



Rapportering om udviklingen i den kollektive trafiksektor - Marts 2012

19. marts 2012

Forord

Nedenstående udgør Trafikstyrelsens første afrapportering i 2012 vedrørende udviklingen i den kollektive trafik. Afrapporteringen leveres efter aftale til departementet, hvert halve år.

Formålet med disse rapporter er at holde departementet underrettet om den overordnede udvikling om den kollektive trafiks takster, indtægter, passagertal mv.

I denne rapport gives en status for den seneste udvikling for passagertakster inden for offentlig servicetrafik med bus og tog og herudover indtægter og passagertal for bustrafikken. Det generelle billede er at trafikskaberne med taksterne for 2012 udnytter takststigningsloftet fuldt ud, og de trafikskaber, der har opsparet takststigning, forbruger typisk denne opsparring. Derudover er Rejsekortet så småt ved at få betydning som rejsehjemmel i den kollektive trafik. Derfor er der i denne rapport en kort status for udrulningen af Rejsekortet.

HyperCard er en nyskabelse, der blev introduceret som erstatning for uddannelseskortet i 2011. HyperCard er således en rabatordning for unge i gang med en ungdomsuddannelse. Overordnet set, må HyperCard anses for at være en succes. Status for resultaterne opnået med HyperCard beskrives nærmere i denne rapport.

Endelig indeholder nærværende rapport en opgørelse, der illustrerer sammenhængen mellem indkomst og forbruget af kollektiv trafik. Opgørelsen viser, at det tydeligvis er hustande med de laveste indkomster, som bruger den kollektive trafik mest, mens der er ret begrænset variation i, hvor meget de øvrige indkomst grupper benytter den kollektive trafik.

Takstudviklingen 2012

Baggrund

Trafiksekskabernes takster på billetter og kort må i gennemsnit ikke stige udover prisudviklingen, som fastsættes i henhold til bekendtgørelse nr. 251 af 22. marts 2010 om takststigning i offentlig servicetrafik i trafiksekskaberne m.v.¹.

Trafikstyrelsen udmeldte i foråret 2010 et takststigningsloft på 0,0% for 2011. På baggrund af indberetninger fra trafiksekskaberne har Trafikstyrelsen konstateret, at alle trafiksekskaber overholder takststigningsloftet.

Fra 2010 har trafiksekskaberne kunne opspare uforbrugt takststigning i op til to år. Hermed har trafiksekskaberne fået en øget fleksibilitet til at fordele takststigninger mere strategisk.

Trafiksekskabernes takststigninger

Trafiksekskaberne har indberettet de gennemsnitlige takststigninger for 2012, som fremgår af tabel 1, til Trafikstyrelsen.

Tabel 1. Trafiksekskabernes takststigninger for 2012 i procent-point samt opsparat takststigning. Endvidere antal påstigere, passagerindtægter og drifttilskud i 2010

Trafiksekskab	Opsparat fra tidl. år	Takststigning 2011-2012	Opsparat takststigning fra 2012	Påstigere (mio.)	Passagerindtægter (mio. kr.)	Tilskud (mio. kr.)
Movia hovedstaden	0,0	3,1	*			
Movia vest	0,0	3,1	0,0	208,9	1527,7	1770,4
Movia syd	0,0	3,1	0,0			
Nordjyllands Trafiksekskab	0,9	4,0	0,0	27,3	281,4	375,4
Midttrafik	0,0	3,1	0,0	78,6	681,0	817,5
Sydtrafik	0,8	3,8	0,1	23,1	259,9	346,7
FynBus	0,0	3,1	0,0	17,8	233,5	320,6
BAT (Bornholm)	1,7	2,2	2,6	1,7	26,8	19,6

*) Selskaberne i Hovedstaden lider grundet overgangen til Rejsekortet et provenutab i 2012. Da dette provenutabs størrelse endnu ikke er kendt, vurderes provenutabets størrelse ultimo 2012 og indgår således i takststigningsloftet for 2013. Kilde: Tal indberettet af trafiksekskaberne til Trafikstyrelsen.

Der er en stigning på godt 3% i antal påstigende passagerer i 2010 i forhold til 2009. Dette afspejles i trafiksekskabernes indtægter, der er steget mere end takststigningen i 2010.

Takster i hovedstadsområdet

Taksterne i hovedstadsområdet steg i 2012 med i gennemsnit 3,1 % som anført i tabel 1. Den forventede økonomiske effekt af takststigningen for de enkelte selskaber er 3,2 % for DSB S-tog, 2,9 % for DSB Re-tog, 3,1 % for Movia og 3,2 % for Metroselskabet. Takststigningen i 2012 blev udformet således at kontantbilletprisen fastholdes på 2011-niveau mens det er tilstræbt en ensartet takststigning for de øvrige produkter.

