4. marts 2025

**FORKLARING PÅ ØKONOMISKE NØGLETAL FOR BUSDRIFTEN 2019 - 2024**

Trafikselskaberne i Danmark har som i tidligere år til KL og Danske Regioner udarbejdet et regneark med økonomiske nøgletal (bilag 1). Tallene vises for hver kommune og region i de enkelte trafikselskaber, ligesom der er lavet en samlet oversigt for alle. Derudover er der lavet et regneark, som viser udviklingen i el- og dieselpriser siden 2019 (bilag 2). Regnearket er en opdatering af det regneark, Trafikselskaberne udarbejdede sidste år. Nedenfor gives en kort forklaring på hvad hver kolonne i regnearket om de økonomiske nøgletal beskriver, med særlig fokus på 2024 og 2025.

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

Efter nogle økonomisk hårde år, som flere steder har budt på serviceforringelser, er situationen stabiliseret og antallet af køreplantimer forventes i 2025 at være nogenlunde på niveau med sidste år. Samlet forventes et fald på 1 pct. fra 2024 til 2025.

Ses på udviklingen siden 2019 er antallet af køreplanstimer er faldet i alle selskaber. og samlet set med ca. 8 pct. i gennemsnit fra 2019 til 2025. Det største fald er 16 pct. (BAT) og det mindste 5 pct. (Movia). En væsentlig del af faldet kan henføres til etableringen af Metro i Hovedstaden, hvor Cityringen åbnede i 2019, Nordhavnsmetroen i 2020 og Sydhavnsmetroen i 2024, Letbanens åbning i Odense i 2022. Reduktionen på gennemsnitligt 1 pct. fra 2024 til 2025 skyldes tildels helårsvirkning af bustilpasningen i Movia til Sydhavnsmetroen og andre tilpasninger i trafikservicen i kommuner og regioner.

**Kolonne 2: Køreplantimer – 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).**

Trafikselskaberne forventer generelt en passagerfremgang eller samme antal passagerer i 2025 som i 2024. Når Movia forventer en mindre nedgang på 2 pct., skyldes det primært tilpasninger til nye metrolinje til Sydhavnen og den kommende letbane i hovedstaden. Ses på de enkelte kommuner rundt i landet forventes en positiv udvikling de fleste steder.

Corona og de følgende nedlukninger fik mange tidligere passagerer til at købe bil, ligesom hjemmearbejde er blevet mere udbredt. Den efterfølgende tilbagevenden af passagerne til den kollektive trafik har været stabil.

Som det fremgår af kolonne 4, er det forventningen, at passagertallene i 2025 vil nå op på mellem 80 og 90 pct. af passagertallet i 2019 for de fleste trafikselskabers vedkommende, hvor NT forventer flere passagerer end i 2019.

**Kolonne 4: Passagertal indeks**

Se forklaring til kolonne 3.

**Kolonne 5: Passagerindtægter**

Takstmæssigt er inflationen, der tog fart fra starten af 2022, først afspejlet i taksterne fra januar 2024. Alle trafikselskaber pånær Fynbus og BAT har implementeret stigning i taksterne, så takstloftet på 10,3 pct. for 2024 blev fuldt udnyttet. Det er positivt, at tilpasningen af taksterne til de stigende omkostninger ikke har ført til generelt færre passagerer i den kollektive transport.

**Kolonne 6: Operatørudgifter**

Trafikselskabernes samlede operatørudgifter steg markant i 2021 og 2022 som følge af inflation, men de er nu ved at stabilisere sig. De samlede udgifter forventes at stige i løbende priser med 276,9 mio. kr. fra 2024 til 2025 svarende til ca. 4 pct., hvilket er på niveau med forventningen til pris og lønstigningerne fra KL.

**Kolonne 7: Operatørudgifter per køreplantime indeks**

Operatørudgifterne pr. køreplantime er steget ca. 14 pct. fra 2019 til 2022 som følge af inflationen, hvorefter de er stabiliseret. Fra 2024 til 2025 forventes en stigning på godt 5 pct. i løbende priser.

**Kolonne 8: Indtægter delt med operatørudgifter**

Indtægter delt med operatørudgifter forventes at stige i 2024 og 2025. Indtægter delt med operatørudgifter varierer fortsat meget mellem land og by.

**Kolonne 9: Operatørudgifter minus indtægter minus statskompensation**

For 2023, 2024 og 2025 forventes en lavere ejerbetaling end i 2022. Ejerbetalingen forventes nu at have nået et stabilt højere niveau end før corona og inflationskrisen. Tilskudsbehovet forventes i 2025 forventes at være 231,4 mio. kr. højere end i 2024.

**Kolonne 10: 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.

**BILAG 2: UDVIKLINGEN I UDGIFTERNE TIL DIESEL OG EL**

Bilag 2 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**

#