Arbejdspapir

Til forvaltningerne i kommuner og regioner i Movias område

Dokumentnummer
2197834

Dato
14 04 2026

Sagsbehandler
EST

Direkte
+45 36 13 16 10

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Arbejdspapir 1: Fremskrivning af bustrafikken til 2035 – rammevilkår og økonomiske effekter

Movia har med Mobilitetsplan 2024 igangsat et projekt, der skal sikre god forberedelse i kommuner, regioner og Movia til muligheden for, at Folketinget måske beslutter at indføre kørselsafgifter for personbiler i Danmark. Fase 1 i projektet, som beskrives i dette arbejdspapir, handler om, hvordan fremtiden for bustrafikken kan forventes at blive frem til 2035 med de kendte rammevilkår. Fase 2 i projektet omhandler hvordan kørselsafgifter vil påvirke bustrafikken, og denne fase forventes at være færdig før sommer. Ud fra de indsigterne i fase 2, vil der i fase 3 blive arbejdet med hvordan bustrafikken bedst tilpasses en situation med kørselsafgifter. Det samlede projekt forventes at blive afrapporteret ultimo 2026.

Som grundlag for denne analyse har Movia fået lavet en fremskrivning til 2035 af de nuværende kendte rammer, der har væsentlig betydning for bustrafikkens økonomi. Analysen vurderer udviklingen i passagergrundlaget og dermed billetindtægterne samt forventet udvikling i driftsomkostningerne, som følge af øget trængsel på vejene. Kommuner og regioner finansierer forskellen mellem driftsudgifter og billetindtægter (tilskudsbehov). Analysens resultater skal tages med det væsentlige forbehold, at der er tale om modelberegninger, der kun i begrænset omfang tager højde for lokale forhold.

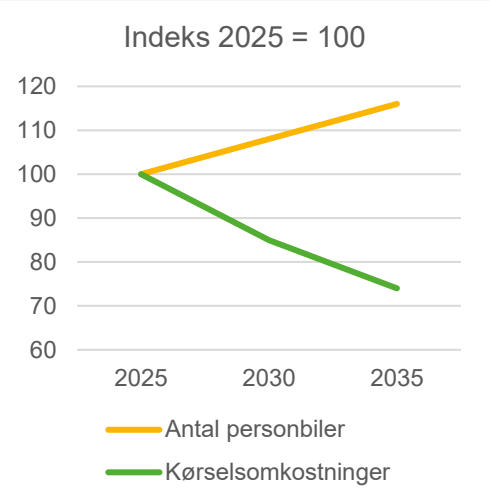
Analysen kvalificerer, hvordan især tre allerede kendte væsentlige forhold ændrer rammerne for bustrafikken det kommende årti:

1. Udvikling i indbyggertal og alderssammensætning
Danmarks Statistiks befolkningsfremskrivning er brugt som forudsætning for analysen, bortset fra København og Frederiksberg Kommune, hvor kommunernes egen fremskrivning er anvendt. Samlet forventes befolkningen i Hovedstadsområdet at stige med ca. 5 pct. frem til 2035, hvilket øger passagergrundlaget. For resten af Sjælland forventes en udvikling på ca. 2 pct. Der bliver generelt forholdsvist færre børn og især færre unge, hvilket er nogle af de grupper, der bruger den kollektive transport ofte. Til gengæld bliver en større andel af befolkningen ældre, der generelt bruger væsentligt mindre kollektiv transport.

Dette har især betydning uden for byerne, hvor børn og unge i dag udgør ¾ af alle buspassagerer, mens pensionister kun udgør 3 pct. Ændringerne i alderssammensætning er dog kun medtaget på et overordnet niveau i beregningerne.