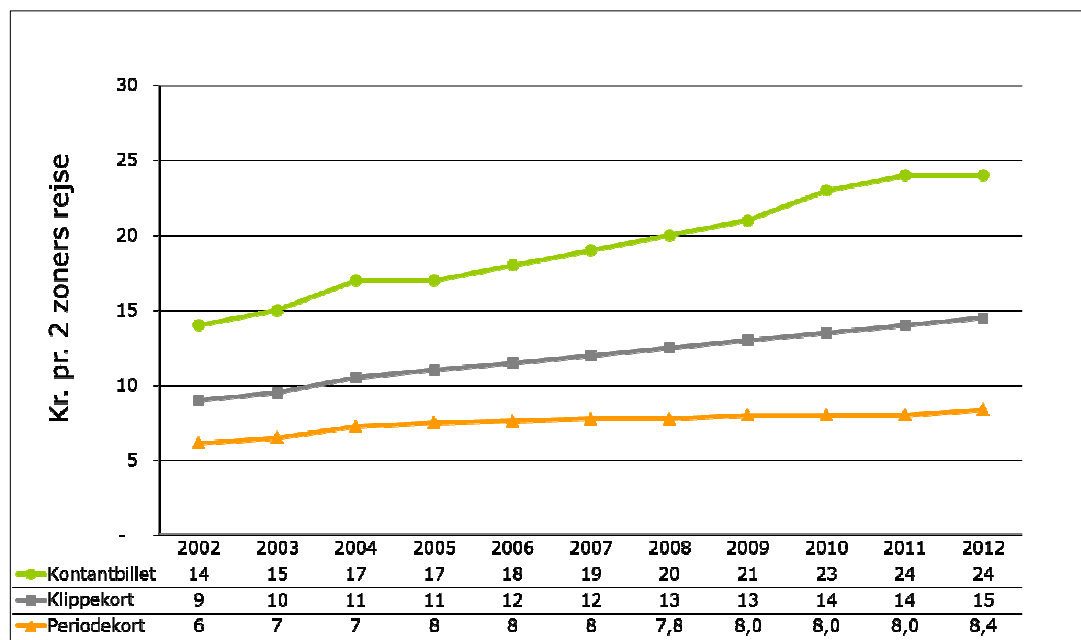
¹ Tidligere har bekendtgørelse nr. 1138 af 2. oktober 2007 reguleret området.

Tabel 2 Takststigninger i 2012 i hovedstadsområder fordelt på hovedprodukter, samt rejsefordeling 2011

Hovedprodukter	Takststigning	Rejsefordeling
Periodekort*	3,4 pct.	61,8 pct.
Klippekort	3,7 pct.	30,5 pct.
Kontantbilletter	0 pct.	5,8 pct.
Andet**	3,3 pct.	1,9 pct.
Gennemsnitlig stigning	3,1 pct.	

Rejsekort udgjorde i 2011 ca. 0,03% af rejserne i hovedstadsområdet og indgår ikke i tabellen. *Periodekort indeholder rejser på voksenperiodekort, børneperiodekort, SU-kort, Uddannelseskort, HyperCard, FlexCard og pensionistkort samt kombinerede periodekort og kontantbillet/klippekort rejser. **Andet indeholder bl.a. Copenhagen Card, Citypass og 24-timers billetter.

Figur 1 Udvikling i periode 2002 – 2012 i prisen pr. rejse for henholdsvis kontantbilletter, klippekort og periodekort opgjort i løbende priser



I opgørelse er det forudsat at der månedligt gennemføres 40 rejser på et periodekort

Takster i de øvrige trafikselskaber

Movia Vest

I Movia Vest er Rejsekortet blevet indført og klippekortet er udfaset. Alligevel er den eksisterende takststruktur blevet opretholdt, da rejsekortet har overtaget klippekorttaksterne. Den gennemsnitlige takststigning i 2012 var på 3,1%. Dette tal dækker over en gennemsnitlig takststigning for periodekort på 4,82%, en stigning i rejsekorttaksterne på 3,5% og et fald i kontantbilletpriserne på 7,7%.

Movia Syd

I Movia Syd er Rejsekortet blevet indført i 2011, som erstatning for de tidligere elektroniske Boomerangkort, værdikort og periodekort. Samtidig med indførelsen af Rejsekortet blev indført nye og mindre zoner i takstområde Syd. På den baggrund er takststigningen blevet beregnet til 5,7% for Rejsekort flex og 4,8% for Rejsekort personlig. Kontantbilletpriserne er uændrede i 2012 i forhold til 2011. Den gennemsnitlige takststigning for Movia Syd er dermed på 3,1%.

