



## Transportministeriet

### Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

15. juni 2022  
2022–2012

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 15. marts 2022 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

#### **Spørgsmål nr. 334:**

Vil ministeren i skematisk form oplyse de samlede årlige administrative omkostninger i 2020 for hver af de regionale busselskaber opgjort som alle omkostninger på nær honorar til driftsoperatører fordelt: pr. busrute, pr. gennemført udbud og pr. unik passager?

#### **Svar:**

Det kan indledningsvist oplyses, at det er kommunerne og regionerne, der sammen med deres regionale trafikselskab, er ansvarlige for at prioritere og planlægge den lokale busstrafik, jf. lov om trafikselskaber. På den baggrund har Transportministeriet bedt Trafikselskaberne i Danmark (TiD) om bidrag til besvarelsen af dette spørgsmål. TiD oplyser følgende, som jeg skal henholde mig til:

”Der spørges til 2020, men nøgletallene i regnskabet for 2020 er ikke dækkende i forhold til et normalår i den kollektive transport pga. COVID-19 restriktioner og deraf følgende stærk påvirkning på trafikselskabernes passagertal, som staten har kompenseret trafikselskaberne for, jf. aftale med KL og Danske Regioner. Trafikomfanget i 2020 blev efter opfordring fra bl.a. transportministeren opretholdt, for at den kollektive transport kunne sikre understøttelse af samfundskritiske funktioner. Selskaberne har således opgjort tal for både 2019 og 2020, hvor 2019 er et normalår uden corona, mens 2020 ikke er et normalt år på grund af corona.

Trafikselskaberne gør samtidig opmærksom på, at definitionen i det stillede spørgsmål af administration som ”*alle omkostninger på nær honorar til driftsoperatører*”, jf. besvarelse af spørgsmål 333 (TRU alm. del) indeholder en lang række udgifter udover det, der normalt er omfattet af en opgørelse af administrationsudgifter. Omkostninger udover kørselsudgifter til driftsoperatører omfatter



således udgifter til bl.a. billetterings- og rejsekortudstyr, stoppestedsvedligehold, udgifter til drift af Rejsekort og Rejseplan A/S osv. Af trafiksekskabernes samlede udgifter udgør kørselsudgifter til driftsoperatører typisk 85-90 pct., mens administrationsudgifter så som løn, husleje, IT etc. samlet udgør ca. 5 pct.

**Tabel 1: Trafiksekskabernes omkostninger eksklusive honorar til driftsoperatører for bus opgjort pr. køreplantime og pr. påstiger, 2019.**

	FynBus	Midttrafik	Movia	NT	Sydtrafik
<b>Alle omkostninger på nær honorar til driftsoperatører (1.000 kr.)</b>	77.403	196.681	511.137	103.384	79.241
<b>Pr. køreplantime (kr.)</b>	126	104	121	113	94
<b>Pr. påstiger (kr.)</b>	5,3	3,5	2,7	4,9	5,2

Anm.: BAT indgår ikke i tabellen, da BAT indgår organisatorisk i Bornholms Regionskommune, og derfor ikke er sammenlignelig med de øvrige trafiksekskaber. Endvidere indgår heller ikke de tre udmeldte økommuner, Ærø, Fanø og Samsø.  
Kilde: Trafiksekskaberne i Danmark (TiD).

**Tabel 2: Trafiksekskabernes omkostninger eksklusive honorar til driftsoperatører for bus opgjort pr. køreplantime og pr. påstiger, 2020.**

	FynBus	Midttrafik	Movia	NT	Sydtrafik
<b>Alle omkostninger på nær honorar til driftsoperatører (1.000 kr.)</b>	74.726	197.447	535.024	110.358	74.101
<b>Pr. køreplantime (kr.)</b>	122	106	131	121	89
<b>Pr. påstiger (kr.)</b>	7,9	5,0	4,5	8,7	7,4

Anm.: BAT indgår ikke i tabellen, da BAT indgår organisatorisk i Bornholms Regionskommune, og derfor ikke er sammenlignelig med de øvrige trafiksekskaber. Endvidere indgår heller ikke de tre udmeldte økommuner, Ærø, Fanø og Samsø.  
Kilde: Trafiksekskaberne i Danmark (TiD).

Det bemærkes, at tallene i tabel 1 og 2 ikke er egnede til at vise omkostningseffektiviteten hos trafiksekskaberne. Den kollektive transport i et givent område udgør et samlet kollektivt transportsystem, som er forskelligt påvirket af trængsel, indbyggertæthed, kapacitet i det samlede kollektive transportsystem mv. Rammevilkår, geografi og volumen påvirker omkostningerne:



- Omkostning pr. passager i større byer vil typisk være lavere end i mindre byer og landområder, da der oftest er flere passagerer på bussen.
- Busdriften påvirkes af, hvorvidt driften er planlagt ud fra en forsynings- eller serviceforpligtelse snarere end at optimere antallet af passagerer.
- Omkostningen ved kørsel på veje med trængsel i store busser bliver alt andet lige højere end at køre med små busser på veje uden trængsel.

Trafikselskaberne har ikke opgørelser, der viser data for udgifter fordelt pr. udbud.

Der opgøres ikke udgifter fordelt pr. busrute, men i stedet opgøres udgifter pr. køreplantime, hvilket giver et mere retvisende nøgletal, idet antal køreplantimer er et mål for driftsomfanget.

Der opgøres ikke unikke buspassagerer, men i stedet er udarbejdet en opgørelse over udgifter pr. påstiger. Dette skyldes, at trafikskaberne opgør antal påstigninger, men ikke unikke passagerer.”

Med venlig hilsen

Trine Bramsen