2. Flere og billigere biler er en hård konkurrent for den kollektive transport
Den statslige forventning i klimafremskrivningen til udviklingen i bilparken og kørselsomkostningerne kan

ses på figur 1. Der vil komme flere biler i Movias område. Dels fordi indbyggertallet vokser, dels fordi der forventes en stor stigning i bilejerskabet (antal personbiler pr 1.000 indbyggere) på ca. 13 pct. Samtidig vil bilerne blive 26 pct. billigere at køre i, fordi en stigende andel af bilerne er elbiler, og elbiler koster halvt så meget pr kørt km som benzin- og dieselbiler. Samlet forventes antallet af kørte km at stige med 22 pct. i hovedstadsområdet ifølge trafikmodelberegningerne. Dette skyldes både, at der kommer væsentligt flere bilture og at bilturene bliver længere end i dag. Fremskrivningen bygger på den gældende aftale om gradvis indfasning af afgifter på elbiler. Den tidligere regering har nedsat en ekspertgruppe om fremtidens bilafgifter.



Figur 1 Udvikling i bilpark og omkostninger

Flere og billigere biler indebærer, at færre vil vælge den kollektive transport, da adgangen til bil ofte betyder et frafald af den kollektive transport. Dette sker særligt i områder, hvor der allerede i dag er megen biltrafik eller begrænset trængsel.

3. Udvikling i trængslen

Når antallet af kørte kilometer på vejen stiger, vil trængslen også stige. Det er især i det storkøbenhavnske område, men også i købstæderne. Samlet forventes 22 pct. flere kørte kilometer at føre til, at trængslen på vejene i hovedstadsområdet vil stige med op til 40 pct. frem til 2035.

Tog, metro og letbane kører trængselsfrit, og vil derfor få en tidsmæssig fordel ift. biltrafikken. Busserne deler for det meste vejbaner med biler og rammes derfor af den stigende trængsel. Samlet er det vurderingen, at trængslen for busserne vil stige op mod 20 pct. afhængig af linjer frem mod 2035. Stigningen vil være størst for A-busserne (kommunale busser i Storkøbenhavn og visse købstæder), der kører på veje, hvor der i forvejen er megen trængsel. Når det gælder øvrige kommunale busser, kører mange af dem i områder med begrænset trængsel, der ikke bliver meget berørt. De regionale buslinjer har ofte længere ruter med trængselsudfordringen koncentreret i tættere byområder.