Nordjyllands Trafikselskab

Nordjyllandstrafikselskab har i 2012 en takststigning på 4,0%. Dette er højere end takststigningsloftet og skyldes, at Nordjyllands Trafikselskab har opsparet 0,9%-point fra tidligere år. Takststigningen på 4,0% fordeler sig med takststigninger på 11,1% på kontantbilletter og 2,9% på periodekort, mens klippekort- og rejsekorttakster holdes i ro. Nordjyllands Trafikselskab har i 2011 påbegyndt udrulningen af rejsekortet. Sideløbende med denne udrulning fastholdes de øvrige rejsehjemmeler.

Midttrafik

I Midttrafik eksisterer to prissystemer. Det ene omfatter Midttrafik Øst, Syd og Midt og det andet Midttrafik Vest. Takststigningerne i de to prissystemer er omtrent lige store og er for begges vedkommende især placeret på klippekort, men også i mindre grad på periodekort. Kontantbilletprisen holdes uændret i hele Midttrafik. Gennemsnitlige er Midttrafiks takststigning i 2012 på 3,1%.

Sydtrafik

Sydtrafik har i 2012 en takststigning på 3,8%. Dette er højere end takststigningsloftet for 2012 og skyldes, at Sydtrafik har opsparet 0,8%-point fra tidligere år. Sydtrafik har fortsat en opsparing på 0,1% til benyttelse i 2013 eller 2014. Samtidig med takstændringen i 2012 har Sydtrafik ændret en zonestructur, så zonestørrelsen nu er harmoniseret i hele Sydtrafik. Sydtrafiks takststigning har medført en harmonisering af taksterne på kontantbilletter i VEST og ØST samt en reduceret rabat på klippekort og periodekort. Klippekortrabatten for pensionister er bortfaldet. Med denne ændring er der gennemført en harmonisering af takststrukturerne for samtlige takstområder i hele Sydtrafik, hvormed Sydtrafik lever op til målet i trafiksektorsloven om at tilstræbe ensartede og overskuelige takstsystemer for passagererne.

Fynbus

Fynbus udnytter takststigningsloftet på 3,1% i 2012. Der ses især stigninger på kontantbilletter (7,9%) og SMS-billetter (9,0%) som endvidere er blevet prismæssigt harmoniseret. Ydermere ses små prisstigninger på periodekort. Prisen på kvikkortbilletter er faldet med 16,7%, og prisen på 10-turskort fastholdes uændret.

BAT

BAT udnytter i 2012 kun delvist takststigningsloftet. Således ses en gennemsnitlig takststigning på 2,2%, hvorved BAT har opsparet 2,6% til benyttelse i 2013 eller 2014. Takststigningerne på Bornholm ses på klippekort samt periodekort, hvorimod kontantbilletternes priser fastholdes på det foregåendes års niveau.

Trafikselskaberne generelt

Generelt ses at Rejsekortet er ved at blive indført i flere trafiksekskaber. Dette gøres efter forskellige metoder og prissætninger, men generelt indføres Rejsekortet til en lavere takst end det er tanken for Rejsekortet på længere sigt. Flere trafiksekskaber bruger af deres opsparing, og typisk har trafiksekskaberne valgt en ikke-lineær takststigning, hvor taksten for en produktgruppe holdes i ro, mens de øvrige produktgrupper stiger mere end takststigningsloftet. Enkelte steder ses betydelige takstfald på nogle produktgrupper. Fx falder kvikkorttaksterne med 16,7% i Fynbus, og kontantbilletter med 7,7% i Movia Vest.

Udviklingen i taksterne hos trafiksekskaberne

Det vægtede landsgennemsnit for takststigningerne i perioden 2007 - 2012 svinger, som det ses af tabel 3, mellem 1,5% og 3,2%. I 2011 er takststigningerne markant lavere end i de øvrige år, hvilket skal ses i lyset af der ved fastsættelsen af takststigningsloftet blev foretaget efterkorrektioner (niveauekorrektion) for fejlsløen i 2009 og 2010, hvor den økonomiske krise havde større indvirkning på økonomien end ventet. At takststigningsloftet er oppe på 3,2% for 2012 skyldes især, stigninger i brændstofpriserne. Prisen på kollektiv trafik er således steget markant mere end de øvrige forbrugerpriser. Samlet set er taksterne de sidste 10 år steget med 45,6%.

