

**Nøgletal for offentlig  
buskørsel, ekskl.  
handicapkørsel**  
Regnskab 2014



## Indhold

<b>Udvikling i den offentlige buskørsel</b>	<b>5</b>
Offentlig buskørsel, regnskab 2014	5
<b>Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel</b>	<b>9</b>
Økonomiske nøgletal vedr. offentlig buskørsel	9
Øvrige nøgletal vedr. offentlig buskørsel	12



## Udvikling i den offentlige buskørsel

### Offentlig buskørsel, regnskab 2014

Trafikselskaberne indberetter årligt data til Trafikstyrelsen.

De indberettede data – offentlig buskørsel, regnskab 2014 – vedrører kun driften af offentlig buskørsel og er eksklusiv trafikselskabernes drift af individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og privatbanetrafik. (Disse indberettes særskilt).

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

I nedenstående tabel ses overordnede nøgletal for offentlig buskørsel på landsplan for årene 2007-2014 i 2007-priser.

Nøgletal for offentlig buskørsel i Danmark, 2007-2013 (faste 2007-priser)

Nøgletal	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Samlede udgifter	5.372,9	5.904,7	6.310,3	6.660,3	6.848,4	6.992,1	7.097,9	7.070,1
i 2007-priser	5.372,9	5.691,8	5.960,3	6.168,5	6.183,5	6.198,4	6.237,5	6.167,7
Samlede passagerindtægter	2.792,8	2.785,2	2.830,3	3.010,2	3.014,2	3.102,9	3.227,0	3.213,6
i 2007-priser	2.792,8	2.684,8	2.673,4	2.787,9	2.721,6	2.750,7	2.835,8	2.803,4
Samlet tilskud	2.570,1	3.135,7	3.480,0	3.650,2	3.834,2	3.889,1	3.870,9	3.856,5
i 2007-priser	2.570,1	3.022,6	3.287,0	3.380,6	3.461,9	3.447,7	3.401,7	3.364,2
Køreplantimer	9.463,7	9.459,0	9.381,3	9.294,3	9.068,2	8.874,0	8.837,2	8.780,9
Påstigere	362,5	361,6	346,3	357,4	351,3	354,2	352,1	347,3

Kilde: Tal indberettet af trafikselskaber. 2008-, 2009-, 2010-, 2011-, 2012-, 2013- og 2014 priserne er deflateret med nettoprisindekset jf. Danmark statistik nettoprisindeks.

I perioden 2007-2010 har trafikselskaberne haft en række merudgifter på grund af ændret lovgivning. Kommuner og regioner er blevet kompenseret for disse ændringer med ca. 910 mio. kr. (årets priser).

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

Sammenlignelige udgifter for offentlig buskørsel i Danmark 2007-2014 i faste 2007-priser

Nøgletal	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Samlede udgifter (mio. kr., 2007-priser)	5.372,9	5.694,1	5.960,0	6.167,2	6.180,7	6.198,4	6.237,5	6.167,7
Merudgifter grundet ændret lovgivning mio. kr., 2007-priser)	0,0	154,0	403,8	352,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Sammenlignelige udgifter (mio. kr., 2007-priser)	5.372,9	5.540,1	5.402,2	5.256,9	5.270,4	5.288,1	5.327,2	5.257,4

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

### Udgifter, passagerindtægter og tilskud

Trafikselskaberne har traditionelt to finansieringskilder – tilskud og passagerindtægter. Ved indberetning af trafikselskabernes udgifter, indtægter og tilskud er

udgangspunktet i denne indberetning, at trafikskabets samlede udgifter for offentlig buskørsel for det pågældende år er lig summen af samlede passagerindtægter plus samlede regionale og kommunale tilskud.

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

De samlede udgifter til offentlig buskørsel på landsplan er i 2014 opgjort til 7,1 mia. kr. (jf. tabel 1, side 9). Dette svarer til et fald på 28 mio. kr. fra året før (70 mio. kr. i faste 2007-priser). De samlede passagerindtægter nåede på landsplan 3,2 mia. kr. i 2014 (jf. tabel 1). Dette er et fald på 13 mio. kr. (løbende priser) i forhold til 2013 (en reduktion på 32 mio. kr. i faste 2007-priser).

De samlede regionale og kommunale tilskud var i 2013 på 3,9 mia. kr. (jf. tabel 1), hvilket svarer til et fald i løbende priser på 14,5 mio. kr. (fald på 37,5 mio. kr. i faste 2007-priser) i forhold til 2013.

