

Den kollektive trafik i Danmark

Status over udviklingen i sektoren 2024

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 2024, 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 antallet af 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 trafikselskaber, kommuner, regioner, tog- og busoperatører mm.

2024 – pæn vækst i den kollektive trafik

I 2024 oplevede den kollektive trafik en fremgang i det samlede antal personkilometer. Det totale antal påstigere i den offentlige bustrafik var uændret sammenlignet med 2023, mens antallet af togrejser steg. Følgende punkter kendetegnede således 2024 i den kollektive trafik:

- Den kollektive trafiks samlede transportarbejde (målt i personkilometer) steg med 6 pct. fra 2023 til 2024.
- Den kollektive trafiks andel af hele transportsektorens transportarbejde er steget fra 10,6 pct. i 2023 til 11,1 pct. i 2024.
- Antallet af påstigere i den offentlige bustrafik er samlet set uændret fra 2023 til 2024, men med forskelle på tværs af landet. Antallet af køreplantimer er faldet med 2 pct.
- Antallet af togrejser er steget med 5 pct., mens antallet af kørte personkilometer med tog er steget 7 pct.
- Væksten i 2024 betyder, at den kollektive trafik nu samlet set er over niveauet før COVID-19 i 2019. Bustrafikken er dog stadig under niveauet i 2019 både hvad angår antal påstigere og antal personkilometer.
- Tilskud til trafikselskaberne udgør 58 pct. af trafikselskabernes samlede indtægter i 2024. I 2023 udgjorde tilskud 62 pct. af indtægterne.
- I 2024 blev Rejsekort som app og DSB Check Ind introduceret, som alternativ til det fysiske rejsekort.

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 trafikselskaber 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 2024 | 1 |
| Forord | 2 |
| 2024 – pæn vækst i den kollektive trafik | 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 |
| 2.4 Ikke-statslige jernbanestrækninger | 16 |
| 3. Rejsekort og pay-as-you-go-produkter | 18 |
| 4. Biletpriser | 20 |
| 4.1 Prisudvikling i forskellige sektorer | 21 |
| 5. Offentligt tilskud til kollektiv trafik | 23 |
| 5.1 Trafikselskabernes indtægter | 23 |
| 5.2 Togtrafikkens indtægter | 24 |
| 5.3 Tilskud til takstnedsættelser | 25 |
| 6. Fjernbuskørsel | 26 |
| 6.1 Ruter | 26 |
| 6.2 Operatører | 26 |
| 6.3 Passagerer i fjernbusserne | 27 |
| 6.4 Kompensation | 27 |
| 7. Tilgængelighed | 28 |
| 7.1 Den individuelle handicapkørsel | 28 |
| 7.2 Tilgængelighed i togtrafikken | 28 |
| 8. Flextur | 29 |
| 9. Miljø | 30 |
| Bilag 1 Den kollektive trafik i tal | 32 |

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 den statslige banetrafik, derefter bus- og privatbanetrafikken og til sidst metrodriften i København samt letbanerne i de tre største byer.

1.1 Statens jernbaner

Størstedelen af persontrafikken på de statslige baner køres som "offentlig servicetrafik". Det vil sige trafik, der køres på kontrakt med staten og hvortil der ydes offentligt driftstilskud. Derudover køres der fri trafik (dvs. trafik som ikke køres på kontrakt med staten) samt godstrafik.

Størstedelen af den offentlige servicetrafik udføres for staten af DSB på en forhandlet kontrakt, mens resten udføres på en udbudt kontrakt, som blev vundet af GoCollective. For trafikken på det statslige jernbanenet gælder, at staten fastlægger rammerne for trafikken, herunder den økonomiske ramme. Transportministeriet fastlægger betjeningsomfang i en kontrakt efter enten forhandling eller udbud samt overordnede krav til udførelse af trafikken, rammer for takster, servicekrav mm. Togoperatørerne har således opgaven med at køre togene, sælge billetter mv.

Herudover er ansvaret for indkøb af offentlig servicetrafik på dele af det statslige banenet decentraliseret til Region Nordjylland, Midtjylland og Sjælland, og for den grænseoverskridende trafik via Øresund til region Skåne.

Offentlige serviceoperatører på det statslige jernbanenet

DSB

DSB er den største jernbaneoperatør i Danmark. DSB er en statsejet selvstændig offentlig virksomhed, der skal drives på forretningsmæssige vilkår. DSB kører lyn-, Intercity-, regionaltogets- og S-togstrafik på forhandlet kontrakt med staten (Transportministeriet). Den nuværende kontrakt løber til køreplansskiftet i 2033. DSB modtager et tilskud til trafikken i form af en kontraktbetaling, som skal dække forskellen mellem omkostningerne og indtægterne fra passagererne.

GoCollective

GoCollective Rail A/S¹ har siden 2003 kørt tog på de midt- og vestjyske strækninger.

I 2018 genvandt GoCollective kontrakten for perioden 2020-2028 med en option på yderligere to år. GoCollective fik i den nye kontrakt ligeledes ansvaret for at betjene strækningerne Odense-Svendborg og Vejle-Struer, der hidtil har været betjent af DSB. DSB kører dog fortsat enkelte fjerntog på strækningen Vejle-Struer.

GoCollective er ligeledes operatør på Vestbanen (Varde-Nr. Nebel). I flere år har mange af togene på Vestbanen kørt direkte til og fra Esbjerg. GoCollective kører

¹ GoCollective hed Arriva før d. 16. april 2024, og omtales i denne rapport som GoCollective.

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 strækningen 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 GoCollective. Midtjyske Jernbaner kører selv på strækningen fra Vemb til Thyborøn.

Øresundstog/Skånetrafiken

Skånetrafiken overtog den 11. december 2022 det praktiske trafikøberansvar for strækningen fra den dansk/svenske grænse til København H/Østerport. Aftalen er indgået mellem Region Skåne og den danske stat (Transportministeriet). Den nuværende aftale løber til og med 2029. Skånetrafiken har udbudt trafikken og operatøren var i 2024 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.

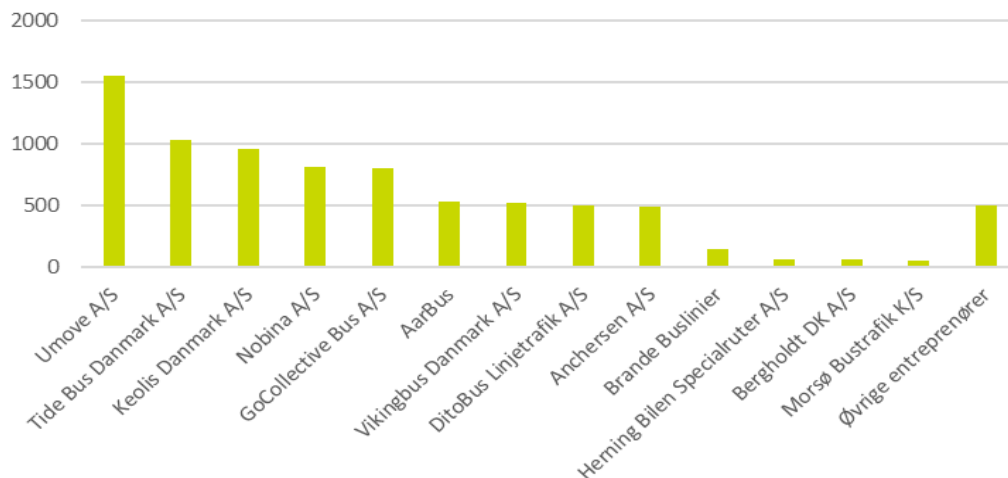
1.2 Bus- og privatbanetrafik

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 passagerabatordninger samt via tilskud til privatbanerne.

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

Målt på køreplantimer er Umove A/S den største busoperatør på landsplan med 1,5 mio. køreplantimer i køreplanåret 2024/25, *jf. figur 1.2*. Umove A/S 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), 2024/25



Note: Entreprenørforhold opgøres på baggrund af indgåede kontrakter i september 2024, 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 åbnede den anden del af M4 til bydelen Sydhavn og Valby.



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. Grenaa-banen 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 fire 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 gik i drift i oktober 2025, mens den nordlige del forventes klar i sommeren 2026.



2. Udvikling i bus- og togtrafikken

Pæn stigning i aktiviteten i den kollektive trafik i 2024.

2.1 Den kollektive trafiks andel af den samlede transport

I 2024 udgjorde den kollektive trafik 9,2 mia. personkm ud af det samlede transportarbejde på 83,0 mia. personkm (ekskl. turistbusser og fjernbusser i fast rutefart).

Antal personkilometer for fjern- og regionaltog samt offentlige busser lå på et lavt niveau i 2020 og 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 og igen fra 2023 til 2024 med undtagelse af enkelte transportmidler *jf. figur 2.1*.

Transportarbejdet for den kollektive trafik er steget fra 8,7 mia. personkm i 2023 til 9,2 mia. personkm i 2024, hvilket svarer til en stigning på 6 pct. Dette dækker dog over store forskelle, hvor den største absolutte stigning er sket på fjern- og regionaltog, mens transportarbejdet på privatbanerne er faldet. Det samlede transportarbejde med alle transportmidler er steget med 1 pct. fra 2023 til 2024.

Den kollektive trafiks andel af det samlede transportarbejde er steget fra 10,6 pct. i 2023 til 11,1 pct. i 2024, *jf. figur 2.2*. Dette svarer til niveauet før COVID-19, hvor den kollektive trafiks andel ligeledes var 11,1 pct. i både 2018 og 2019. Det bemærkes, at tallene i dette kapitel er behæftet med en vis usikkerhed.