Tabel 3 Trafikselskabernes gennemsnitlige procentvis takstudvikling i perioden 2007-2012 samt den summerede udvikling over perioden 2002-2012

Trafikselskab	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Udvikling 2002-2012
Movia hovedstaden	2,6	3,0	2,7	2,8	2,0	3,1	47,2
Movia vest	2,6	3,0	3,1	3,5	1,3	3,1	47,7
Movia syd	2,6	3,0	3,1	3,1	1,7	3,1	47,7
Nordjyllands Trafikselskab	3,0	2,9	3,1	3,9	0,0	4,0	43,3
Midttrafik	3,2	3,0	3,1	3,1	1,7	3,1	42,5
Sydtrafik	3,2	2,9	2,9	4,0	0,0	3,8	43,5
Fynbus	3,0	3,0	3,1	3,0	1,8	3,1	44,1
BAT	5,0	0,0	3,1	3,1	0,0	2,2	30,7
Vægtet landsgennemsnit	2,9	3,0	2,9	3,1	1,5	3,2	45,6

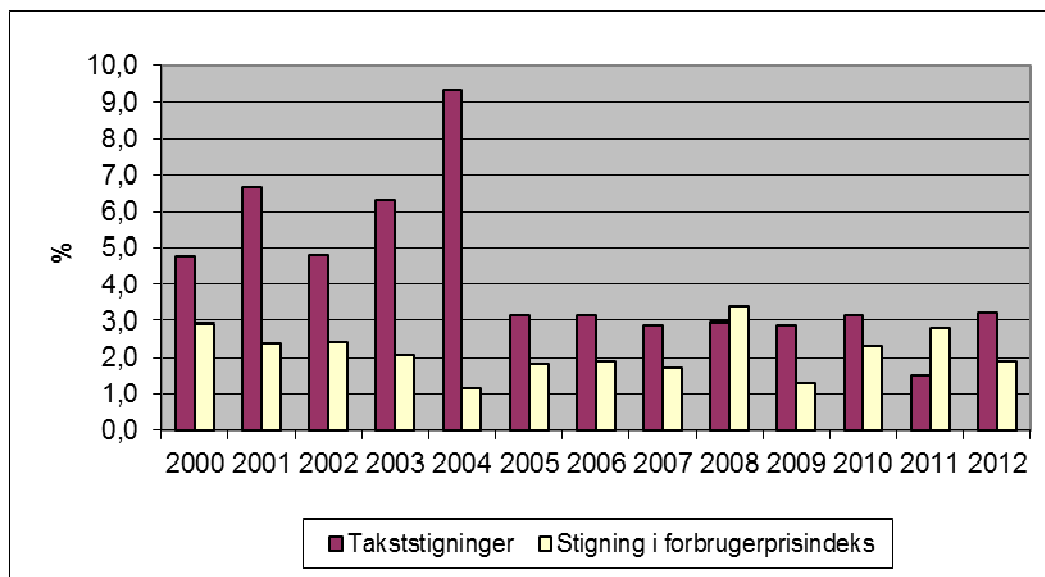
Noter: Data for 2007 fra Midttrafik og FynBus muliggør ikke en præcis opgørelse og skal derfor tages med et vist forbehold. De vægtede landsgennemsnit for takstudviklingen er beregnet på baggrund af trafikselskabernes indberettede regnskabs- og budgettal for passagerindtægter.

Kilde: Tal indberettet af trafikselskaberne til Trafikstyrelsen

I figur 2 nedenfor ses de gennemsnitlige takststigninger (vægtet landsgennemsnit) i forhold til stigningerne i forbrugerprisen for perioden 2000 til 2012. Den for 2012 benyttede stigning i forbrugerprisen er den af Finansministeriet skønnede værdi jf. Finansministeriets Økonomisk Administrative Vejledning.

Det ses, at takststigningerne var betydelige i 2004 og årene før. Udviklingen omkring 2004 skal ses i lyset af bortfaldet af den statslige kompensationsordning for nedsættelse af taksterne i den lokale og regionale kollektive trafik i netop 2004. Det ses endvidere, at taksterne er holdt nogenlunde i ro i de senere år, hvor takststigningsloftet har været gældende. Dog har takststigningerne været lidt højere end forbrugerpriserne, hvilket bl.a. skyldes kraftige stigninger i brændstofpriserne.

Figur 2 Trafikselskabernes gennemsnitlige takststigning angivet som et vægtet landsgennemsnit og stigning i forbrugerpriserne, 2000-2012