Regionale og kommunale tilskud udbetales aconto på baggrund af det forventede tilskudsbehov til et givent aktivitetsniveau. Denne acontoudbetaling efterreguleres med 1-2 års efterslæb, hvor trafikskabernes reelle tilskudsbehov er opgjort. I 2014 var der et tilskudsbehov, der var 1,4 mio. kr. mindre end acontoudbetalingerne (jf. tabel 2, side 9).

### **Fordeling af udgifter**

I foråret 2008 udarbejdede trafikskaberne i fællesskab et forslag til en standardiseret opdeling af udgiftsposterne i forbindelse med offentlig buskørsel. Dette muliggør sammenligning af udgiftsfordelingen trafikskaberne imellem. (Jf. tabel 3 og tabel 4, side 10).

Driftsudgifter på landsplan omfatter omkring 90 % af de samlede udgifter for offentlig buskørsel, med en spredning trafikskaberne imellem 89 % og 92 %.

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

Gennemsnittet for andelen af samlede udgifter, der går til administrationsudgifter, er på 5 %, varierende mellem 4 % og 6 %.

### **Indtægtsfinansiering**

Trafikskaberne har traditionelt to finansieringskilder – tilskud og passagerindtægter.

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

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

Udgifterne til trafikskabernes offentlige buskørsel er på landsplan finansieret via passager-/brugerbetaling (39 %), kommunal finansiering (41 %), regionale tilskud (15 %) og statslig finansiering (6 %). (Jf. tabel 10, side 12).

### **Passagerfinansiering og passagerindtægtsfordeling**

Passagerfinansieringsgraden beregnes som samlede passagerindtægters andel af samlede udgifter. For 2014 varierer passagerfinansieringsgraden fra 40-57 %, med et landsgennemsnit på 45 %. (Jf. tabel 7, side 11).

Samlede passagerindtægter kan opdeles i tre kategorier:

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

Den landsgennemsnitlige fordeling mellem disse tre kategorier var i 2014 således, at 85 % finansieredes via passagerbetaling, 13 % via indtægter fra staten og 2 % fra kommunerne. (Jf. tabel 6, side 11).

Dette landsgennemsnit dækker dog over udsving trafikskaberne imellem. Hvor Movia har en passagerbetaling på 92 %, mens passagererne blot dækker 60 % af passagerindtægterne i BAT.

Andelen af passagerindtægter som finansieres af staten varierer trafikskaberne imellem. I 2014 svingede andelen mellem 7 % og 29 % med Movia og BAT som endepunkterne.

Kommunernes finansieringsandel af passagerindtægterne varierede i 2014 mellem 0 % og 11 % trafikskaberne imellem.

### **Tilskudsfordeling**

På landsplan udgjorde regionale tilskud i 2014 27 % af det samlede tilskud til trafikskaberne, mens kommunernes andel udgjorde 73 % (jf. tabel 9 og tabel 10, side 12). Regionernes og kommunernes tilskudsfordeling svinger trafikskaberne imellem.

### **Køreplantimer og køreplankm**

Antallet af køreplantimer i 2014 er på 8.780,9 tusinde timer. Dette svarer til et fald i antal køreplantimer på 0,6 % i forhold til det foregående år (jf. tabel 12 og tabel 14, side 12 og 13). For de forskellige trafikskaber varierer dette mellem et fald på 5,0 % til en stigning 0,4 %.

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

Tilskuddet pr. køreplantime er steget med 1,2 kr. fra 2013 til 2014.

Antal påstigninger er faldet med 1,4 % fra 2013 til 2014 (jf. tabel 14)

Fra og med regnskab 2010 opgøres antal køreplankm. I 2013 blev der kørt ca. 275,5 mio. km kollektiv bustrafik fordelt på 3.294 busser – et fald i antal køreplankm fra 2013-2014 på 1%.

Gennemsnitshastigheden for busserne er på landsplan på 31,4 km/t – langsomst i Movia med 26,3 km/t og hurtigst i Midttrafik med 38 km/t.

### **Påstigere, rejser og personkm**

Antallet af påstigere på landsplan var i 2014 på 347,3 mio (jf. tabel 13 og tabel 14). Dette er et lille fald i antal påstigere sammenlignet med 2013 (352,1 mio).