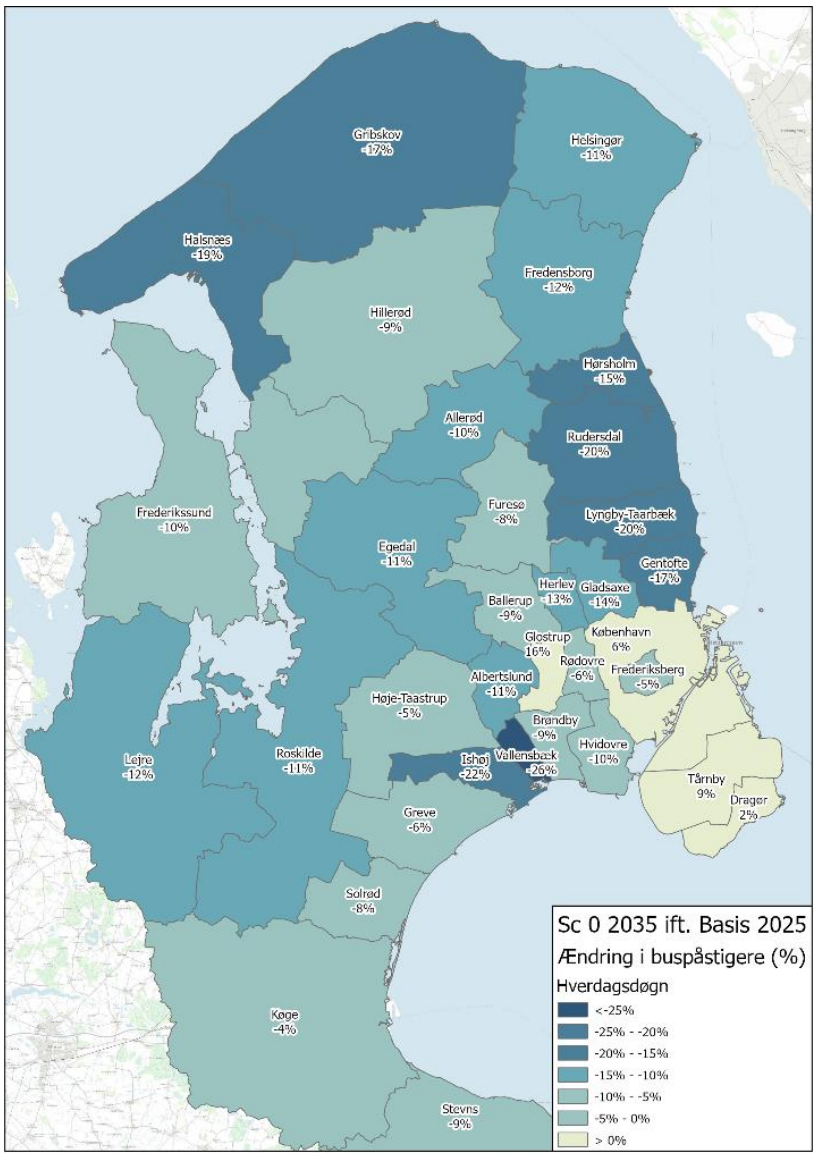
Når trængslen stiger, kommer busserne langsommere frem, og de kører med lavere regularitet, fordi de ofte bliver stoppet i trafikken. Begge dele betyder, at flere vælger bussen fra, så passagertallet og dermed billetindtægterne falder. Længere køretider betyder også, at der skal flere busser i drift i myldretiden for at holde køreplanen.

Konsekvenser for passagertallet i den kollektive transport

Da taksterne i den kollektive transport stiger i takt med pris- og lønudviklingen i samfundet, så vil bus og tog stå sværere i priskonkurrencen med bilerne, når der bliver flere biler, og de bliver billigere at køre i.

Den kollektive trafik bliver dog også udbygget frem til 2035, med især implementeringen af førerløse S-tog og investeringer i regionaltogsnettet som de største udvidelser af det kollektive transportnetværk. Når trængslen på vejene stiger, vil den trængselsfri banetrafik få en tidsmæssig gevinst ift. bil- og bustrafikken. Samtidig er der en vækst i stationsnære boliger og arbejdspladser i Storkøbenhavn. Så trods forringelsen af priskonkurrencen ift. biler, forventes det, at antallet af kollektive ture i hovedstadsområdet stiger med knap 10 pct. Dette er båret af en vækst for baner samlet på ca. 18 pct. For busserne forventes et samlet fald i passagertallet på 4 pct, men en meget ujævn fordeling på kommuner, jf. figur 2 nedenfor. Nogle kommuner forventes at få flere buspassagerer, trods lavere rejsehastigheder. Det gælder kommuner, hvor der forventes en væsentlig vækst i antallet af indbyggere og arbejdspladser. Det gælder også kommuner, hvor

Trafikselskabet Movia Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby – DK +45 36 13 14 00 movia@moviatrafik.dk moviatrafik.dk



Figur 2 Ændring i påstigere (passagertal) på hverdage

biltrafikken har mindre betydning for det samlede trafikbillede, for her bliver busserne i mindre omfang ramt af priskonkurrencen fra elbilerne.

Men for de øvrige kommuner gælder, at kombinationen af demografi og bilrådighed forventes at betyde, at der kommer færre passagerer i busserne. Det gælder kommunerne uden for det storkøbenhavnske område på figur 2. Det samme billede ses i de fleste øvrige kommuner uden for hovedstadsområdet, der ikke er med på figuren. I kommuner med stigende trængsel kan længere rejsetid og dårligere regularitet for busserne betyde et yderligere fald i passagertallet, som udgør ca. 15 pct. af det samlede passagerfald.

