

6. april 2025

OVERORDNET FORKLARING PÅ UDVIKLINGEN I TRAFIKSELSKABERNES ØKONOMI 2019-2025

Trafikselskaberne har i år udarbejdet tre regneark, som belyser de økonomiske nøgletal:

1. Et for busser (bilag 1, og forklaring i bilag 1.1)
2. Et for baner (bilag 2, og forklaring i bilag 2.1)
3. Et samlet, dvs både bus, lokalbaner og flextrafik (bilag 3, og forklaring i bilag 3.1)

Regnearkene bygger videre på de nøgletal, trafikselskaberne udarbejdede til KL og Danske Regioner sidste år, hvor der i år er tilføjet både faste og løbende priser.

Dette notat er en overordnet forklaring på hvad nøgletallene viser.

Voldsom stigning i priserne på diesel og el 2022-2024 har påvirket økonomien

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. Det har haft stor betydning for økonomien. Målt i faste priser var trafikselskabernes operatørudgifter pr. time også højest i 2022 og 2023 på hhv. indeks 106 og 104 i forhold til 2019. Årsagen er at busser og baner bruger mere diesel og el end der indregnes i den generelle PL.

I 2024 og 2025 er operatørudgifterne pr. køreplantime for bus, målt i faste priser mellem indeks 100 og 101, hvilket viser en effektiv drift.

Flere passager og flere indtægter

De økonomisk hårde år med corona og inflation, som betød statstilskud til trafikselskaberne og merudgifter til kommuner og regionerne samt behov for beslutninger om servicetilpasninger flere steder, ser i 2024 ud til at være overstået. I 2024 har trafikselskaberne endelig kunnet hæve taksterne med den inflation som var i 2022 og 2023 og økonomien er i 2024 ved at stabilisere sig og udviklingen er ved at vende i en mere positiv retning. Flere steder opleves passagerfremgang og i faste priser steg passagerindtægterne samlet med 135 mio. kr. fra 2023 til 2024 og forventes også at stige i 2025.

Høj takststigning påvirkede tilsyneladende ikke passagertal

Takststigningen i januar 2024 var historisk høj. Trafikstyrelsen havde udmeldt et takststigningsloft på 10,3 pct., som blev udnyttet fuldt i de fleste selskaber. Takststigningsloftet for 2024 var beregnet på baggrund af den høje inflation i 2022 og 2023. Den høje takststigning gav anledning til bekymring for, om passagererne ville fravælge den kollektive trafik. Den bekymring har tilsyneladende vist sig at være ubegrundet.



De steder, hvor det har været muligt at fastholde og forbedre servicen, har de fleste trafikselskaber oplevet en passagerfremgang. Det viser, at passagererne gerne vil benytte den kollektive trafik, hvis tilbuddet er attraktivt nok. Omvendt har serviceforringelser også kunne mærkes med lokale passagerfald.

Udviklingen i køreplantimer og passagertal i busserne

Køreplantimerne i bus lå i 2024 på knap 8 mio. hvilket svarer til 93 pct. af 2019 i gennemsnit for alle trafikselskaber. Antallet af køreplantimer i 2025 og vil være stort set det samme som i 2024 i de fleste selskaber. Samlet er der tale om en lille nedgang på 1 pct. fra 2024 til 2025, som kan tilskrives tilpasninger til sydhavnsmetroen i København. På Bornholm forventes dog en større nedgang på knap 6.000 køreplantimer, svarende til et fald på 7 pct. Der er i perioden fra 2019 til 2024 gennemført store tilpasninger af bustrafikken til metro og letbane i København og Odense og det giver et fald i køreplantimer og buspassagertal, men skyldes jo kun at passagererne er flyttet fra én form for kollektiv transport til en anden.