Trafikselskaberne indberetter også data for antal rejser. Movia udfører som eneste trafikselskab rejsehjemmelsundersøgelser. For de øvrige fem trafikselskaber er antallet af rejser estimeret på baggrund af en påstigningsfaktor. Påstigningsfaktor er beregnet på baggrund af DTU's Transportvaneundersøgelse. Der er 14 pct., der benytter flere busser på rejsen uden for hovedstadsområdet (Jf. tabel 13).

Fra og med regnskab 2010 opgøres transportarbejdet (antallet af personkm) i trafikselskabsstatistikken. I 2014 er der kørt 2324,5 mio. personkm med kollektiv bustrafik i Danmark, svarende til gennemsnitligt 410 km pr. indbygger om året. Dette tal dækker over markante forskelle landsdelene imellem. Således kører hver indbygger i gennemsnit 264 km i kollektiv bustrafik i Sydtrafik, mens hver indbygger i Midttrafik i gennemsnit kører 530 km om året i kollektiv bustrafik.



## Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel

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

### Økonomiske nøgletal vedr. offentlig buskørsel

Tabel 1. Udgifter, indtægter og tilskud pr. trafiksselskab, regnskab 2014 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	Alle
Udgifter							
Driftsudgifter (inkl. løn)	3.166,0	49,3	539,6	578,6	1.381,9	654,6	6.370,0
Salgsudgifter (inkl. løn)	214,9	1,1	14,4	34,9	52,5	52,7	370,5
Administration (inkl. løn)	168,6	3,1	35,6	27,4	64,6	30,3	329,6
Samlede udgifter	3.549,5	53,5	589,6	640,9	1.499,0	737,6	7.070,1
Passagerindtægter							
Billetter/kort	1.514,7	18,5	174,9	203,4	582,4	226,3	2.720,2
Offentlige instanser	140,1	12,2	61,5	69,5	129,2	69,9	482,3
Andre inkl. kontrolafg.	9,8	0,1	0,3	0,5	0,3	0,1	11,0
Samlede passagerindt.	1.664,6	30,8	236,7	273,4	711,8	296,3	3.213,6

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

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

Tabel 2. Efterregulering af tilskud pr. trafiksselskab, Regnskab 2014 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	Alle
Efterregulering af tilskud	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Efterregulering fra/til regioner (1)	23,7	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,9	21,7
Efterregulering fra/til kommuner (1)	-13,5	0,0	-0,2	0,0	0,0	-9,5	-23,2
Samlet efterregulering	10,2	0,0	-0,2	0,0	0,0	-11,5	-1,4

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

Tabel 3. Udgiftsfordeling pr. trafiksselskab, regnskab 2014 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	Alle
Driftsudgifter (inkl. løn)							
Kontraktbetaling	3.064,8	48,7	526,8	569,4	1.374,3	642,3	6.226,2
EDB-omkostninger	18,4	0,3	4,4	0,0	0,2	6,6	29,8
Chaufførlokaler	6,8	0,0	0,9	0,0	0,8	2,4	10,9
Billetteringsudstyr	13,0	0,1	0,0	3,9	2,2	0,1	19,2
Radioudstyr	20,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	20,5

Trafiktjeneste inkl. billetkontrol	38,6	0,1	6,8	5,2	4,5	2,9	58,1
Stoppesteder	4,1	0,0	0,7	0,1	0,0	0,3	5,2
Driftsudgifter i alt	3.166,0	49,3	539,6	578,6	1.381,9	654,6	6.370,0
Salgsudgifter (inkl. løn)							
Provision	52,0	0,0	0,0	2,3	5,5	0,0	59,8
Markedsføring og info.	55,1	0,3	7,7	9,0	26,2	5,2	103,6
Rejsehjemmel	3,8	0,3	1,4	0,3	1,0	0,1	6,8
Kundecenter	20,1	0,2	0,0	7,7	0,1	1,7	29,7
Salg og distribution	0,0	0,1	5,3	0,0	3,8	2,8	12,1
Drift af busterminaler/rutebilstationer	0,0	0,1	0,0	4,5	10,9	12,9	28,5
Rejsekort	83,9	0,0	0,0	11,2	5,0	29,9	130,1
Salgsudgifter i alt	214,9	1,1	14,4	34,9	52,5	52,7	370,5
Administrationsudg. (inkl. løn)							
Bygninger og inventar	14,8	0,2	1,6	2,2	6,2	2,9	27,9
Konsulenter, revision, advokat	25,3	0,0	1,2	0,6	0,6	5,2	33,0
Møder, rejser	4,0	0,1	0,5	0,7	0,6	1,2	7,1
EDB	20,6	0,3	3,7	3,6	11,6	4,4	44,2
Kontor, telefon, mv.	6,0	0,1	1,3	0,8	0,8	1,0	9,9
Personale og uddannelse	6,3	0,0	1,7	0,5	2,7	0,3	11,6
Løn	88,1	2,3	26,0	18,8	27,8	15,1	178,3
Renter	3,3	0,0	0,1	0,3	0,1	0,1	3,8
Ej specificeret	0,0	0,0	-0,5	0,0	14,2	0,0	13,7
Administrationsudg. i alt	168,6	3,1	35,6	27,4	64,6	30,3	329,6
Samlede udgifter	3.549,5	53,5	589,6	640,9	1.499,0	737,6	7.070,1