Konsekvenser for kommuner og regioners tilskud til Movia

Længere køretider for busserne betyder dyrere drift, fordi der skal flere busser på gaden for at opfylde køreplanen. Behovet for ekstra busser vil være koncentreret i myldretiden, hvor trængslen er størst.

Ekstra busser i myldretiden kan være indtil 40 pct. dyrere pr. driftstime end busser i resten af døgnet: De færreste chauffører ønsker at have delt tjeneste, så de skal arbejde både i morgen- og eftermiddagsmyldretiden med pause imellem. Busser indkøbt til myldretiden kan ikke nødvendigvis bruges til anden kørsel resten af døgnet.

Færre passagerer betyder også færre billetindtægter. Det er særligt vigtigt for de buslinjer, hvor billetindtægterne dækker en stor del af driftsudgifterne (høj selvfinansieringsgrad). Det gælder de fleste regionale buslinjer samt en del af de største kommunale buslinjer. Tilskuddet fra kommuner og regioner til busdriften udgøres af forskellen på driftsudgifterne og billetindtægterne, jf. figur 3.

Den samlede effekt for den skønnede ændring i det kommunale tilskudsbehov fremgår af figur 4 nedenfor. Det er uddybet i tabellen i bilag 1. Det gennemsnitlige tilskudsbehov for kommunerne forventes at stige med ca. 2 – 4 pct. i perioden, men med store lokale forskelle.

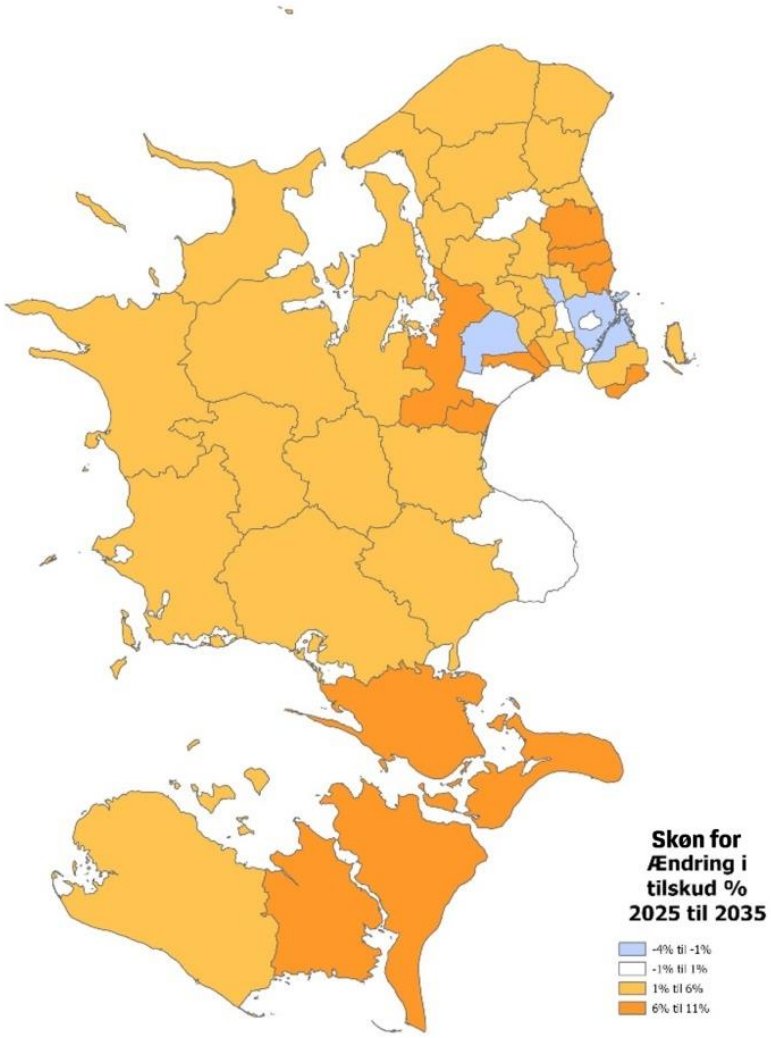
	Fremtiden
Trængsel på vejene	↑
Køretid for busserne	↑
Passagerer i busserne	↓
Tilskudsbehov	↑