Figur 2.1 Transportarbejde i mio. personkm på transportmidler, 2020-2024

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Udvikling 2023-2024 |
|-------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------------|
| Fjern- og regionaltog | 3.047 | 3.307 | 4.641 | 4.762 | 5.150 | 8% |
| S-tog | 893 | 874 | 1.182 | 1.269 | 1.332 | 5% |
| Letbane | 35 | 39 | 71 | 87 | 98 | 13% |
| Metro | 288 | 331 | 482 | 539 | 557 | 3% |
| Privatbaner | 185 | 216 | 276 | 271 | 257 | -5% |
| Offentlig bus | 1.562 | 1.451 | 1.799 | 1.795 | 1.849 | 3% |
| Kollektiv trafik i alt | 6.010 | 6.218 | 8.451 | 8.723 | 9.243 | 6% |
| Bil, varebiler og MC | 64.531 | 67.018 | 68.032 | 69.857 | 70.336 | 1% |
| Cykel | 2.800 | 2.754 | 2.989 | 2.828 | 2.857 | 1% |
| Færge og fly | 413 | 511 | 597 | 590 | 569 | -4% |
| Total | 73.754 | 76.501 | 80.069 | 81.998 | 83.005 | 1% |

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.), 2020-2024

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-------------------------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| Fjern- og regionaltog | 4,1 | 4,3 | 5,8 | 5,8 | 6,2 |
| S-tog | 1,2 | 1,1 | 1,5 | 1,5 | 1,6 |
| Letbane | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Metro | 0,4 | 0,4 | 0,6 | 0,7 | 0,7 |
| Privatbaner | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 |
| Offentlig bus | 2,1 | 1,9 | 2,2 | 2,2 | 2,2 |
| Kollektiv trafik i alt | 8,1 | 8,1 | 10,6 | 10,6 | 11,1 |
| Bil, varebiler og MC | 87,5 | 87,6 | 85,0 | 85,2 | 84,7 |
| Cykel | 3,8 | 3,6 | 3,7 | 3,4 | 3,4 |
| Færge og fly | 0,6 | 0,7 | 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

Set over en længere årrække har bustrafikken været faldende, hvilket bl.a. skyldes, at en række buslinjer er blevet erstattet af metro og letbaner, og senest effekten af COVID-19. Efter nedgangen i 2020-2021 er tilbagegangen i antal påstigere ophørt og udviklingen i påstigtallet i 2024 er stagneret ift. 2023, jf. figur 2.3.

Bussernes transportarbejde målt på personkilometer har fulgt nogenlunde samme udvikling som påstigtallet, men var dog stort set uændret fra 2022 til 2023, mens det steg fra 2023 til 2024 jf. figur 2.4. Antallet af personkilometer steg således med 3 pct. fra 2023 til 2024.

Figur 2.3 Antal påstigere i mio. i den offentlige bustrafik, 2020-2024

| Trafikselskab | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Udvikling 2023-2024 |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------------------|
| Movia | 119,6 | 117,6 | 147,0 | 160,1 | 162,1 | 1% |
| Fynbus | 9,5 | 9,0 | 11,4 | 11,1 | 11,3 | 2% |
| Sydtrafik | 10,0 | 9,1 | 12,4 | 12,8 | 12,4 | -3% |
| Midttrafik | 39,7 | 35,4 | 51,8 | 49,4 | 48,8 | -1% |
| NT (Nordjylland) | 12,7 | 11,6 | 15,7 | 18,7 | 18,3 | -2% |
| BAT (Bornholm) | 1,4 | 1,1 | 1,1 | 1,6 | 1,3 | -23% |
| I alt | 193,2 | 184,1 | 239,6 | 254,0 | 254,5 | 0% |

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

Kilde: Trafikstyrelsen

Figur 2.4 Personkilometer i mio. i den offentlige busstrafik, 2020-2024

| Trafikselskab | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Udvikling 2023-2024 |
|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------------|
| Movia | 627,4 | 608,6 | 737,0 | 784,1 | 789,0 | 1% |
| Fynbus | 161,0 | 139,4 | 173,9 | 173,5 | 176,3 | 2% |
| Sydtrafik | 107,6 | 113,2 | 116,4 | 137,4 | 133,5 | -3% |
| Midttrafik | 508,6 | 445,7 | 583,5 | 402,9 | 464,7 | 15% |
| NT (Nordjylland) | 136,7 | 125,0 | 169,4 | 268,9 | 262,9 | -2% |
| BAT (Bornholm) | 15,8 | 13,8 | 14,0 | 23,9 | 18,4 | -23% |
| I alt | 1.562,5 | 1.450,5 | 1.799,0 | 1.795,1 | 1.849,2 | 3% |

Note: "I alt" er inkl. meget små påstigninger 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, 2020-2024

| Trafikselskab | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Udvikling 2023-2024 |
|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------------|
| Movia | 4.084,2 | 4.077,6 | 4.119,0 | 4.114,5 | 4.061,2 | -1% |
| Fynbus | 625,9 | 630,2 | 610,5 | 575,2 | 547,2 | -5% |
| Sydtrafik | 833,7 | 804,4 | 814,0 | 799,3 | 786,7 | -2% |
| Midttrafik | 1.854,6 | 1.854,5 | 1.847,3 | 1.761,2 | 1.686,0 | -4% |
| NT (Nordjylland) | 908,3 | 913,7 | 912,3 | 863,3 | 838,2 | -3% |
| BAT (Bornholm) | 80,9 | 76,7 | 78,7 | 84,6 | 80,6 | -5% |
| I alt | 8.412,6 | 8.384,5 | 8.397,0 | 8.212,2 | 8.013,9 | -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. Udviklingen i produktiviteten har varieret meget mellem de enkelte trafikselskaber. Således er Midttrafiks produktivitet i 2024 stort set den samme som i 2020, mens produktiviteten i NT er fordoblet fra 2020 til 2024.

En af grundene til den øgede produktivitet hos NT er Plusbussen, som begyndte at køre i Aalborg i september 2023. Plusbussen er en hurtigbuslinje, hvor 25 meter lange elbusser kører i egen busbane fra Vestbyen til Aalborg Universitet og det nye supersygehus. NT beskriver selv, at Plusbussen samt øvrige målrettede investeringer i

et stærkt hovedbusnet er med til at løfte passagertallet. De lange Plusbusser giver i sig selv mulighed for at transportere flere personer pr. køreplantage.

Samlet set faldt produktiviteten fra 2020 til 2021 og er så steget alle efterfølgende år til et niveau, der ligger 24 pct. over niveauet i 2020, jf. figur 2.6. Denne stigning skyldes et generelt lavere niveau i 2020 og 2021 grundet COVID-19.

Figur 2.6 Personkilometer pr. køreplantage i den offentlige bustrafik, 2020-2024

| Trafikselskab | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Movia | 153,6 | 149,2 | 178,9 | 190,6 | 194,3 |
| Fynbus | 257,3 | 221,2 | 284,8 | 301,6 | 322,2 |
| Sydtrafik | 129,1 | 140,7 | 142,9 | 171,9 | 169,7 |
| Midttrafik | 274,2 | 240,3 | 315,9 | 228,8 | 275,7 |
| NT (Nordjylland) | 150,5 | 136,8 | 185,7 | 311,5 | 313,7 |
| BAT (Bornholm) | 195,5 | 180,1 | 177,8 | 282,3 | 228,5 |
| I alt | 185,7 | 173,0 | 214,2 | 218,6 | 230,8 |

Kilde: Trafikstyrelsen

En alternativ måde at opgøre produktiviteten på er ved at opgøre antal påstigere pr. køreplantage. Dette fremgår af figur 2.7, og viser ligesom figur 2.6, at der er stor variation mellem selskaberne. Opgjort på denne måde ses det, at de fleste trafikelskaber har en højere produktivitet i 2024 end i 2020 med undtagelse af BAT.

Figur 2.7 Påstigere pr. køreplantage i den offentlige bustrafik, 2020-2024

| Trafikselskab | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|------------------|------|------|------|------|------|
| Movia | 29,3 | 28,8 | 35,7 | 38,9 | 39,9 |
| Fynbus | 15,3 | 14,3 | 18,6 | 19,3 | 20,6 |
| Sydtrafik | 11,9 | 11,3 | 15,2 | 16,0 | 15,7 |
| Midttrafik | 21,4 | 19,1 | 28,0 | 28,1 | 29,0 |
| NT (Nordjylland) | 13,9 | 12,7 | 17,2 | 21,6 | 21,8 |
| BAT (Bornholm) | 16,9 | 14,4 | 14,1 | 19,4 | 15,7 |
| I alt | 23,0 | 22,0 | 28,5 | 30,9 | 31,8 |

Kilde: Trafikstyrelsen

Det fremgår af figur 2.6 og figur 2.7, at tallene for produktiviteten varierer meget over årene. En af årsagerne er COVID-19, som medførte en nedgang i produktiviteten i den kollektive trafik i 2020 og 2021, og til dels i 2022. De seneste år er produktiviteten desuden blevet påvirket af indførelse af nye letbaner og metro, som i nogle tilfælde har erstattet bybuslinjer. En tredje faktor, som påvirker produktiviteten, er en tendens til at reducere antallet af buslinjer med lave passagertal til fordel for mere behovsstyrede løsninger.

2.3 Togtrafikkens udvikling

Det samlede antal togrejser er steget hvert år fra 2020 til 2024, hvor den kraftigste stigning var fra 2021 til 2022 efter COVID-19. I 2019 lå niveauet på 290 mio. rejser, og togtrafikken havde således oversteget dette niveau allerede i 2022. Fra 2023 til 2024 er antallet af togrejser steget med i alt 5 pct., varierende fra 0 pct. til 16 pct. på de forskellige togtyper, hvor de største stigninger var i Letbanen, i den internationale

trafik og i togtrafikken over Storebælt, jf. figur 2.8. De største absolutte stigninger er sket i S-tog og Metro.