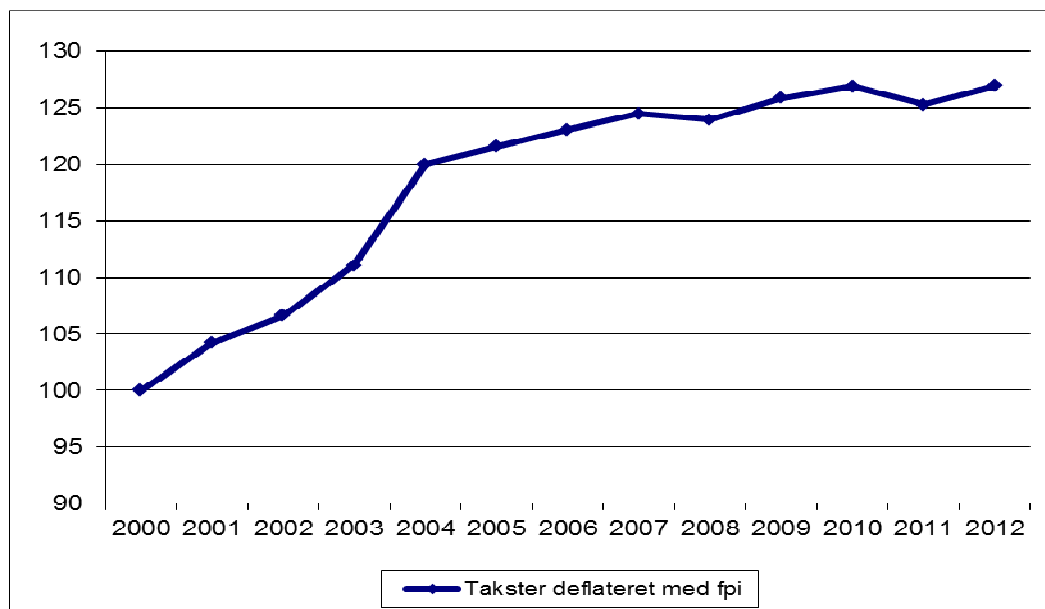


Kilde: For perioden 2000-2002: "Analyse af amters og kommuners administration af det statslige tilskud til takstnedsættelser i den lokale og regionale kollektive trafik 1997-2003", rapport udgivet af Trafikministeriet, 2004. For perioden 2003-2004: "Passagerudvikling 2003-2007", rapport udgivet af Danske Regioner og trafikselskaberne. For perioden 2005-2012: Data indberettet af trafikselskaberne til Trafikstyrelsen. Danmarks Statistik og Finansministeriets Økonomisk Administrative Vejledning

I nedenstående figur 3 ses den reelle udviklingen af trafikskabernes takster i perioden 2000-2012, dvs. taksterne deflateret med den årlige stigning i forbrugerprisindekset.

Siden 2000 er taksterne steget med næsten 30% mere end udviklingen i forbrugerprisindekset. Siden 2005 har takstudviklingen dog været moderat.

Figur 3 Trafikskabernes takstudvikling deflateret med forbrugerprisindekset (2000=100)



Kilde: For perioden 2000-2002: "Analyse af amters og kommuners administration af det statslige tilskud til takstnedsættelser i den lokale og regionale kollektive trafik 1997-2003", rapport udgivet af Trafikministeriet, 2004. For perioden 2003-2004: "Passager udvikling 2003-2007", rapport udgivet af Danske Regioner og trafikskaberne. For perioden 2005-2012: Data indberettet af trafikskaberne til Trafikstyrelsen. Danmarks Statistik og Finansministeriets Økonomisk Administrative Vejledning.

DSB, DSB Øresund og Arrivas takster

DSB, DSB Øresund og Arriva's takster er gældende for rejser ud og ind af hovedstadsområdet og de øvrige takstområder i landets trafikskaber. Siden 2009 har disse takster i gennemsnit ikke måtte overstige takststigningsloftet, som jf. ovenfor også er gældende for trafikskaberne.

DSB, DSB Øresund og Arriva's takster er i 2012 i gennemsnit steget med 3,1%. Den gennemsnitlige takststigning dækker over en samlet takststigning på papirbilletter på 3,6%, hvilket giver mulighed for at gøre de gennemsnitlige rejsekorttakster lavere end papirbilletterne.

For papirprodukterne stiger normalprisbilletter 3,2 %, 10-turskort 5% og pendlerkort 25%. Prisforskellen mellem Rejsekortet og papirbilletterne forventes at blive 6 % for normalprisbilletter, 8% for 10-turskort og 9% for pendlerkort. Arriva og DSB er dog ikke i skrivende stund blevet enig om rejsekorttaksterne, og af samme grund er udrulningen af Rejsekortet til de landsdækkende togrejser udskudt og forventes gennemført sommeren 2012.

Den særlige øresundstakst for rejser over Øresund er fra 2011 til 2012 i gennemsnit steget med ca. 2,1%.

Taksterne 2013

Loftet for takststigningen i 2013 forventes opgjort til 3,5%. Endvidere kan opsparede takststigninger fra 2012 benyttes i 2013, se tabel 1.

I opgørelse af takststigningsloftet for 2013 indgår bl.a. en niveauekorrektion for eventuelle fejlskøn vedrørende takststigningsloftet for 2010-2012. Denne

niveauekorrektion er foreløbigt opgjort til 1,6% og skyldes bl.a. at brændstofpriserne har været højere i 2011 end forventet.