Tabel 4. Udgiftsfordeling pr. trafikselkab, regnskab 2014 (pct.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikselkab	Alle
Driftsudgifter (inkl. løn)	89%	92%	92%	90%	92%	89%	90%
Salgsudgifter (inkl. løn)	6%	2%	2%	5%	4%	7%	5%
Admin. udgifter (inkl. løn)	5%	6%	6%	4%	4%	4%	5%
Samlede udgifter	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 5. Passagerindtægter pr. trafikselkab, regnskab 2014 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikselkab	Alle
Passagerbetaling							
Billetter/kort	1.514,7	18,5	174,9	203,4	582,4	226,3	2.720,2
Andre (cykel, post mv.)	0,0	0,1	0,0	0,4	0,1	0,1	0,7
Kontrolafgifter	9,8	0,0	0,3	0,1	0,2	0,0	10,4
Passagerbetaling i alt	1.524,5	18,6	175,2	204,0	582,6	226,4	2.731,3
Indtægter fra staten							
UU-kort Unge på ungdomsuddannelser	46,5	0,0	27,0	22,4	42,3	25,1	163,4
VU-kort Unge på videregående uddannelser	20,7	4,0	3,8	1,4	6,8	4,0	40,7
XU-kort (16-19 årige)	0,2	0,3	1,4	0,0	2,5	1,0	5,3
Blinde og svagtseende	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,2	0,5
Off peak	28,8	2,5	4,1	2,2	3,4	5,2	46,3

Børnerabatordningen	22,4	1,7	12,2	14,7	36,0	14,3	101,3
Værnepligtshort	2,1	0,2	0,3	1,1	1,9	1,2	6,8
Andre indtægter herunder hypercard	0,0	0,0	0,0	0,0	36,4	5,1	41,5
Indt. fra staten i alt	120,8	8,8	48,9	41,9	129,2	56,1	405,8
Indtægter fra kommune							
(Førtids)pensionstrabatter	0,00	0,00	0,29	0,00	1,85	0,08	2,22
Køb af skolekort	19,3	3,3	12,6	27,5	0,0	13,7	76,4
Indtæg. fra komm. i alt	19,3	3,3	12,9	27,5	1,9	13,8	78,7
Samlede passagerindt.	1.664,6	30,8	237,0	273,4	713,7	296,3	3.215,7

(1) UU-kort, VU-kort og XU-kort er til henholdsvis Unge på ungdomsuddannelser, Unge på videregående uddannelser og 16-19 årige udenfor uddannelsessystemet.

Tabel 6. Passagerindtægter pr. trafikskabskab, regnskab 2014 (pct.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikskabskab	Alle
Passagerbetaling	92%	60%	74%	75%	82%	76%	85%
Indtægter fra staten	7%	29%	21%	15%	18%	19%	13%
Indtægter fra kommune	1%	11%	5%	10%	0%	5%	2%
Samlede passagerindt.	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 7. Passagerfinansieringsgrad pr. trafikskabskab, regnskab 2014 (pct.) (1)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikskabskab	Alle
Passagerfinansieringsgrad	47%	57%	40%	43%	47%	40%	45%

