1. april 2025

**FORKLARING PÅ ØKONOMISKE NØGLETAL FOR BANER 2019 - 2025**

Trafikselskaberne i Danmark har som i tidligere år til KL og Danske Regioner udarbejdet et regneark med økonomiske nøgletal for banerne (bilag 2). Tallene viser udviklingen for hver bane samt en samlet oversigt. Derudover er der lavet en figur, som viser udviklingen i el- og dieselpriser siden 2021, som er indsat nederst i dette notat.

Regnearket er en opdatering af det regneark, trafikselskaberne udarbejdede sidste år, med nogle få forskelle: Der er tilføjet en kolonne med angivelse af togkilometer, hvor det har været muligt. Regnearket for 2025 angiver i kolonne 9 indtægter delt med operatørudgifter, som viser hvor stor en del af operatørudgifterne, der er dækket af passagerindtægter for baneområdet. I kolonne 10 angives operatørudgifter minus indtægter minus statskompensation.

Nedenfor gives en kort forklaring på de vigtigste kolonner i regnearket med fokus på 2024 og 2025.[[1]](#footnote-1) Forklaringen tager udgangspunkt i **faste priser**.

**Kolonne 1: Udviklingen i køreplanstimer (NB se også indeks i kolonne 2)**

Antallet af køreplantimer for banerne er steget med 42 pct. siden 2019 og har de sidste år ligget nogenlunde stabilt. Den store stigning skyldes først og fremmest åbningen af Odense Letbane i 2022. Fra 2024 til 2025 forventes en samlet stigning i antallet af køreplantimer på 2 pct.

**Kolonne 2: Køreplanstimer – indeks**

Denne kolonne viser udviklingen i køreplantimer som indeks med 2019 som indeks 100. Se bemærkninger til kolonne 1.

**Kolonne 3: Antal passagerer (NB se også indeks i kolonne 4)**

Generelt har der været fremgang i antal passagerer som siden 2019 er steget med knap 10 mio. Selvom de fleste baner forventer flere passagerer, skyldes stigningen som nævnt først og fremmest åbningen af Odense Letbane. Der forventes en samlet passagerfremgang på 4. pct i 2025 sammenlignet med 2024.[[2]](#footnote-2)

**Kolonne 4: Passagertal indeks**

Se forklaring til kolonne 3.

**Kolonne 5: Passagerindtægter**

Passagerindtægterne har været stigende. Både som følge af flere passagerer men også som følge af prisjusteringer i 2024. Fra 2024 til 2025 forventes en stigning i passagerindtægter på 7 pct. målt i faste priser. Det bidrager til at fastholde selvfinansieringsgraden.

**Kolonne 6: Operatørudgifter**

Operatørudgifter for banerne forventes at stige med 5 pct. fra 2024 til 2025, svarende til 1 pct. i faste priser., primært som følge af øget drift. Operatørudgifterne er vist inkl. investeringstilskud.

**Kolonne 7: Operatørudgifter per køreplantime mio. kr.**

Kolonne 7 viser operatørudgifterne per køreplantime i mio. kr. Se også forklaring på kolonne 8.

**Kolonne 8: Operatørudgifter per køreplantime indeks**

Målt i faste priser forventes de gennemsnitlige operatørudgifter per køreplantime i banerne at blive 85 pct. af 2019. har operatørudgifterne pr. køreplantime samlet været stabilt i 2023 og 2024, og samlet forventes et lille fald i 2025 på 1 pct., målt i faste priser.

**Kolonne 9: Indtægter delt med operatørudgifter**

Indtægter delt med operatørudgifter for banerne viser hvor stor en del af operatørudgifterne, der er dækket af passagerindtægter for baneområdet. Det forventes at ligge stabilt i 2024 og 2025. Niveauet varierer dog mellem banerne, hvor de strækninger med høj passagerefterspørgsel har relativt højere indtægter delt med operatørudgifter.

**Kolonne 10:** **Operatørudgifter minus indtægter minus statskompensation**

Operatørudgifter minus indtægter minus statskompensation giver et indtryk af tilskudsbehovet for banerne. Dette er fortsat højere end før corona-pandemien, men er stabiliseret siden 2022. I 2025 forventes operatørudgifter minus indtægter minus statskompensation tilskudsbehov at ende på 821 mio. kr., hvilket er en lille stigning på 1,4 pct i forhold til 2024, som er mindre end stigningen i antal køreplantimer i forhold til 2024.

**Kolonne 11:** **Statskompensation**

Med finansloven for 2023 fik trafikselskaberne et tilskud på 140 mio. kr. i 2023 pga. stigende brændstofpriser. Dette tilskud dækkede ikke fuldt ud de stigende ekstra omkostninger i trafikken. I 2024 er der gennemført en mindre regulering mellem de modtagne statstilskud mellem trafikselskaberne. Trafikselskaberne forventer ikke at modtage statstilskud i 2025.

**Kolonne 12: Togkilometer**

Kolonnen togkilometer er indsat for Movia, NT og Sydtrafik. Det har ikke været muligt for de øvrige trafikselskaber. Antallet af togkilometer er samlet steget med 8,6 pct. siden 2019 for de tre trafikselskaber, Fra 2024 til 2025 forventes en stigning på 8,2 pct.

**Figur: Udvikling i priserne på diesel og el**

Udgifterne til diesel og el steg voldsomt i 2022 og 2023, og selvom de er stabiliseret i 2024 er priserne stadig godt 20 pct. højere end i 2019.

**UDVIKLINGEN I UDGIFTERNE TIL DIESEL OG EL**

Figur 1 viser hvordan udgifterne til el- og diesel steg voldsomt i 2022 og 2023, og selvom de er stabiliseret i 2024, er priserne stadig godt 20 pct. højere end i 2019.

**Figur 1: Udviklingen i omkostningsindeks for diesel og el 2021-2024**

# 

1. Sydtrafik overgik til nye kontrakter 2021, hvor de kun har nettobeløb. Dvs. deres tal er ikke sammenlignelige med de andre trafikselskaber, hvor vi indberetter operatørudgiften. Sydtrafik holdes derfor ude af totallinjen [↑](#footnote-ref-1)
2. [↑](#footnote-ref-2)