Figur 2.8 Antal rejser i mio. i togtrafikken, 2020-2024

| Togtype | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Udvikling 2023-2024 |
|----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------------------|
| Øst for Storebælt | 23,6 | 23,9 | 34,0 | 40,5 | 41,0 | 1% |
| Vest for Storebælt | 14,1 | 13,6 | 17,3 | 18,3 | 18,4 | 0% |
| Over Storebælt | 5,2 | 5,8 | 8,2 | 8,3 | 9,0 | 9% |
| Øresundstog ² | 5,1 | 6,0 | 12,9 | 15,9 | 16,2 | 2% |
| Anden international trafik | 0,3 | 0,5 | 1,1 | 1,0 | 1,2 | 12% |
| S-tog | 76,3 | 74,2 | 98,5 | 106,2 | 112,1 | 6% |
| Metro | 63,7 | 73,4 | 107,9 | 119,7 | 125,6 | 5% |
| Letbane | 3,6 | 4,0 | 8,8 | 11,5 | 13,3 | 16% |
| Privatbaner | 9,3 | 10,2 | 12,8 | 12,7 | 12,7 | 0% |
| I alt | 201,2 | 211,4 | 301,6 | 334,0 | 349,3 | 5% |

Kilde: Danmarks Statistik

Transportarbejdet målt i antal personkilometer er steget hvert år i perioden fra 2020 til 2024, jf. figur 2.9. Fra 2023 til 2024 er antal personkilometer steget med 7 pct., hvilket således er mere end udviklingen i antallet af rejser. En sammenligning af figur 2.8 og figur 2.9 viser, at det for de fleste togtyper gælder, at antallet af rejser har udviklet sig på nogenlunde samme måde som antal personkilometer. Dog er antallet af personkilometer øst for Storebælt steget væsentligt mere end antallet af rejser, hvilket betyder, at den enkelte i rejse i gennemsnit er blevet længere.

Figur 2.9 Persontransport med tog i mio. personkilometer, 2020-2024

| Togtype | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Udvikling 2023-2024 |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------------------|
| Øst for Storebælt | 846 | 885 | 1.164 | 1.298 | 1.483 | 14% |
| Vest for Storebælt | 762 | 733 | 933 | 1.037 | 1.056 | 2% |
| Over Storebælt ³ | 1.082 | 1.259 | 1.781 | 1.782 | 1.967 | 10% |
| Øresundstog ⁴ | 127 | 138 | 310 | 207 | 201 | -3% |
| Anden international trafik | 45 | 76 | 177 | 167 | 186 | 11% |
| S-tog | 893 | 874 | 1.182 | 1.269 | 1.332 | 5% |
| Metro | 288 | 331 | 482 | 539 | 557 | 3% |
| Letbane | 35 | 39 | 71 | 87 | 98 | 13% |
| Privatbaner | 185 | 216 | 276 | 271 | 257 | -5% |
| I alt | 4.262 | 4.551 | 6.376 | 6.657 | 7.136 | 7% |

Kilde: Danmarks Statistik

² Trafikstyrelsen vurderer, at Danmarks Statistiks data for Øresundstog i 2023 også kan indeholde rejser via Helsingør-Helsingborg med kollektiv trafik.

³ Der inkluderes personkilometer for hele rejsen således, at en rejse fra f.eks. København til Nyborg indgår i "Over Storebælt" med hele rejsens længde fra København til Nyborg.

⁴ Opdelingen af Øresundstrafikken mellem DSB og Skånetrafikken påvirker opgørelsen af personkilometer i såvel Øresundstog som Øst for Storebælt, hvorfor udviklingen i de to kategorier i årene 2022-2024 skal vurderes samlet.

Persontransporten med tog fordeler sig således, at ca. halvdelen foregår øst for Storebælt (inklusive S-tog, metro og langt størstedelen af privatbanerne). 28 pct. af transportarbejdet krydser Storebælt, mens 16 pct. er trafik vest for Storebælt (inkl. letbane), jf. figur 2.10.

Figur 2.10 Procentvis fordeling af transportarbejdet med tog (i pct.), 2020-2024

| Togtype | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|----------------------------|------|------|------|------|------|
| Øst for Storebælt | 20 | 19 | 18 | 19 | 21 |
| Vest for Storebælt | 18 | 16 | 15 | 16 | 15 |
| Over Storebælt | 25 | 28 | 28 | 27 | 28 |
| Øresundstog | 3 | 3 | 5 | 3 | 3 |
| Anden international trafik | 1 | 2 | 3 | 3 | 3 |
| S-tog | 21 | 19 | 19 | 19 | 19 |
| Metro | 7 | 7 | 8 | 8 | 8 |
| Letbane | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Privatbaner | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 |
| I alt | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

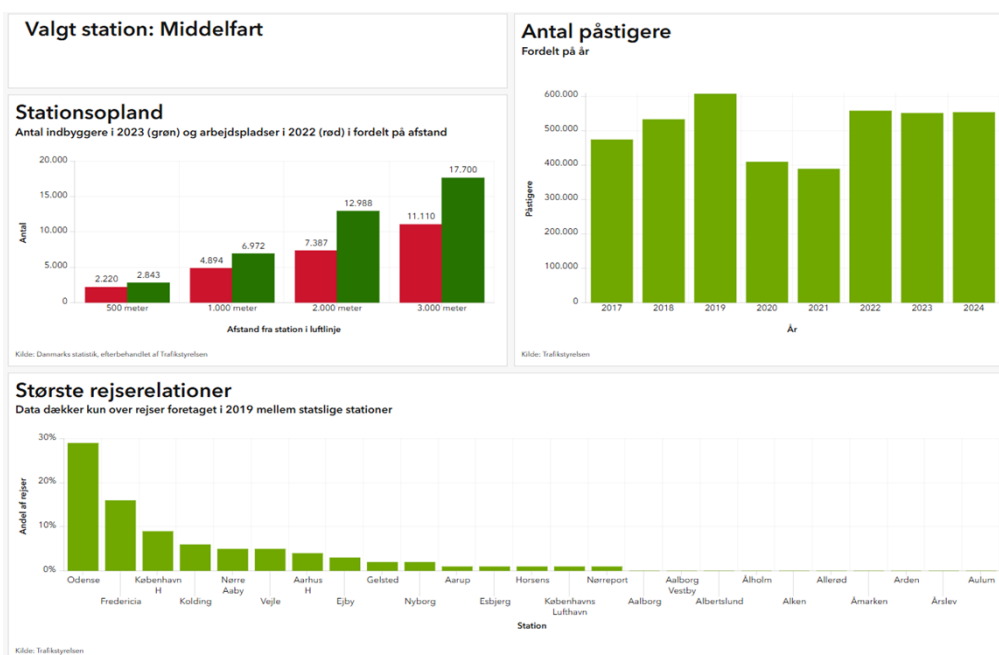
Kilde: Danmarks Statistik

[Passagertal.dk](https://passagertal.dk)

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

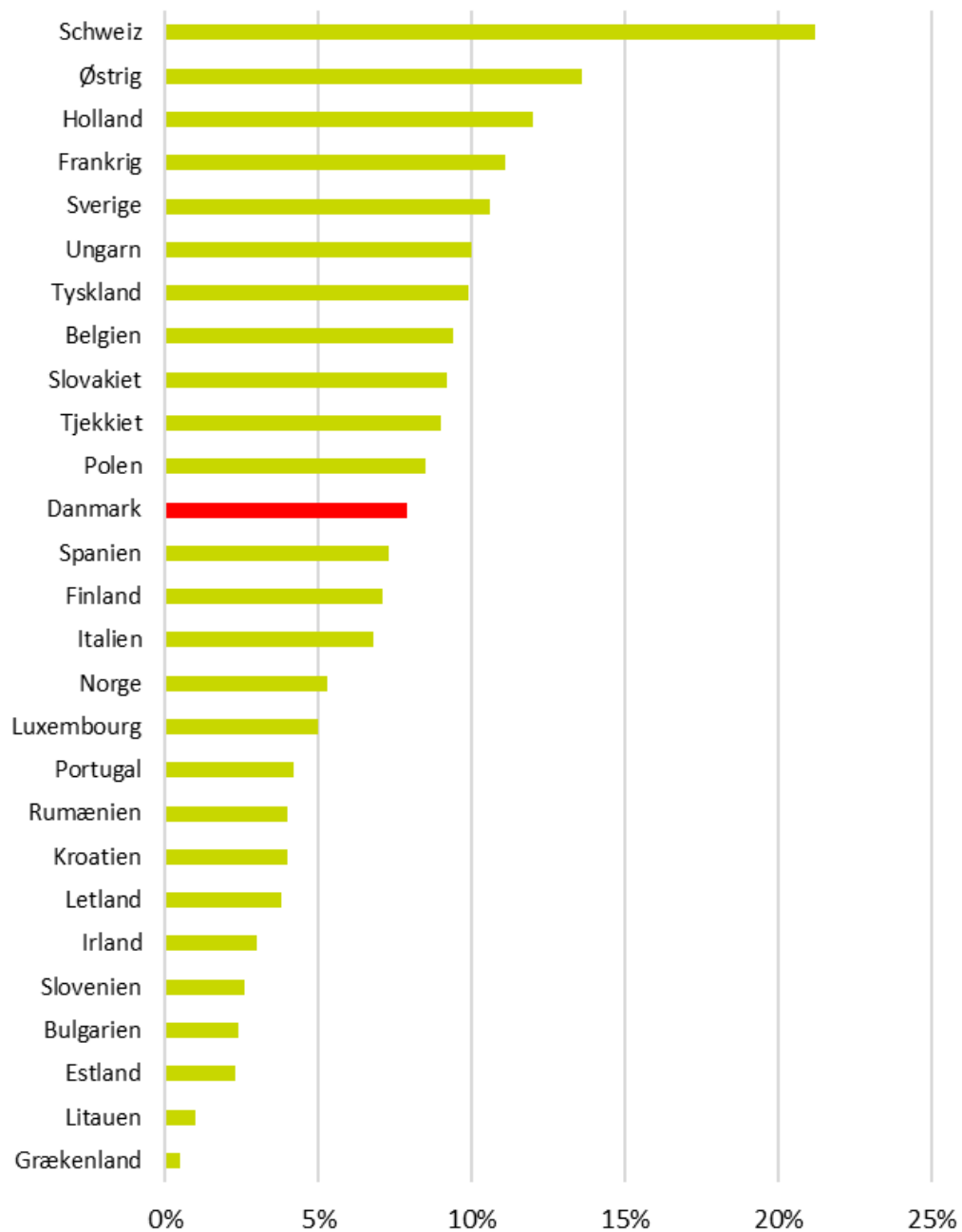
På passagertal.dk kan man i stationskataloget under jernbaner bl.a. se antallet af rejser pr. station.

