

## Økonomiske nøgletal for trafikskaberne i Danmark 2019 - 2024

### Resumé

Det er blevet markant dyrere at levere buskørsel. Fra 2019 til 2023 steg operatørudgifterne per køreplanstime med 15 pct., og de forventes at stige med yderligere 4 pct. i 2024. I samme periode er antallet af køreplanstimer kun faldet med 7 pct., hvor en del af faldet skyldes etablering af letbane og metro i henholdsvis Odense og København. Når serviceforringelsen ikke er blevet større, skyldes det primært, at kommuner og regioner har holdt hånden økonomisk under trafikskaberne. Forringelser har dog ikke kunnet undgå, hvilket særlig mærkes i yderområderne. I 2024 forventes passagertallet at komme op på mellem 80 og 90 pct. af 2019. Det seneste takststigningsloft på 10,4 pct. er historisk højt. Den manglende samtidighed mellem prisstigninger i samfundet og regulering af taksterne i den kollektive trafik betød, at trafikskaberne i 2023 mistede billetindtægter på op med 252 mio. kr.

### Udgifterne er steget voldsomt

Operatørudgifterne pr. køreplantime er en god indikator for, hvad det koster at drive et trafikskab, da al drift er udliciteret. Som tabel 1 nedenfor viser, steg udgifterne med ca. 15 pct. fra 2019 til 2023. Den helt store og pludselige stigning kom efter invasionen i Ukraine, hvor bl.a. brændstofpriserne eksploderede. Selvom situationen har stabiliseret sig, forventes udgifterne at stige yderligere i 2024.

I samme periode er trafikskabernes indtægter faldet, fordi passagerne rejser og arbejder på en anden måde efter corona, og fordi den gældende takststigningsmodel, indebærer at taksterne først må stige lang tid efter udgifterne<sup>1</sup>.

**Tabel 1: Udviklingen i operatørudgifter per køreplantime 2019-2024 \***

	R 2019	R 2020	R 2021	R 2022	FC 2023	B 2024
BAT	100	91	97	107	108	107
Fynbus	100	101	105	115	119	120
Midttrafik	100	99	102	111	112	121
Movia	100	102	106	115	115	117
NT	100	102	107	118	119	122
Sydtrafik	100	98	102	112	116	119
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>101</b>	<b>105</b>	<b>114</b>	<b>115</b>	<b>119</b>

\* 2019 = Indeks 100

### Udviklingen i antal køreplanstimer

Antallet af køreplanstimer forventes samlet set at falde med 7 pct. fra 2019 til 2024, hvor det største fald ses, er i 2023 og i år. Der er dog store forskelle mellem de forskellige trafikskaber. En stor del af faldet hos FynBus og Movia dækker over, at der er etableret Metro og Letbane i København og Odense, som har erstattet eksisterende buslinjer.

<sup>1</sup> Dette er forklaret nærmere i notatet "Baggrunden for trafikskabernes pressede økonomi" fra september 2023.

**Tabel 2: Udviklingen i antal køreplanstimer 2019-2024 (2019 = indeks 100)**

	R 2019	R 2020	R 2021	R 2022	FC 2023	B 2024
BAT	100	100	98	98	98	96
Fynbus	100	100	100	97	91	88
Midttrafik	100	98	98	98	93	89
Movia	100	96	96	97	97	96
NT	100	99	99	98	95	92
Sydtrafik	100	99	96	95	93	92
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>98</b>	<b>97</b>	<b>97</b>	<b>95</b>	<b>93</b>

Henset til, at trafiksekskabernes udgifter til operatørerne steg med 15 pct. per køreplanstime, som de kun i begrænset omfang er blevet kompenseret for, er nedgangen i antal køreplaner blevet mindre end frygtet sidste år. Det skyldes, at trafiksekskabernes ejere i kommuner og regioner har strakt sig meget langt for at holde hånden under den kollektive transport.

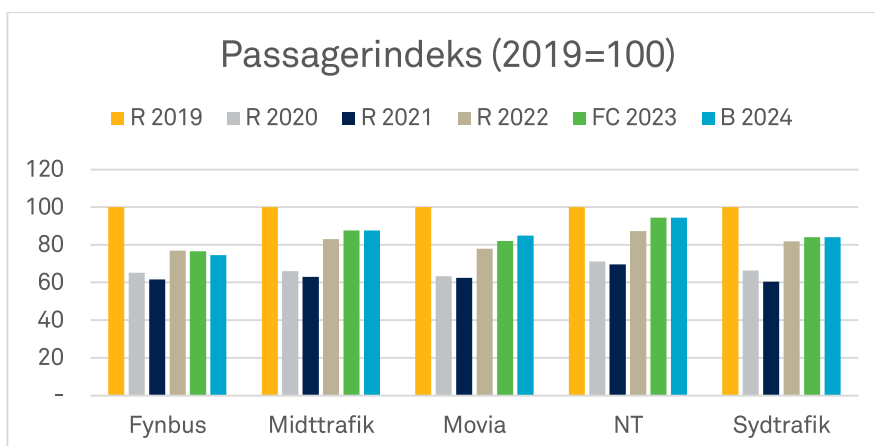
Men det har desværre været nødvendigt at skære i servicen for at få økonomien til at hænge sammen, og det mærkes hårdere nogen steder end andre, hårdst i yderområderne.