Rejsekortets udrulning

Nedenfor er kort skitseret status for udrulningen af Rejsekortet opdelt på de takstområder, hvori udrulningen indtil videre er foregået.

Hovedstadsområdet

Rejsekortet kan bruges i alle tog og metroen samt i en lang række busser. Fra 1. februar 2012 kan Rejsekortet bruges på knap 100 forskellige ruter i den sydlige og vestlige del af Hovedstadsområdet. Fra maj koples busserne i city og på Amager på rejsekortsystemet, og fra juli kommer busserne i Nordsjælland med. Derefter kan Rejsekortet benyttes i alle busser i Hovedstadsområdet.

Movia Vest

I takstområdet Movia Vest blev klippekort til bus og tog fra 1. oktober 2011 afløst af Rejsekortet. Det er således ikke muligt at købe klippekort til rejser inden for Movia Vest, mens det fortsat er muligt at benytte klippekort, som blev købt inden salget stoppede 1. april 2011.

Movia Syd

I takstområdet Movia Syd blev de såkaldte boomerangkort, periodekort og værdikort fra oktober 2011 erstattet af Rejsekortet. De nævnte kort kan således ikke bruges mere i Movia Syd.

NT-området

I Nordjyllands Trafikselskab har Rejsekortet kunnet benyttes siden 10. oktober 2011 i en række bybusser, lokalruter, servicebusser og natbusser i Ålborg. Derudover kan det benyttes i DSB's tog på strækningen mellem Hobro og Frederikshavn samt på Hirtshalsbanen og Skagensbanen.

HyperCard

Baggrund

HyperCard er en rabatordning i den kollektive trafik til elever på ungdomsuddannelser finansieret af staten (Trafikstyrelsen). HyperCard er en politisk besluttet forsøgsordning, der løber fra august 2011 til juli 2013. Et HyperCard giver elever på ungdomsuddannelse fri mulighed for at køre med al kollektiv transport i det takstområde eleven bor samt til og fra skole, hvis skolen ligger uden for takstområdet. Endvidere giver HyperCard rabat på de takstgrænseoverskridende rejser samt rejser i andre takstområder. Kortet koster 300 kr. pr. måneden.

Status for ordningen

HyperCard har været en stor succes. Rigtig mange unge har benyttet muligheden for at benytte billigere kollektiv trafik til pendling mellem hjem og skole samt til fritidsformål. Samtidig har HyperCard været forskånet for mange af de systemproblemer, som uddannelseskortet til studerende på videregående uddannelser har været udsat for, da HyperCard-ordningen har været enklere at administrere. Budgettet for HyperCard-forsøgsordningen udgør samlet 400 mio. kr., heraf 100 mio. kr. i 2011. Det var forudsat, at der vil blive solgt ca. 8,2 mio. kortdage i 2011. Disse tal var dog behæftet med en del usikkerhed. Det viser sig, at de faktiske antal solgte kort, stemmer nogenlunde overens med det forventede salg, der lå på 9,0 mio. kortdage i 2011, hvilket har medført udbetaling af 107,6 mio. kr. til trafikelskaberne vedrørende 2011. Det skønnes at der i 2011 er foretaget 13,2 mio. rejser med HyperCard.