Nedenstående eksempel viser data for Middelfart Station. Det fremgår bl.a., at den største rejserelation er Odense, og at antallet af påstigere var lavere i 2020 og 2021 end i de øvrige år. I figuren øverst til venstre fremgår antal indbyggere og arbejdspladser i hhv. 2023 og 2022 fordelt på afstand til 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 2.11.

Figur 2.11 Togets andel af det samlede transportarbejde i udvalgte europæiske lande i 2023.



Note: Data for 2024 var ikke tilgængelige på tidspunktet for rapportens udarbejdelse.
Kilde: Eurostat

2.4 Ikke-statslige jernbanestrækninger

De ikke-statslige jernbanestrækninger består af privatbaner og letbaner. Derudover inkluderes her i øvrigt de statslige jernbanestrækninger, hvor togdriften varetages af trafiksselskaber og lokalbaner. Disse blev omtalt i afsnit 1.1.

I 2024 var der i alt 26 mio. påstigere fordelt på 18 forskellige strækninger, *jf. figur 2.12*. Det var en stigning på 4 pct. sammenlignet med 2023, og antal påstigere på de ikke-statslige jernbanestrækninger er i øvrigt steget i alle år fra 2020 til 2024. En stor del af denne stigning skyldes et stigende påstigertal på Aarhus Letbane i alle år, samt Odense Letbanes opstart i 2022, som herefter har haft stigende påstigertal i perioden 2022-2024. Derudover medvirker strækningen Køge-Roskilde også til en stigning, hvor denne er medtaget fra 2021, efter at Lokaltog overtog driften fra december 2020.

Figur 2.12 Antal påstigere på de ikke-statslige jernbanestrækninger i mio., 2020-2024

| Strækning | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Udvikling 2023-2024 |
|---|------|------|------|------|------|------------------------|
| Frederiksværkbanen | 1,2 | 1,3 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 0% |
| Gribskovbanen | 1,2 | 1,2 | 1,5 | 1,6 | 1,5 | -8% |
| Hornbækbanen | 0,6 | 0,6 | 0,7 | 0,8 | 0,7 | -8% |
| Lille Nord | 0,9 | 0,8 | 1,0 | 1,1 | 1,1 | 1% |
| Nærumbanen | 0,5 | 0,5 | 0,6 | 0,7 | 0,8 | 5% |
| Østbanen | 0,9 | 0,7 | 1,0 | 0,8 | 0,8 | -6% |
| Lollandsbanen | 0,6 | 0,6 | 0,8 | 0,9 | 0,9 | 6% |
| Odsherredsbanen | 0,9 | 0,9 | 1,1 | 1,2 | 1,2 | -1% |
| Tølløsebanen | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | -6% |
| Køge-Roskilde | | 0,6 | 0,7 | 0,8 | 0,8 | 2% |
| Hirtshals - Hjørring | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | -6% |
| Skagen - Frederikshavn | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | -6% |
| Frederikshavn - Skørping (inkl. lufthavnen) | 1,1 | 1,4 | 1,9 | 2,0 | 1,6 | -21% |
| Lemvigbanen | 0,2 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 8% |
| Aarhus Letbane | 3,6 | 3,9 | 5,5 | 5,8 | 6,4 | 10% |
| Holstebro-Skjern | 0,0 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 1% |
| Varde - Nørre Nebel | 0,2 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | -10% |
| Odense Letbane | | | 3,3 | 5,8 | 6,9 | 19% |
| I alt | 12,9 | 14,0 | 21,6 | 24,9 | 26,0 | 4% |

Kilde: Trafikstyrelsen

De samlede udgifter til de ikke-statslige jernbanestrækninger udgør knap 1,9 mia. kr., *jf. figur 2.13*. Udgifterne består af hhv. kontraktbetaling til operatørerne på knap 1,1 mia. kr., udgifter til drift og anlæg af infrastruktur på ca. 750 mio. kr. og administrationsomkostninger på ca. 50 mio. kr.

Figur 2.13 Udgifter til de ikke-statslige jernbanestrækninger i mio. kr., 2024

| Strækning | Kontraktbetaling, drift og materiel | Drift af infrastruktur | Anlæg af infrastruktur | Administration | I alt |
|---|-------------------------------------|------------------------|------------------------|----------------|---------|
| Frederiksværkbanen | 80,0 | 10,2 | 3,0 | 2,3 | 95,5 |
| Gribskovbanen | 75,3 | 10,9 | 39,6 | 1,9 | 127,7 |
| Hornbækbanen | 36,5 | 6,5 | 36,4 | 0,5 | 79,9 |
| Lille Nord | 37,0 | 5,1 | 0,0 | 1,4 | 43,4 |
| Nærumbanen | 26,8 | 2,1 | 0,0 | 0,3 | 29,2 |
| Østbanen | 65,2 | 10,4 | 367,9 | 0,8 | 444,2 |
| Lollandsbanen | 69,3 | 10,4 | 0,0 | 1,4 | 81,1 |
| Odsherredsbanen | 64,2 | 10,4 | 0,0 | 1,4 | 76,0 |
| Tølløsebanen | 50,5 | 10,7 | 0,0 | 0,6 | 61,7 |
| Køge-Roskilde | 29,3 | 0,0 | 0,0 | 0,7 | 30,0 |
| Hirtshals - Hjørring | 18,2 | 4,7 | 5,2 | 1,7 | 29,9 |
| Skagen - Frederikshavn | 44,0 | 9,8 | 12,0 | 2,9 | 68,6 |
| Frederikshavn - Skørping (inkl. lufthavnen) | 118,5 | 0,0 | 0,0 | 6,8 | 125,3 |
| Lemvigbanen | 16,8 | 4,7 | 4,6 | 0,4 | 26,5 |
| Aarhus Letbane | 235,4 | 96,9 | 0,0 | 10,9 | 343,2 |
| Holstebro-Skjern | 52,5 | 0,0 | 0,0 | 0,7 | 53,2 |
| Varde - Nørre Nebel | 5,8 | 8,1 | 8,6 | 0,5 | 22,9 |
| Odense Letbane | 48,7 | 71,1 | 0,0 | 18,0 | 137,8 |
| I alt | 1.073,8 | 271,9 | 477,3 | 53,1 | 1.876,1 |

Kilde: Trafikstyrelsen

Oplysningerne i figur 2.13 er baseret på indberetninger fra de regionale trafikskelskaber. De illustrerer trafikskelskabernes totale udgifter til de ikke-statslige jernbanestrækninger. Udgifterne finansieres af hhv. passagerindtægter og tilskud fra regioner og kommuner. Regionernes tilskud er finansieret af hhv. et øremærket tilskud til privatbanerne, som regionerne modtager fra staten, samt mere generelle tilskud fra staten, som regionerne selv kan vælge hvordan de vil benytte. Det bemærkes, at udgifterne til "Anlæg af infrastruktur" kan variere meget fra år til år grundet store investeringer, som typisk foretages med flere års mellemrum.

3. Rejsekort og pay-as-you-go-produkter

Brugen af det fysiske rejsekort er steget over mange år. I 2024 blev "Rejsekort som app" og "DSB Check Ind" introduceret som nye pay-as-you-go digitale løsninger.

Brugen af det fysiske rejsekort (ekskl. pendlerkort) var på et lavere niveau i 2020 som følge af COVID-19, men steg igen fra 2020 til 2021. Fra 2021 til 2022 var der en markant stigning, og efterfølgende en mindre stigning fra 2022 til 2023. Fra 2023 til 2024 faldt antallet en smule, jf. figur 3.1. Faldet i antallet af rejsekortrejser skyldes, at der i 2024 blev introduceret to nye pas-as-you-go-produkter (herefter PAYG), som et alternativ til det fysiske rejsekort.

Figur 3.1 Rejsekortrejser (på det fysiske rejsekort) i tusinder (ekskl. pendlerkort) fordelt efter rejsens geografi, 2020-2024

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Udvikling 2023-2024 |
|--------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------------|
| Øst for Storebælt | 77.161 | 88.804 | 114.711 | 120.102 | 118.714 | -1% |
| Vest for Storebælt | 24.018 | 24.002 | 30.575 | 31.879 | 30.748 | -4% |
| Øst/vest | 400 | 382 | 571 | 555 | 536 | -3% |
| I alt | 101.579 | 113.188 | 145.857 | 152.536 | 149.998 | -2% |

Kilde: Trafikstyrelsen

DSB introducerede DSB Check Ind i deres app den 29. april 2024, hvor kunder herefter kunne checke ind på deres telefon. Rejsekort som app blev efterfølgende introduceret d. 4. september 2024. Allerede fra den 9. april 2024 kunne de første 20.000 rejsende tage første version af appen i brug. PAYG-produkterne blev brugt knap 14 mio. gange i 2024, jf. figur 3.2.

Da 2024 var første år for PAYG-produkterne, er det endnu ikke muligt at følge udviklingen, men det er forventet, at brugen af disse produkter vil stige, mens brugen af det fysiske rejsekort vil falde i de kommende år. Det fysiske rejsekort udgår desuden i 2026 og erstattes af et Basiskort.

Figur 3.2 Digitale PAYG-rejser i tusinder, 2024

| | 2024 |
|-------------------|--------|
| Rejsekort som app | 7.669 |
| DSB Check Ind | 6.228 |
| I alt PAYG | 13.897 |

Kilde: Trafikstyrelsen

Ser vi samlet på rejsekort, DSB Check Ind og rejsekort som app er der således 163,9 mio. rejser i 2024, hvilket er en vækst på 7 pct. sammenlignet med 2023, hvor der var 152,5 mio. rejser på rejsekortproduktet.

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 2020-2024 udgjort omkring 45 pct. af alle rejsekortrejser, jf. figur 3.3. Udviklingen i tilskuddet til off-peak rabatten kan ses i kapitel 5 (figur 5.5).