I 2024 rejste ca. 254 mio. passager med bus, svarende til i gennemsnit 84 pct. af passagertallet i 2019, jf. også metro- og letbaneåbning. Samlet ligger passagertallet i busserne mellem 80 og 90 pct. af 2019 de allerfleste steder. De fleste trafikselskaber rapporterer ikke ift. 2019, men arbejder ud fra, at vi i dag er i et nyt normal grundet nye rejse- og arbejdsmønstre efter corona, ligesom passagertallet også afspejler udviklingen i antal køreplantimer.

Passagervækst hos banerne skyldes særligt Odense Letbane

Banerne, der omfatter både privatbaneselskaber og Odense og Århus Letbane, har fra 2019 til 2024 øget antallet af køreplantimer med 39 pct. og har i samme periode øget antallet af passagerer med ca. 10 mio. svarende til 51 pct. Der forventes flere køreplantimer og flere passagerer i 2025 hos de fleste selskaber. Den helt store vækst i køreplanteantallet og passagerfremgang skyldes åbningen af Odense Letbane i 2022.

Banernes udgifter per køreplantimer forventes at falde i 2025 sammenlignet med 2024 de fleste steder.

Nye strategier og fleksible løsninger gør den kollektive trafik mere effektiv

Trafikselskaberne arbejder målrettet med at skabe mest mulig kollektiv trafik til flest mulige passagerer inden for de eksisterende økonomiske rammer. I de senere år har trafikselskaberne sammen med kommuner og regioner arbejdet med mobilitetsplaner, som har fokus på bedre og mere hyppig service på hovedruterne, hvor der er passagergrundlag til det. Nogle steder, hvor passagergrundlaget er tyndt, er busser med et meget lille passagerunderlag erstattet med åben flextrafik suppleret med nye fleksible løsninger som samkørsel og fleksible busser, som kører passagererne til trafikknudepunkter. De første erfaringer viser, at passagererne har taget godt imod det. Trafikselskaberne har derfor opfordret til flere storskalaforøg og til en modernisering af lov om trafikselskaber.

Geografiske forskelle og politiske beslutninger

Regnearkene viser antal køreplantimer og passagertal fordelt på kommuner og regioner. Der er store forskelle og ingen entydige forklaringer. Tyndt befolkede områder, hvor servicen er blevet beskåret, vil ofte afspejle sig i et fald antal passagerer, men det opvejes nogle steder af andre alternativer.

Men det samme ses i flere provinsbyer, hvor der politisk er valgt at skære i antal køreplantimer, eksempelvis Holstebro. Det anbefales at inddrage trafikelskaberne, hvis der er behov for uddybende forklaringer vedr. de enkelte kommuner og regioner.

Passagerindtægter dækker mere af udgifterne

Takststigningen fra januar 2024 og passagerens tilbagevenden afspejler sig i, at passagerindtægterne de fleste steder dækker mere af udgifterne end tidligere, hvilket betyder, at kommuner og regioners tilskud til den kollektive trafik bliver reduceret tilsvarende.

Stabile og lave fællesudgifter

Siden 2019 har trafikelskabernes fællesudgifter (/supportudgifter) ligget stabilt på mellem 11 og 12 pct. Fællesudgifterne forventes at udgøre knap 12 pct. af de samlede udgifter målt i faste priser i 2025, hvilket er det samme som i 2019. Skånetrafiken har mundtligt oplyst, at deres fællesudgifter er 18 pct. De lave fællesudgifter i trafikelskaberne i Danmark skyldes løbende fokus på effektivisering og stram økonomisk styring. Målt i faste priser er de samlede udgifter reduceret med 1 pct. fra 2019-2024 og de forventes at falde yderligere i 2025.

Tilskudsbehov stabiliseret

Tilskudsbehovet er stabiliseret og har i 2023 og 2024 været lavere end i 2022. Målt i faste priser forventes tilskudsbehovet at stige med 29,2 mio. i 2025 og med 329 mio. kr. målt i løbende priser. Det bemærkes, at der alt andet lige vil være tale om et stabilt niveau over tid, såfremt rente-, energi og lønudvikling samt niveau for operatøromkostninger udvikler sig stabilt.