### Udvikling i antal passagerer og den nye normal

Som det ses af figur 2, førte corona og de efterfølgende nedlukninger til et fald i passagertallet fra 2019 til 2020 på ca. 35 pct. Den efterfølgende tilbagevenden af passagerne til den kollektive trafik har været stabil, og er kommet langsomt men gradvist. Det er forventningen, at passagertallene i 2024 vil nå op på mellem 80 og 90 pct. af passagertallet i 2019 for de fleste selskabers vedkommende. Men det er usikkert, om den seneste takststigning, som er historisk høj, vil påvirke passagertallet.

Det skal bemærkes, at det generelt er svært at komme over indeks 90, fordi danskerne i dag arbejder og rejser på en anden måde end før corona, hvor hjemmearbejde og onlinemøder er blevet hverdag, ligesom flere købte bil under corona. Dette mønster ses i øvrigt over hele verden, og "den nye normal" i dag er omkring 90 pct. af 2019.

**Figur 1: Udviklingen i antal passagerer**

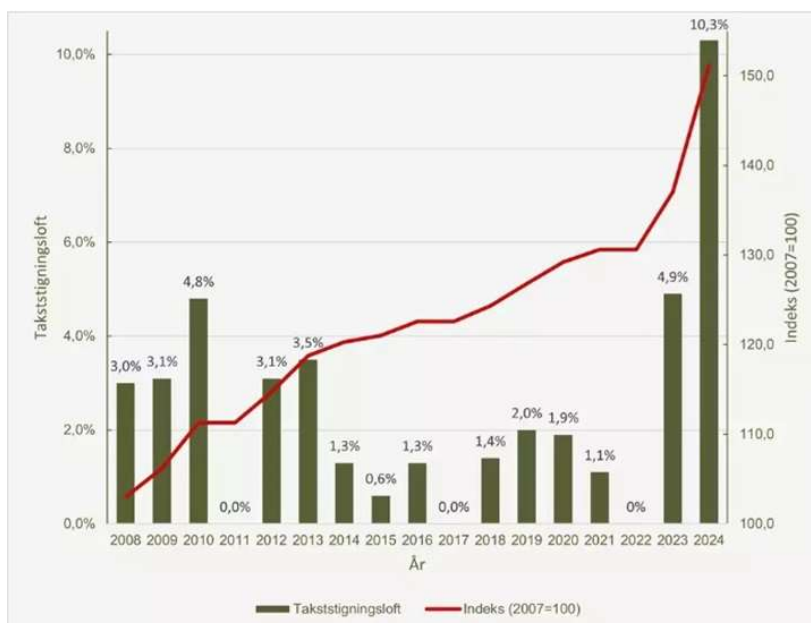


## Statskompensation, indtægtstab og takststigning

Da samfundet blev lukket ned i 2020 pga. corona prioriterede staten opretholdelse af den kollektive trafik. Trafikselskaberne blev fuldt kompenseret frem til Danmark blev åbnet op marts 2022, men ikke derefter, selvom passagererne ikke kom tilbage med det samme. Der er derefter alene ydet en delvis støtte for det passagertab og den efterfølgende inflation. Med finansloven for 2023 fik trafikselskaberne et tilskud på 140 mio. kr. i 2023 pga. stigende brændstofpriser. Dette skal ses i forhold til, at operatørudgifterne er steget med over 700 mio. kr. fra 2020 til 2023.

Den gældende model for takststigninger indebærer, at trafikselskaberne kun må hæve taksterne én gang årligt i januar. Den manglende samtidighed mellem udgiftsstigninger og mulighed for at hæve taksterne har vist sig ikke at fungere i tider med inflation, og alene i 2023 medførte den et samlet indtægtstab på omkring 250 mio. kr. I figur 2. ses udviklingen i takststigningsloftet fra 2008-2024 og udviklingen i de omkostninger, som indgår i modellen.

**Figur 2: Takststigningsloftet fra 2008-2024**



Kilde: Trafikstyrelsen

Takststigningsloftet i januar 2024 var historisk højt på 10,4 pct. De øgede billetindtægter er tiltrængte i trafikselskabernes pressede økonomi, men så stor en stigning risikerer at påvirke antallet af passagerer, hvilket kan give et indtægtstab, og det giver er en usikkerhed.