Figur 3.3 Rejser med off-peak i tusinder fordelt efter rejsens geografi, 2020-2024

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Udvikling 2023-2024 |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|--------|------------------------|
| Øst for Storebælt | 36.073 | 42.216 | 55.029 | 57.983 | 57.735 | 0% |
| Vest for Storebælt | 9.145 | 9.343 | 12.041 | 12.750 | 12.431 | -3% |
| I alt | 45.219 | 51.558 | 67.071 | 70.733 | 70.166 | -1% |

Kilde: Trafikstyrelsen

[Passagertal.dk](https://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 2024 var 10,3 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, 2020-2024

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--------------------|------|------|------|------|------|
| Takststigningsloft | 1,9 | 1,1 | 0,0 | 4,9 | 10,3 |

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, 2020-2024

| Selskab | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|----------------------------|------|------|------|------|------|
| Movia* | 1,6 | 1,1 | 0,0 | 4,9 | 10,3 |
| Nordjyllands Trafikselskab | 1,9 | 1,1 | 0,0 | 4,9 | 10,3 |
| Midttrafik | 1,9 | 1,1 | 0,0 | 4,9 | 10,3 |
| Sydtrafik | 1,9 | 1,1 | 0,0 | 4,9 | 10,3 |
| Fynbus | 1,9 | 1,1 | 0,0 | 4,9 | 5,5 |
| BAT | 0,0 | 2,3 | 1,7 | 3,0 | 0,0 |
| Vægtet Landsgennemsnit | 1,7 | 1,1 | 0,0 | 4,9 | 10,0 |

* 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.

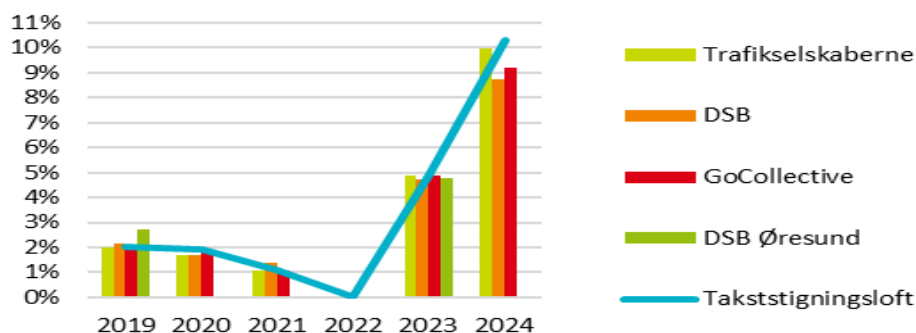
Figur 4.3 Takststigninger i jernbanevirksomhederne i procent, 2020-2024

| Togoperatør | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--------------|------|------|------|------|------|
| DSB | 1,7 | 1,4 | 0,0 | 4,7 | 8,7 |
| GoCollective | 1,9 | 1,1 | 0,0 | 4,9 | 9,2 |
| DSB Øresund | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 4,8 | 0,0 |

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, 2019-2024



Kilde: Trafikstyrelsen

4.1 Prisudvikling i forskellige sektorer

Danmarks Statistik offentliggør data vedr. forbrugerprisudviklingen for forskellige typer af kollektiv trafik, bilhold, flytrafik mv. Figur 4.5 viser udviklingen i priser i den kollektive trafik samt andre områder, som er relevante at sammenligne med.

Figur 4.5 Prisudvikling i den kollektive trafik og for bilhold, 2020-2024 (2020= indeks 100)

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Forbrugerprisindekset | 100,0 | 101,9 | 109,7 | 113,3 | 114,9 |
| <i>Kollektiv trafik</i> | | | | | |
| Personbefordring tog | 100,0 | 101,3 | 101,5 | 104,7 | 113,3 |
| Personbefordring metro | 100,0 | 100,9 | 99,7 | 102,8 | 111,6 |
| Personbefordring bus | 100,0 | 100,7 | 101,0 | 105,9 | 113,9 |
| <i>Bilhold</i> | | | | | |
| Køb af personbiler | 100,0 | 102,4 | 111,8 | 113,5 | 108,0 |
| Brændstof personbiler | 100,0 | 116,5 | 150,2 | 139,3 | 138,5 |
| Reparation af biler mv. | 100,0 | 101,9 | 106,8 | 112,4 | 120,3 |
| Elektricitet | 100,0 | 112,0 | 183,7 | 133,4 | 130,4 |

Kilde: Danmarks Statistik

Forbrugerprisindekset steg kraftigt fra 2021 til 2022 og igen en smule fra henholdsvis 2022 til 2023 og fra 2023 til 2024. I perioden fra 2020 til 2024 steg prisen på brændstof til personbiler med 38,5 pct. Det samlede forbrugerprisindeks er steget med 14,9 pct. over hele perioden fra 2020 til 2024. Elbiler udgør en stigende del af bilflåden i Danmark, og derfor er der i *figur 4.5* også medtaget et indeks for prisen på elektricitet. Prisen på el er steget 30,4 pct. over hele perioden fra 2020 til 2024, som således er mindre end den gennemsnitlige stigning i prisen på brændstof til personbiler.

I perioden fra 2020 til 2024 er priserne på kollektiv trafik steget mindre end det generelle forbrugerprisindeks. Således steg prisen på personbefordring med bus og tog med hhv. 13,9 pct. og 13,3 pct. i perioden, mens prisen på personbefordring med metro steg med 11,6 pct. Den kollektive trafik oplevede en kraftig stigning i priserne fra 2023 til 2024, primært fordi takststigningsloftet var 10,3 pct. i 2024. Der har således været en forsinkelse fra de store generelle prisstigninger i 2022 og delvist 2023.

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 trafikselskaberne i 2020, 2021 og januar-februar 2022.

5.1 Trafikselskabernes indtægter

Trafikselskaberne har primært to indtægtskilder i form af passagerindtægter og tilskud fra kommuner og regioner. Herudover giver staten tilskud via en række passagerrabatordninger (disse indgår dog under trafikselskabernes passagerindtægter).

Det totale tilskud til den del af trafikselskabernes økonomi, som omhandler offentlig buskørsel, udgjorde 4,6 mia. kr. i 2024, *jf. figur 5.1*. Det er et fald ift. 2023, hvor tilskuddet ligeledes var faldet ift. 2022, hvilket bl.a. skyldes, at staten ikke længere udbetalte COVID-19 kompensation i 2023.

Figur 5.1 Tilskud til trafikselskaberne for offentlig busstrafik i mio. kr. (løbende priser), 2020-2024

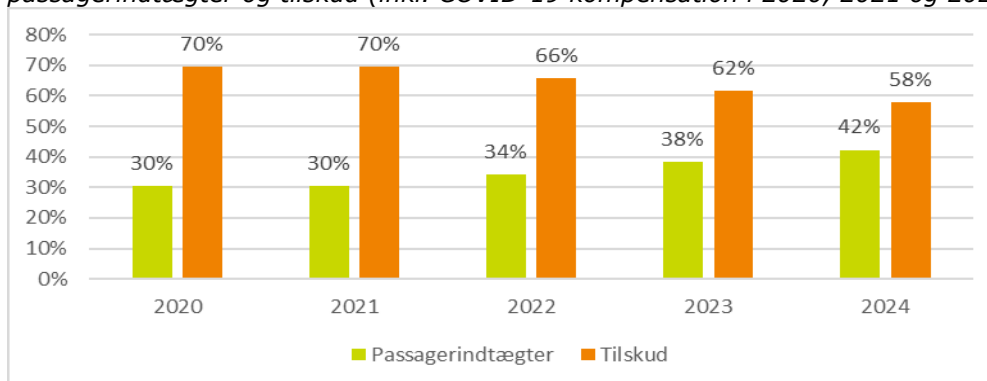
| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Udvikling 2023-2024 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|---------------------|
| Regionale tilskud | 1.442 | 1.122 | 1.380 | 1.315 | 1.225 | -7% |
| Kommunale tilskud | 3.648 | 3.131 | 3.718 | 3.541 | 3.344 | -6% |
| Statslige tilskud inkl. COVID-19 kompensation | | 977 | 202 | 92 | 4 | |
| I alt | 5.090 | 5.230 | 5.300 | 4.947 | 4.574 | -8% |

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

Kilde: Trafikstyrelsen

I 2024 udgjorde tilskud ca. 58 pct. af trafikselskabernes samlede indtægter, *jf. figur 5.2*. Dette er en mindre andel end i de fire foregående år, og der har generelt været en faldende tendens i hele perioden.

Figur 5.2 Trafikselskabernes samlede indtægter 2020-2024 fordelt på passagerindtægter og tilskud (inkl. COVID-19 kompensation i 2020, 2021 og 2022)



5.2 Togtrafikkens indtægter

Staten (Transportministeriet) indgår kontrakter med DSB og GoCollective, 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 2024 blev der givet knap 4,8 mia. kr. i offentligt tilskud til togdriften i Danmark, jf. figur 5.3. De samlede tilskud til privatbanedrift steg hvert år i perioden 2020 til 2024. 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 GoCollective til Midtjyske Jernbaner. Kontraktbetalingen til DSB faldt desuden fra 2020 til 2021 og igen fra 2021 til 2022, mens den steg i årene fra 2022 til 2023 og fra 2023 til 2024. Før COVID-19 lå driftstilskuddet til togtrafikken på 4,9 mia. kr. i 2019, og man nåede således ned omkring dette niveau igen fra 2022 og frem.