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

Tabel 8. Tilskud pr. trafikskabskab, regnskab 2014 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikskabskab	Alle
Regionale tilskud							
Busdrift	192,0	0,0	70,6	46,7	210,5	128,3	648,1
Fællesudgifter	299,0	0,0	27,5	9,0	44,0	15,4	394,8
Regionale tilskud i alt	491,0	0,0	98,0	55,8	254,4	143,7	1.042,9
Kommunale tilskud							
Busdrift	1.352,2	22,8	219,5	286,7	452,6	270,8	2.604,7
Fællesudgifter	41,6	0,0	35,3	25,0	80,1	26,8	208,9
Kommunale tilskud i alt	1.393,9	22,8	254,8	311,7	532,8	297,7	2.813,6
Samlet tilskud	1.884,9	22,8	352,9	367,4	787,2	441,3	3.856,5

Tabel 9. Tilskud pr. trafikselvskab, regnskab 2014 (pct.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikselvskab	Alle
Regionale tilskud							
Busdrift	39%	0%	72%	84%	83%	89%	62%
Fællesudgifter	61%	0%	28%	16%	17%	11%	38%
Regionale tilskud i alt	100%	0%	100%	100%	100%	100%	100%
Kommunale tilskud							
Busdrift	97%	100%	86%	92%	85%	91%	93%
Fællesudgifter	3%	0%	14%	8%	15%	9%	7%
Kommunale tilskud i alt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tilskud							
Regionale tilskud	26%	0%	28%	15%	32%	33%	27%
Kommunale tilskud	74%	100%	72%	85%	68%	67%	73%
Samlet tilskud	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 10. Finansieringsfordeling pr. trafikselvskab, regnskab 2014 (pct.) (1)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikselvskab	Alle
Finansiering via passagerbetaling (2)	43%	35%	30%	32%	39%	31%	39%
Kommunal finansiering (3)	40%	49%	45%	53%	36%	42%	41%
Regional finansiering	14%	0%	17%	9%	17%	19%	15%
Statens finansiering	3%	16%	8%	7%	9%	8%	6%
I alt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

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

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

## Øvrige nøgletal vedr. offentlig buskørsel

Tabel 11. Årsværk opdelt på personalekategori, regnskab 2014

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikselvskab	I alt
Trafikkontrollører	70,0	1,0	4,9	6,0	11,0	4,5	97,4
Administration	212,0	4,0	76,3	54,0	87,0	32,8	466,1
Medarb. adm. indt. virks.	0,0	1,0	0,0	0,0	14,0	17,0	32,0

Andre	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	1,3	2,0
Samlet antal årsværk	282,0	6,0	81,2	60,6	112,0	55,6	597,4

Movia: trafikkontrollører omfatter hele trafiktjenesten.

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

Tabel 12. Busser, køreplankm, køreplantimer og gennemsnitshastighed, regnskab 2014

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikselskab	Alle
Antal driftsbusser	1.256,9	34,0	321,8	404,0	875,8	421,0	3.313,5
Køreplankm (i tus)	113.791,4	3.164,8	18.603,7	30.338,2	76.951,3	32.679,2	275.528,5
Køreplankm pr.bus	90.531,9	93.081,2	57.805,4	75.094,6	87.869,0	77.622,7	83.153,2
Køreplantimer (i tus)	4.322,9	83,4	610,4	826,0	2.029,5	908,8	8.780,9
Gennemsnitshastighed (km/t)	26,3	38,0	30,5	36,7	37,9	36,0	31,4
Køreplantimer pr. bus	3.439,3	2.451,6	1.896,7	2.044,5	2.317,4	2.158,7	2.650,0
Pr. køreplantime (kr./time):							
Passagerindtægter (1)	385,1	369,1	387,8	331,1	350,7	326,0	366,0
Tilskud	436,0	273,2	578,1	444,9	387,9	485,6	439,2

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

Tabel 13. Køreplantimer, påstigninger, rejser og tilskud pr. indbygger, regnskab 2014

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikselskab	Alle
Antal 1.000 indbyggere (1)	2.554,4	39,9	489,1	717,8	1.284,9	582,7	5.668,7
Antal påstigninger (i mio.) (2)	209,9	1,9	18,3	20,7	67,3	29,2	347,3
Antal rejser (i mio.) (3)	178,5	1,9	15,9	18,8	58,0	25,6	298,6
Transportarb. (i mio personkm)	995,5	21,1	193,1	189,7	646,2	278,8	2.324,5
Pr. indbygger							
Køreplantimer	1,7	2,1	1,2	1,2	1,6	1,6	1,5
Køreplankm	44,5	79,3	38,0	42,3	59,9	56,1	48,6
Påstigninger	82,2	48,6	37,5	28,8	52,4	50,0	61,3
Rejser	69,9	48,6	32,4	26,2	45,2	43,9	52,7
personkm	389,7	529,9	394,8	264,3	503,0	478,5	410,1
Tilskud pr. indbygger (kr.)							
Regionalt tilskud	192,2	0,0	200,4	77,7	198,0	246,5	184,0
Kommunalt tilskud	545,7	570,7	521,1	434,2	414,6	510,9	496,3
Samlet tilskud pr. indb.	737,9	570,7	721,5	511,9	612,7	757,4	680,3

(1) Indbyggertal pr. 1. januar 2014.

