterregulering af taksterne i de kommende år.

Bilag 2 Aktører i den kollektive trafik

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