Figur 5.3 Driftstilskud til togtrafikken i mio. kr. (løbende priser), 2020-2024

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Udvikling 2023-2024 |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------------------|
| DSB | 5.526 | 4.972 | 3.469 | 3.609 | 3.683 | 2% |
| GoCollective | 321 | 267 | 184 | 200 | 193 | -4% |
| Privatbanerne | 741 | 758 | 811 | 856 | 916 | 7% |
| I alt | 6.588 | 5.998 | 4.464 | 4.666 | 4.792 | 3% |

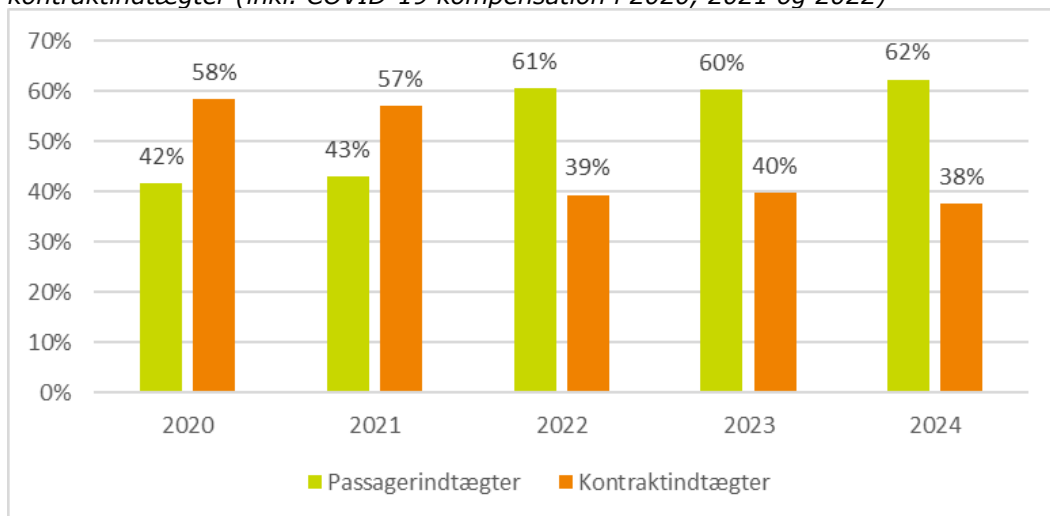
Note: Aarhus Letbane indgår sammen med privatbanerne fra 2019 og frem, mens Odense Letbane indgår fra 2022.

Note: COVID-19 kompensationen for DSB og GoCollective 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 GoCollective: Statsregnskabet. Privatbanerne: Trafikstyrelsen.

I 2024 udgjorde statens kontraktbetaling 38 pct. af DSB's samlede indtægter, jf. figur 5.4. Statens kontraktbetaling udgjorde således en mindre andel end i alle årene 2020-2023.

Figur 5.4 DSB's samlede indtægter 2020-2024 fordelt på passagerindtægter og kontraktindtægter (inkl. COVID-19 kompensation i 2020, 2021 og 2022)



5.3 Tilskud til takstnedsættelser

Staten giver desuden tilskud til nedsættelse af prisen på en række billettyper, jf. figur 5.5. I 2024 gav staten tilskud på 951,9 mio. kr. til takstnedsættelser. Det var en stigning på 10 pct. ift. 2023. Stigningen skyldes primært en stigning i tilskuddet til ungdomskort, men tilskuddet til samtlige ordninger er steget fra 2023 til 2024.

Figur 5.5 Statsligt tilskud til takstnedsættelser i mio. kr. (løbende priser) 2020-2024

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Udvikling 2023-2024 |
|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------------------|
| Off-peak | 180,0 | 262,3 | 307,6 | 344,2 | 366,3 | 6% |
| Hævet aldersgrænse for børn | 80,5 | 80,4 | 81,5 | 86,0 | 90,7 | 5% |
| Gratisgrænse for børn | 52,8 | 52,7 | 53,4 | 56,3 | 59,4 | 6% |
| Ø-kort | 9,4 | 9,4 | 9,5 | 10,0 | 10,5 | 5% |
| Tilskud til særlige rabatter* | 123,4 | 123,2 | 125,8 | 134,6 | 143,5 | 7% |
| Ungdomskort | 434,7 | 368,6 | 469,2 | 504,4 | 581,4 | 15% |
| I alt | 661,5 | 694,0 | 787,3 | 863,3 | 951,9 | 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 i lokaltrafikken på rejsekort eller benytter PAYG-produkter i tidsrummet mandag-fredag kl. 11-13 og kl. 18-07 samt hele døgnet lørdag, søndag og på helligdage.

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 GoCollective 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 2023 til 2024 blandt andet grundet en stigning i antal solgte ungdomskort.

Det statslige tilskud vedr. Ungdomskort omfatter såvel tilskud fra Uddannelses- og Forskningsministeriets, Børne- og Undervisningsministeriets og Transportministeriets område.

6. Fjernbuskørsel

Passagertallet i de private fjernbusser er stadig stigende.

6.1 Ruter

Fjernbuskørsel i Danmark skal jf. lov om trafikselskaber være godkendt af Færdselsstyrelsen. Det er et krav for fjernbuskørsel, at der skal være mindst 75 km mellem passagerernes på- og afstigning. Derudover kræves det, at der udføres mindst én returrejse dagligt 5 dage om ugen i en periode på mindst 6 måneder.

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 2024 kørte følgende operatører fjernbusser internt i Danmark:

- Flixbus (flere ruter)
- KombardoExpressen (flere ruter)
- Top Tourist
- Thinggaard Express/Jørns Busrejser (Rute 980)
- Berlinexpressen
- Fleet (lukket i august 2024)
- Pendulfart



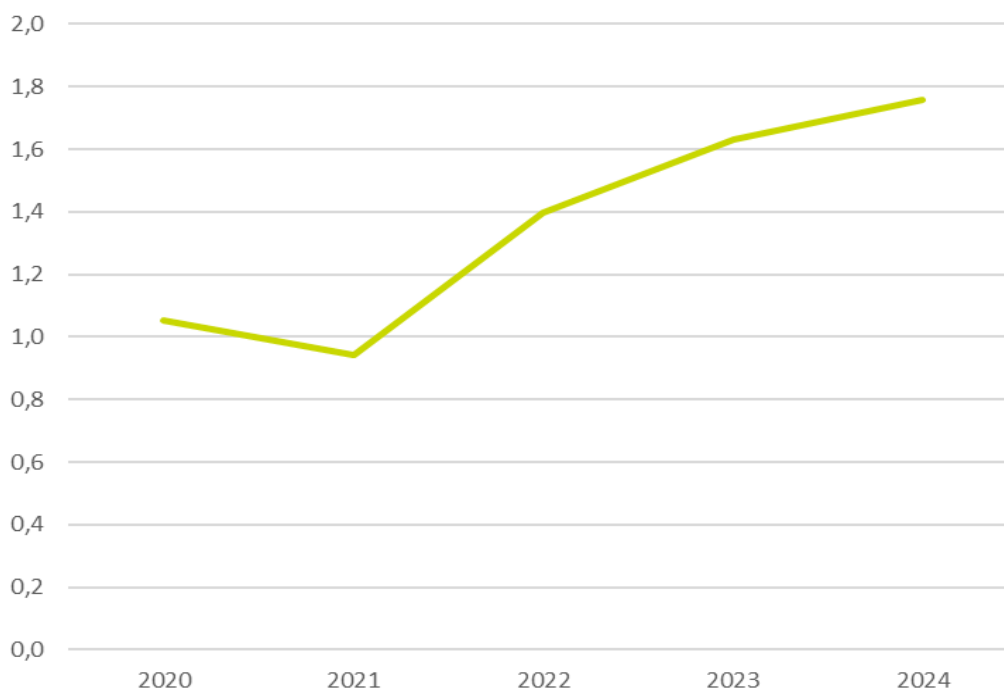
I juni 2024 åbnede en ny fjernbusterminal i København ved Dybbølsbro. Fjernbusterminalen samler de mange fjernbusser, der kører ind og ud af København og giver en mere sikker på- og afstigning end den tidligere lokation på Ingerslevsgade. Placeringen i nærheden af både S-tog, bus og metro er også med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

kollektive trafik sammen. Fjernbusterminalen har 15 busholdepladser/perroner og er dimensioneret til at betjene 195 busser på et døgn. Fjernbusterminalen er opført af Vejdirektoratet og Københavns Kommune, mens Movia varetager driften af terminalen.

6.3 Passagerer i fjernbusserne

Det samlede passagertal i fjernbusserne faldt en smule fra 2020 til 2021, jf. figur 6.1. I 2021 var passagertallet faldet yderligere til lidt under 1 mio, mens der i 2022, 2023 og 2024 var stigninger i passagertallet til hhv. 1,4 mio., 1,6 mio. og 1,8 mio.

Figur 6.1 Passagertal i mio. i fjernbusserne, 2020-2024



Kilde: Trafikstyrelsen

6.4 Kompensation

Fjernbusvognmændene havde 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 blev administreret af Trafikstyrelsen.

Den udbetalte kompensation på ordningen var i 2024 på 0 kr., hvilket skyldes, at der ikke var nogle operatører, der havde indgået kontrakt med Trafikstyrelsen i 2024.

Det vurderes, at operatørernes udtræden af ordningen inden den ophørte, skyldtes, at ordningen alene var rettet mod yderområder. Desuden har markedet for fjernbus været 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 lå ligesom den kollektive trafik på et lavt niveau i 2020 grundet COVID-19, men er efterfølgende steget. Niveauet lå i 2021 til 2023 nogenlunde stabilt på ca. 1,2 mio., men steg i 2024 med 12 pct. til 1,4 mio. Passagerfinansieringsgraden var gennemsnitligt 18 pct. i 2024, jf. figur 7.1.

Figur 7.1 Nøgletal for individuel handicapkørsel, regnskab 2020-2024

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Udvikling 2023- 2024 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|----------------------------|
| Antal rejser i alt (1.000) | 961 | 1.199 | 1.192 | 1.276 | 1.429 | 12% |
| Visiterede ultimo året (1.000) | 65 | 66 | 69 | 74 | 77 | 4% |
| Gns. antal rejser pr. visiteret | 15 | 18 | 17 | 17 | 19 | 8% |
| Offentligt tilskud pr. rejse (kr.) | 259 | 240 | 310 | 317 | 286 | -10% |
| Offentligt tilskud pr. visiteret pr. år (kr.) | 3.817 | 4.354 | 5.336 | 5.476 | 5.314 | -3% |
| Passagerfinansieringsgrad | 17% | 18% | 17% | 17% | 18% | |

Kilde: Trafikstyrelsen

7.2 Tilgængelighed i togtrafikken

DSB og GoCollective

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 at komme ind og ud af toget eller hjælp til bagage eller hjælpemiddel, kan der bestilles handicapservice på de fleste stationer. Assistancen skal bestilles mindst 12 timer før rejsen.