(2) Movia (vest og hovedstaden) udfører rejsehjemmelsundersøgelser hvor antal rejser estimeres. De øvrige trafikskelskaber udfører ikke rejsehjemmelsundersøgelser og antallet af rejser er skønnet på basis af antal påstigninger og en påstigningsfaktor som er udregnet på basis af Transportvane Undersøgelsen, DTU. For 2014 er påstigningsfaktorer udenfor hovedstadsområdet estimeret til 1,14 påstigning/rejse.

(3) Movia i hovedstaden udfører rejsehjemmelsundersøgelser hvor transportarbejdet estimeres. De øvrige trafikskelskaber udfører ikke rejsehjemmelsundersøgelser og antallet af rejser er skønnet på basis af antal påstigninger og en påstigningsfaktor som er udregnet på basis af Transportvane Undersøgelsen, DTU. For 2014 er påstigningsfaktorer udenfor hovedstadsområdet estimeret til 10,9 km/påstigning.

Tabel 14. Påstigere og køreplantimer pr. rutekategori, regnskab 2014

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikskelskab	Alle
<b>Påstigere (i tusinde)</b>							
Regionalruter	21.587,7	0,0	7.716,7	4.603,1	17.669,4	6.941,2	58.518,1
Lokalruter	7.717,2	1.590,0	2.237,2	5.139,8	4.786,4	5.113,8	26.584,5
Bybusruter	179.498,7	175,0	8.364,2	10.960,0	44.834,4	16.899,0	260.731,3
Åbne skolebusruter	576,7	174,0	0,0	0,0	25,5	0,0	776,2
Telebusruter og lign.	495,5	0,0	13,0	0,0	0,0	120,5	629,0
<b>Påstigere i alt</b>	<b>209.875,8</b>	<b>1.939,0</b>	<b>18.331,1</b>	<b>20.702,9</b>	<b>67.315,8</b>	<b>29.074,4</b>	<b>347.239,0</b>
<b>Køreplantimer (i tusinde)</b>							
Regionalruter	574,9	0,0	280,0	226,6	748,1	301,9	2.131,6
Lokalruter	403,1	70,7	110,5	267,7	210,7	245,3	1.307,9
Bybusruter	3.270,7	6,1	218,3	331,6	910,6	348,0	5.085,4
Åbne skolebusruter	25,4	6,5	0,0	0,0	159,6	0,0	191,6
Telebusruter og lign.	48,6	0,0	1,7	0,0	0,3	13,6	64,2
<b>Køreplantimer i alt</b>	<b>4.322,9</b>	<b>83,4</b>	<b>610,4</b>	<b>826,0</b>	<b>2.029,2</b>	<b>908,8</b>	<b>8.780,7</b>
<b>Køreplankm (i tusinde)</b>							
Regionalruter	21.258,4	0,0	10.310,4	11.330,6	36.657,1	13.587,4	93.143,8
Lokalruter	16.041,7	2.828,3	3.704,3	10.716,6	7.372,9	8.411,5	49.075,4
Bybusruter	72.871,7	141,1	4.557,6	8.291,1	27.318,5	10.217,9	123.397,8
Åbne skolebusruter	1.007,7	195,4	0,0	0,0	5.586,2	0,0	6.789,3
Telebusruter og lign.	2.611,8	0,0	31,4	0,0	7,8	462,4	3.113,4
<b>Køreplankm i alt</b>	<b>113.791,4</b>	<b>3.164,8</b>	<b>18.603,7</b>	<b>30.338,2</b>	<b>76.942,6</b>	<b>32.679,2</b>	<b>275.519,8</b>

(1) Nogle af NT regionale køreplantimer kontrakt holder delvist Midttrafik.

*Edvard Thomsens vej 14  
DK-2300 København S*

*www.tbst.dk*

***Nøgletal for offentlig  
buskørsel, R2014 ekskl.  
handicapkørsel***