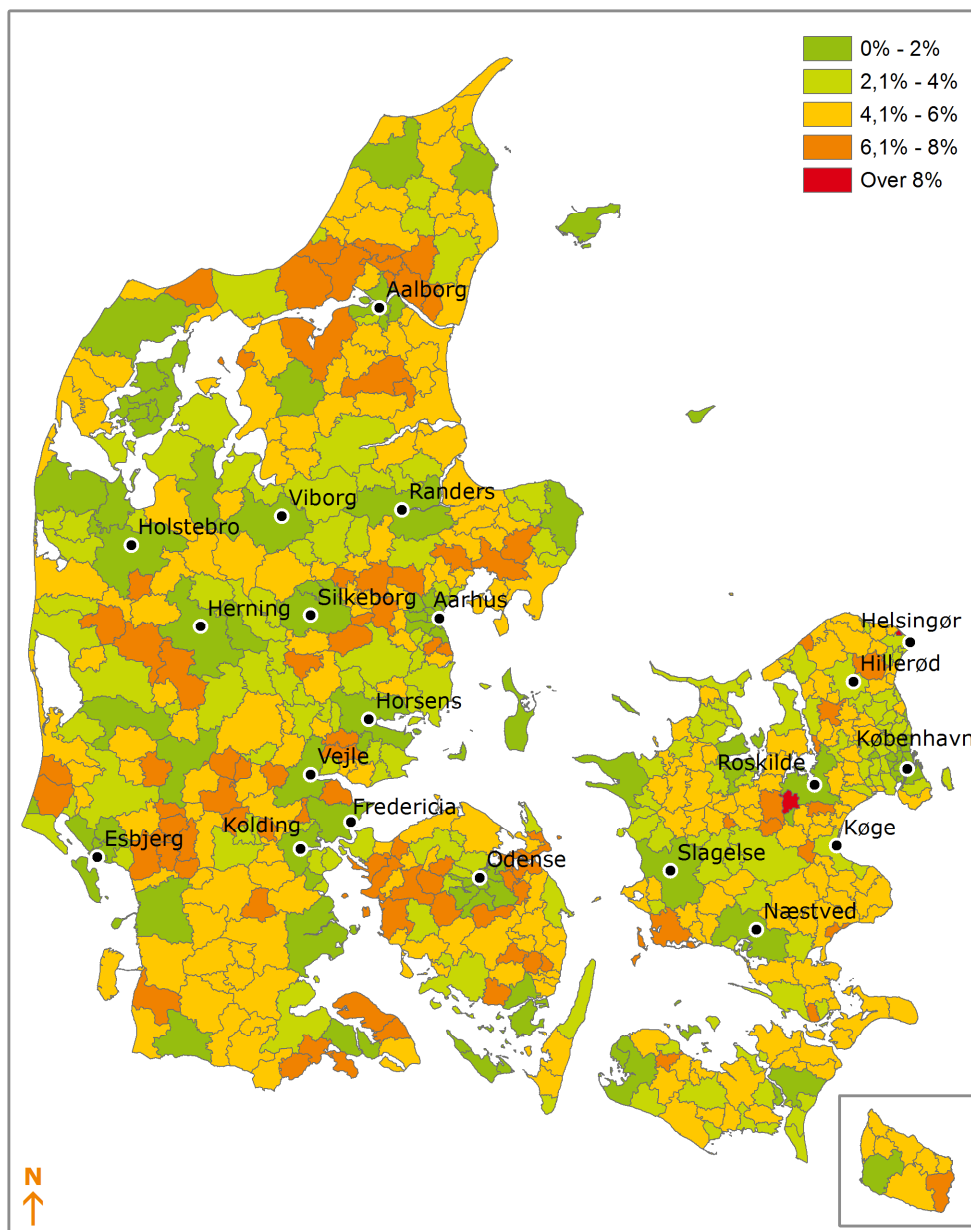
Tabel 4 Salg af HyperCard i 2011

Trafikelskab	Rabat (mio. kr.)	Antal kortdage (mio.)	Antal rejser (mio.)	Antal personer (tusind)
Movia	40,8	3,4	5,0	31,0
Nordjyllands Trafikelskab	13,7	1,2	1,7	9,4
Midttrafik	21,5	1,9	2,8	15,7
Sydtrafik	13,8	1,1	1,6	8,7
FynBus	9,7	0,8	1,2	6,3
BAT	1,1	0,1	0,1	0,7
Takstgrænseoversk. kort	7,0	0,5	0,8	4,5
I alt	107,6	9,0	13,2	76,0

Summen af antal personer er mindre end summen af antal personer for de enkelte trafikelskaber. Det skyldes at enkelte personer er flyttet undervejs, og hermed optræder i flere trafikelskaber, men kun en gang i totalen. Kilde: Trafikelskabernes indberetning til Styrelsen for Videregående Uddannelse og Uddannelsesstøtte

Af nedenstående kort ses hvor stor andel af befolkningen der har et HyperCard på postnummerniveau. Som det fremgår, er der stor forskel mellem by og land, og det er således især elever, som bor uden for bycentrene, der har glæde af HyperCard. I de 20 største byer er den gennemsnitlige HyperCard-andel på 1,7% af den samlede befolkning, mens den i resten af landet er på 4,0% af den samlede befolkning.

Figur 6 Kortet viser solgte HyperCard i 2011 i forhold til den samlede befolkning på opdelt på postnumre.



Dette skyldes formentlig, at eleverne udenfor de større byer har størst behov for HyperCard – dels til pendling, da bussen og toget ofte i praksis er eneste muligheder for at komme til og fra skole, men også til fritidsformål, som typisk ligger længere fra hjemmet, når man kommer uden for byområderne. I byområderne er cyklen et godt alternativ til kollektiv trafik, hvilket formodentlig er grunden til at mange i byerne fravælger HyperCard.

Indkomst og forbrug i den kollektive trafik

I nedenstående afsnit er sammenhængen mellem indkomst og forbruget af kollektiv trafik undersøgt.