8. Flextur

Anvendelsen af Flextur steg fra 2023 til 2024.

Flextur er et kollektivt trafikprodukt udviklet af trafiksselskaberne. Alle trafiksselskaber 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 trafiksselskabets 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.

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

Det samlede antal Flexture steg med 2 pct. fra 2023 til 2024, og er samlet steget med 42 pct. siden 2020 hvor niveauet dog var usædvanligt lavt pga. COVID-19, *jf. figur 8.1.*

Figur 8.1 Antal rejser pr. år med flextur inkl. plustur, 2020-2024

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Udvikling 2023-2024 |
|--------------|---------|---------|---------|---------|---------|------------------------|
| Antal rejser | 657.857 | 780.700 | 918.056 | 916.538 | 935.079 | 2% |

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.

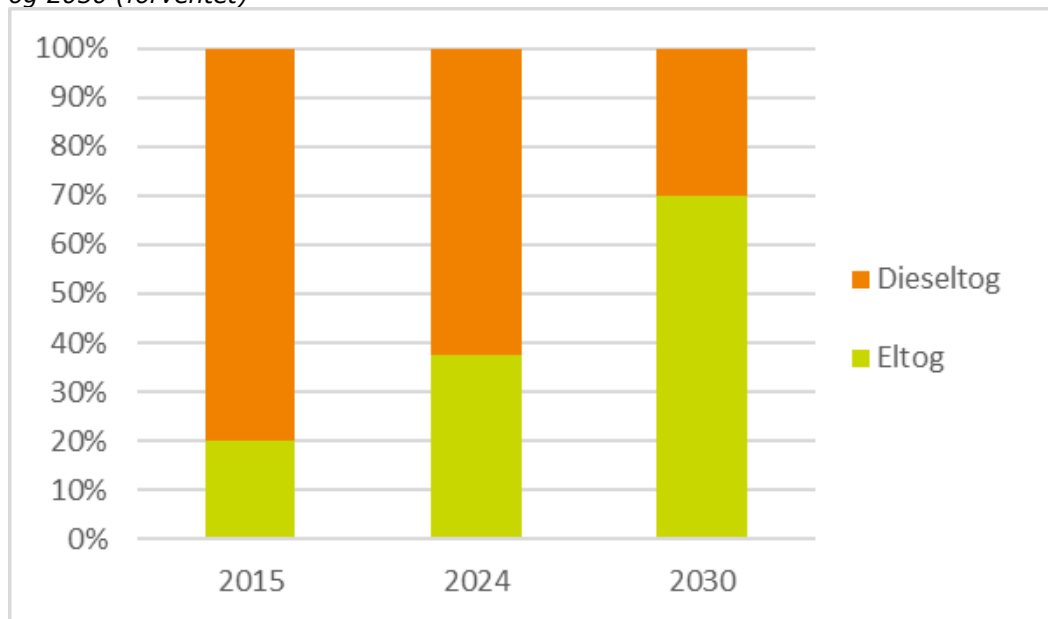
Fremtidens tog er elektriske

Diesel udgør i dag fortsat størstedelen – ca. 63 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. 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 fremover, idet udviklingen går mod fuld elektrificering.

Figur 9.1 Energiforbruget til persontog i Danmark fordelt på diesel og el, 2015, 2024 og 2030 (forventet)



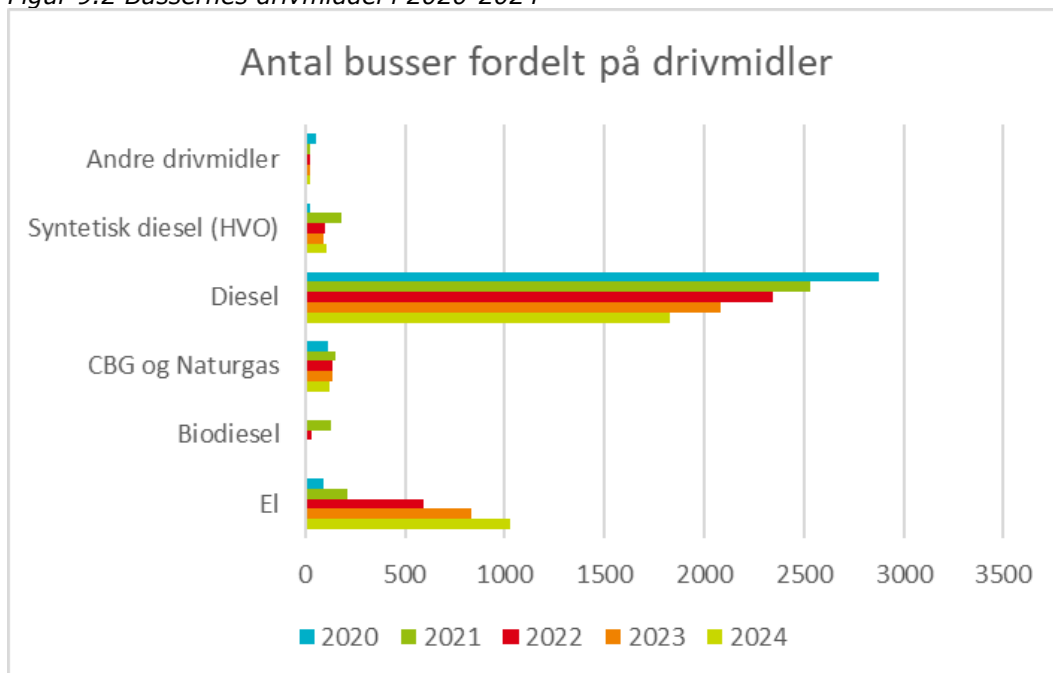
Kilde: Trafikstyrelsen og Energistyrelsen



Mange busser forventes udskiftet i de kommende år

I 2024 var størstedelen af busserne fortsat dieselmotordrevne. Samlet set havde trafiksselskaberne ca. 3.100 busser, heraf var ca. 1.800 traditionelle dieselmotordrevne. Sammenlignes 2024 med 2023, er der ca. 250 færre dieselmotordrevne busser i 2024, da de er blevet omstillet til mere miljøvenlige busser. Busser, som kører på biodiesel og HVO er i princippet dieselmotordrevne, hvor drivmidlet umiddelbart kan ændres til diesel igen. Den største omstilling sker til el, hvor der er næsten 200 flere elbusser i 2024 end i 2023, jf. figur 9.2.

Figur 9.2 Bussernes drivmiddel i 2020-2024



Kilde: Trafikstyrelsen

Alle trafiksselskaber har planer om at indsatte flere miljøvenlige busser de kommende år. Udskiftning af busflåden sker typisk i forbindelse med udbud af buslinjer, hvor det er muligt at stille krav til bl.a. bussenes miljøpåvirkning. I de nærmeste år (2026-2028) forventer trafiksselskaberne at udbyde omkring 1.200 busser, svarende til knap 32 pct. af al buskørsel i landet. Der er derfor også på kort sigt gode muligheder for at påvirke bustrafikken i en mere miljøvenlig retning. Trafiksselskaberne opererer med lange kontraktperioder. Hvis de eksisterende kontrakter forkortes – fx for at fremskynde grøn omstilling – vil det betyde højere omkostninger.

Bilag 1 Den kollektive trafik i tal

Nøgletal for togtrafikken

Tabel 1. Antal påstigere i togtrafikken 2010-2024 (mio. påstigere)

| mio. passagerer | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 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 | 41,0 |
| 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 | 18,4 |
| 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 | 9,0 |
| 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 | 16,2 |
| 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 | 1,2 |
| 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 | 85,7 |
| 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 | 112,1 |
| 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 | 125,6 |
| Letbane | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,1 | 3,3 | 4,8 | 3,6 | 4,0 | 8,8 | 11,5 | 13,3 |
| 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 | 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 | 263,6 |
| 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 | 349,3 |

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

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 2. Antal påstigere i togtrafikken 2010-2024 (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 | 2024 |
|---------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|------------|------------|------------|------------|
| Øst for Storebælt | 100 | 94 | 96 | 96 | 97 | 103 | 100 | 102 | 103 | 102 | 58 | 59 | 84 | 100 | 101 |
| Vest for Storebælt | 100 | 104 | 106 | 114 | 109 | 105 | 105 | 96 | 93 | 92 | 67 | 65 | 82 | 87 | 87 |
| Øst-Vestdanmark | 100 | 101 | 105 | 104 | 103 | 99 | 95 | 95 | 91 | 93 | 61 | 69 | 98 | 98 | 107 |
| Over Øresund | 100 | 104 | 107 | 112 | 111 | 117 | 115 | 115 | 120 | 124 | 49 | 58 | 125 | 154 | 157 |
| Anden international trafik | 100 | 94 | 101 | 101 | 109 | 113 | 91 | 84 | 81 | 87 | 36 | 56 | 127 | 119 | 133 |
| Total fjern- og regional | 100 | 99 | 101 | 103 | 103 | 105 | 103 | 101 | 101 | 101 | 59 | 61 | 90 | 103 | 105 |
| S-tog | 100 | 111 | 114 | 117 | 120 | 123 | 125 | 121 | 119 | 120 | 82 | 80 | 106 | 114 | 120 |
| Metro | 100 | 103 | 103 | 106 | 106 | 109 | 116 | 121 | 123 | 150 | 121 | 140 | 206 | 228 | 239 |
| Letbane | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 100 | 145 | 109 | 121 | 266 | 349 | 403 |
| Privatbaner | 100 | 108 | 108 | 113 | 116 | 116 | 105 | 107 | 109 | 113 | 83 | 91 | 115 | 114 | 114 |
| Total lokale baner | 100 | 108 | 110 | 113 | 115 | 118 | 121 | 120 | 122 | 133 | 98 | 103 | 146 | 160 | 168 |
| Total alle baner | 100 | 105 | 107 | 110 | 111 | 113 | 114 | 113 | 115 | 122 | 85 | 89 | 127 | 140 | 147 |

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

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 3. Personkilometer i togtrafikken 2010-2024 (mio. personkm)

| mio. personkm | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 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 | 1.483 |
| 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 | 1.056 |
| 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 | 1.967 |
| Over Øresund | 214 | 226 | 232 | 242 | 239 | 250 | 238 | 238 | 315 | 319 | 127 | 138 | 310 | 207 | 201 |
| Anden international trafik | 164 | 122 | 134 | 138 | 136 | 157 | 118 | 104 | 104 | 114 | 45 | 76 | 177 | 167 | 186 |
| 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 | 4.893 |
| 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 | 1.332 |
| Metro | 239 | 278 | 274 | 284 | 295 | 302 | 321 | 342 | 352 | 400 | 288 | 331 | 482 | 539 | 557 |
| Letbane | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 51 | 35 | 39 | 71 | 87 | 98 |
| Privatbaner | 193 | 210 | 210 | 219 | 210 | 225 | 206 | 220 | 242 | 261 | 185 | 216 | 276 | 271 | 257 |
| 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 | 2.244 |
| 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 | 7.137 |

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

Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 4. Personkilometer i togtrafikken 2010-2024 (2010=indeks 100, 2018=indeks 100 for letbane)

| mio. personkm | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|------------|------------|------------|
| Øst for Storebælt | 100 | 101 | 103 | 102 | 103 | 107 | 105 | 104 | 104 | 100 | 59 | 62 | 82 | 91 | 104 |
| Vest for Storebælt | 100 | 99 | 101 | 105 | 101 | 99 | 97 | 95 | 86 | 88 | 64 | 61 | 78 | 87 | 88 |
| Øst-Vestdanmark | 100 | 96 | 98 | 96 | 95 | 89 | 86 | 88 | 84 | 83 | 53 | 62 | 87 | 87 | 96 |
| Over Øresund | 100 | 106 | 108 | 113 | 112 | 117 | 111 | 111 | 147 | 149 | 59 | 64 | 145 | 97 | 94 |
| Anden international trafik | 100 | 74 | 82 | 84 | 83 | 96 | 72 | 63 | 63 | 70 | 27 | 46 | 108 | 102 | 113 |
| Total fjern- og regional | 100 | 98 | 100 | 100 | 99 | 98 | 94 | 94 | 92 | 92 | 57 | 61 | 87 | 89 | 97 |
| S-tog | 100 | 111 | 114 | 116 | 119 | 121 | 123 | 119 | 118 | 118 | 81 | 79 | 107 | 115 | 120 |
| Metro | 100 | 116 | 115 | 119 | 123 | 126 | 134 | 143 | 147 | 167 | 121 | 138 | 202 | 226 | 233 |
| Letbane | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 100 | 364 | 250 | 279 | 507 | 621 | 700 |
| Privatbaner | 100 | 109 | 109 | 113 | 109 | 117 | 107 | 114 | 125 | 135 | 96 | 112 | 143 | 140 | 133 |
| Total lokale baner | 100 | 112 | 114 | 116 | 118 | 121 | 123 | 122 | 124 | 131 | 91 | 95 | 131 | 141 | 146 |
| Total alle baner | 100 | 101 | 103 | 104 | 103 | 104 | 101 | 101 | 100 | 101 | 65 | 69 | 97 | 101 | 109 |

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, 2010-2024

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 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 | 8.014 |
| Påstigere (mio.) | 357 | 351 | 354 | 352 | 347 | 346 | 339 | 331 | 317 | 298 | 193 | 184 | 240 | 254 | 254 |

Kilde: Trafikstyrelsen

Tabel 6. Udvikling i køreplantimer og påstigere for alle trafiksselskaber 2010-2024 (2010=indeks 100)

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Køreplantimer (1.000) | 100 | 98 | 95 | 95 | 94 | 94 | 95 | 94 | 94 | 93 | 91 | 90 | 90 | 88 | 86 |
| Påstigere (mio.) | 100 | 98 | 99 | 99 | 97 | 97 | 95 | 93 | 89 | 83 | 54 | 52 | 67 | 71 | 71 |

Kilde: Trafikstyrelsen

Tabel 7. Udvikling i køreplantimer og påstigere fordelt på trafiksselskaber 2010-2024 (2010=indeks 100)

| Trafiksselskab | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-----------------------------|---------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Movia | Køreplantimer | 100 | 98 | 95 | 95 | 96 | 98 | 95 | 94 | 94 | 93 | 91 | 90 | 91 | 91 | 90 |
| | Påstigere | 100 | 101 | 102 | 104 | 103 | 104 | 100 | 99 | 97 | 93 | 57 | 56 | 70 | 77 | 78 |
| FynBus | Køreplantimer | 100 | 83 | 81 | 81 | 81 | 85 | 89 | 86 | 87 | 85 | 90 | 91 | 88 | 83 | 79 |
| | Påstigere | 100 | 93 | 99 | 103 | 104 | 105 | 99 | 89 | 81 | 84 | 54 | 51 | 64 | 62 | 63 |
| Sydtrafik | Køreplantimer | 100 | 96 | 95 | 93 | 89 | 89 | 90 | 91 | 91 | 91 | 91 | 88 | 89 | 87 | 86 |
| | Påstigere | 100 | 103 | 97 | 94 | 89 | 88 | 91 | 91 | 67 | 66 | 43 | 39 | 54 | 55 | 54 |
| Midttrafik | Køreplantimer | 100 | 97 | 95 | 96 | 95 | 94 | 94 | 93 | 89 | 88 | 86 | 86 | 86 | 82 | 78 |
| | Påstigere | 100 | 103 | 103 | 94 | 91 | 93 | 89 | 82 | 78 | 76 | 51 | 45 | 66 | 63 | 62 |
| Nordjyllands Trafiksselskab | Køreplantimer | 100 | 100 | 102 | 100 | 98 | 97 | 98 | 100 | 100 | 98 | 96 | 97 | 97 | 91 | 89 |
| | Påstigere | 100 | 104 | 108 | 109 | 108 | 109 | 110 | 111 | 111 | 79 | 46 | 42 | 58 | 68 | 67 |
| BAT (Bornholm) | Køreplantimer | 100 | 120 | 118 | 115 | 113 | 112 | 113 | 116 | 116 | 107 | 103 | 98 | 100 | 108 | 103 |
| | Påstigere | 100 | 85 | 87 | 89 | 102 | 100 | 105 | 105 | 105 | 95 | 79 | 64 | 64 | 95 | 73 |
| I alt | Køreplantimer | 100 | 97 | 95 | 94 | 94 | 95 | 94 | 94 | 93 | 92 | 90 | 90 | 90 | 88 | 86 |
| | Påstigere | 100 | 101 | 102 | 101 | 100 | 100 | 97 | 95 | 92 | 86 | 54 | 51 | 67 | 71 | 71 |

Note: Sydtrafik har ændret opgørelsesmetode for passagertal 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 2010-2024

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 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 | 7.912 |
| 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 | 3.338 |
| 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 | 4.574 |
| Passagerfinansierungsgrad | 45% | 44% | 44% | 45% | 45% | 44% | 45% | 46% | 44% | 43% | 30% | 30% | 34% | 38% | 42% |

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 2010-2024

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|
| Passagerfinansieringsgrad | 16% | 16% | 18% | 19% | 20% | 20% | 21% | 21% | 18% | 19% | 17% | 18% | 17% | 17% | 18% |
| Antal visiterede (1000) | 48 | 50 | 51 | 50 | 52 | 60 | 62 | 62 | 61 | 65 | 65 | 66 | 69 | 74 | 77 |
| Antal rejser (1000) | 843 | 904 | 854 | 871 | 901 | 893 | 978 | 989 | 1.227 | 1.359 | 961 | 1.199 | 1.192 | 1.276 | 1.429 |
| 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 | 18,6 |
| 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 | 11,2 |
| Persontransportarbejde (mio personkm) | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 12 | 12 | 13 | 15 | 11 | 13 | 15 | 16 | 16 |

Kilde: Trafikstyrelsen

Tabel 10. Nøgletal for individuel handicapkørsel for alle trafiksekskaber 2010-2024 (2010=indeks 100)

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Passagerfinansieringsgrad | 100 | 100 | 113 | 119 | 125 | 125 | 131 | 131 | 113 | 119 | 109 | 114 | 103 | 104 | 115 |
| Antal visiterede | 100 | 104 | 105 | 104 | 108 | 125 | 128 | 128 | 126 | 135 | 135 | 137 | 144 | 153 | 159 |
| Antal rejser (1000) | 100 | 107 | 101 | 103 | 107 | 106 | 116 | 117 | 146 | 161 | 114 | 142 | 141 | 151 | 169 |
| Gns. antal ture pr. visiteret | 100 | 103 | 97 | 100 | 99 | 84 | 91 | 91 | 115 | 119 | 84 | 104 | 98 | 99 | 106 |
| Gennemsnitlig turlængde (km) | 100 | 94 | 100 | 97 | 95 | 95 | 94 | 95 | 85 | 84 | 85 | 86 | 98 | 97 | 86 |
| Persontransportarbejde (1000 personkm) | 100 | 100 | 101 | 101 | 102 | 101 | 109 | 112 | 123 | 135 | 97 | 123 | 138 | 147 | 147 |

Kilde: Trafikstyrelsen

Takster og takstudvikling

Tabel 11. Trafikselskabernes procentvise takstudvikling 2010-2024

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| 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 | 10,3 |
| 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 | 5,5 |
| 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 | 10,3 |
| 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 | 10,3 |
| 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 | 10,3 |
| 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 | 0,0 |
| 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 | 10,0 |
| 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 | 10,3 |

* 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 2010-2024

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| 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 | 8,7 |
| GoCollective | 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 | 9,2 |
| 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 | 0,0 |
| 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 | 10,3 |

Kilde: Trafikstyrelsen