I tabel 5 nedenfor ses forbruget af kollektiv transport for husstande i forskellige indkomstintervaller. Tabellen viser bl.a., at det er husstande med de laveste indkomster (under 150.000 kr.), der bruger kollektiv trafik mest, både i absolutte kroner og som andel af rådighedsbeløbet. Husstandene med de laveste indkomster bruger ca. 5% af deres rådighedsbeløb på kollektiv trafik. De øvrige husstande bruger omkring 0,5-1% af rådighedsbeløbet, og andelen er lavest blandt de højeste indkomster.

Tabel 5 Forbruget af kollektiv trafik fordelt på husstande i forskellige indkomstintervaller

Husstandens bruttoindkomst	Husstandens gns. størrelse	Husstandens gns. rådighedsbeløb	Husstandens gns. forbrug til kollektiv trafik	Andel af rådighedsbeløb der bruges til kollektiv trafik
Under 150.000 kr.	1,1	72.957	3.604	4,9%
150.000-299.999 kr.	1,3	158.705	1.905	1,2%
300.000-499.999 kr.	1,7	268.822	2.228	0,8%
500.000-799.999 kr.	2,5	421.072	2.182	0,5%
800.000 kr. og derover	3,1	692.223	3.222	0,5%
Alle husstande	2,1	374.385	2.437	0,7%

Kilde: Danmarks Statistik forbrugsundersøgelse 2008-2010.

I tabel 6 opgøres passagererne i den kollektive trafik fordelt på indkomstintervaller. Tabellen viser bl.a., at personer i husstande med de laveste indkomster (under 150.000 kr.) udgør 13% af passagererne i den kollektive trafik, men kun 3% af befolkningen.

Omvendt udgør personer i husstande med de højeste indkomster (800.000 kr. og derover) 39% af befolkningen, men kun 18% af passagererne i den kollektive trafik. Det forhold hænger dog bl.a. sammen med, at der især i husstandene med de højeste indkomster er mange mindre børn, der anvender kollektiv trafik meget lidt. Husstandene med de laveste indkomster består stort set kun af voksne, ofte studerende og ældre.

For personer i de mellemste indkomstkategorier er der næsten overensstemmelse mellem andelen af befolkningen og andelen af passagerer i den kollektive trafik.

Tabel 6 Passagerer i den kollektive trafik fordelt på indkomstintervaller

Husstandens bruttoindkomst	Antal personer (x1000)	Andel af personer	Andel passagerer i den kollektive trafik
Under 150.000 kr.	137	3%	13%
150.000-299.999 kr.	833	15%	19%
300.000-499.999 kr.	1.043	19%	23%
500.000-799.999 kr.	1.336	24%	28%
800.000 kr. og derover	2.103	39%	18%
Alle husstande	5.452	100%	100%

Kilde: Danmarks statistiks forbrugsundersøgelse 2008-10 og Transportvaneundersøgelsen 2008-11. Note: I Transportvaneundersøgelsen indgår kun personer i alderen 10-84 år. Personer uden for dette aldersinterval udgør dog kun en meget lille del af passagererne i den kollektive trafik.

Af tabel 7 nedenfor ses hvor meget den kollektive trafik udgør af den samlede transport i de enkelte indkomstintervaller. Tabellen viser, at jo lavere husstandsindkomsten er, jo mere udgør den kollektive trafik af den samlede transport.

Personer i husstande med de laveste indkomster (under 150.000 kr.) bruger den kollektive trafik til 11% af alle ture og 29% af det samlede transportarbejde (målt i personkm.).

Det er væsentligt mere end personer i andre husstande. Især blandt personer i husstande med indkomster over 500.000 kr. udgør bus og tog en lille del af transporten; 4% af turene og 7-8% af transportarbejdet. Det forhold hænger dog bl.a. sammen med at der især i husstandene med de højeste indkomster er mange mindre børn, og de anvender kollektiv trafik meget lidt.

Tabel 7 Andel kollektiv trafik af den samlede trafik fordelt på indkomstintervaller

Husstandens bruttoindkomst	Antal personer (x1000)	Andel af ture udført med kollektiv trafik	Andel af personkm. udført med kollektiv trafik
Under 150.000 kr.	137	11%	29%
150.000-299.999 kr.	833	7%	15%
300.000-499.999 kr.	1.043	6%	14%
500.000-799.999 kr.	1.336	4%	7%
800.000 kr. og derover	2.103	4%	8%
Alle husstande	5.452	5%	10%

Kilde: Danmarks statistiks forbrugsundersøgelse 2008-10 og Transportvaneundersøgelsen 2008-11. Note: I Transportvaneundersøgelsen indgår kun personer i alderen 10-84 år. Personer uden for dette aldersinterval udgør dog kun en meget lille del af passagererne i den kollektive trafik.

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
DK-1117 København K.

info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

**Rapportering om
udviklingen i den kollektive
trafiksektor**