Figur 3 Konsekvenser for bustrafikken af øget trængsel på vejene

Trafikselskabet Movia Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby – DK +45 36 13 14 00 movia@moviatrafik.dk moviatrafik.dk

For regionerne forventes en stigning i tilskudsbehovet på 7 – 11 pct. De regionale buslinjer har generelt en høj selvfinansieringsgrad, hvorfor tabet af billetindtægter ved et faldende passagertal har stor effekt for tilskudsbehovet. Rejserne på regionale busser er oftest også længere end for kommunale busser, og er dermed også højere grad i konkurrence med den stadig billigere biltrafik.

Det er vigtigt at understrege, at der er tale om skøn på baggrund af generelle data. Der kan være lokale forhold, som modellen ikke fanger, f.eks. planlagte forbedringer af fremkommeligheden. Befolkningsudviklingen kan også vise sig at afvige fra prognoserne, ligesom udviklingen i bilejerskabet også kan variere lokalt.



Figur 4 Skøn for ændring af tilskudsbehov for kommuner i Movias område

Trafikselskabet Movia Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby – DK +45 36 13 14 00 movia@moviatrafik.dk moviatrafik.dk

Handlemuligheder for at modgå stigende tilskudsbehov

Arbejdspapiret er til forvaltningernes orientering og beskriver en mulig udvikling på lang sigt, og er ikke et grundlag for beslutninger på kort sigt. Men analyserne viser også centrale trends, der vil indgå i Movias rådgivning af kommuner og regioner. Movias rådgivning arbejder også med de tre centrale råd, for at fastholde serviceniveauet uden at øge tilskudsbehovet:

1. Hold fast i det strategiske net af de vigtigste bus- og baneforbindelser med høj frekvens og rejsehastighed. Det strategiske net er rygraden i den kollektive transport

2. Få busserne hurtigere frem i områder med trængsel, både i Storkøbenhavn og købstæderne. Busbaner, prioritering i lyskryds og på passagertunge strækninger egentlige BRT-linjer (hurtigbusser med egne vognbaner)

3. Suppler det strategiske net med fleksible løsninger uden for de større byer: Lokale rutebusser skal i højere grad vurderes i forhold til betjening med Nærbus, flextrafik og samkørsel, så serviceniveauet kan fastholdes, selvom passagergrundlaget bliver mindre.

Trafikselskabet Movia Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby – DK +45 36 13 14 00 movia@moviatrafik.dk moviatrafik.dk

Bilag 1 – effekter for kommuner og regioners tilskudsbehov

På næste side i tabel 1 ses en oversigt over hvorledes de enkelte ejeres tilskudsbehov forventes at ændres frem til 2035 baseret på de nuværende rammevilkår. Spændet er for nogle kommuner større end for andre. Større spænd er udtryk for, at køretidsændringerne i de enkelte kommuner er relativt større ift. andre kommuner, hvilket medfører en større usikkerhed for, hvordan tilskudsbehovet vil udvikle sig.

Som nævnt ovenfor, er der alene tale om fremskrivninger på baggrund af modeller og nøgletal. Fremtiden bliver aldrig som forventet, og lokale forhold kan afvige fra de generelle forhold.

Trafikselskabet Movia Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby – DK +45 36 13 14 00 movia@moviatrafik.dk moviatrafik.dk

Tabel 1 - Ændringer i tilskudsbehov, som følge af fremskrivning af rammerne for bustrafikken (Ingen kørselsafgifter)

Trafikbestiller	Tilskud budget 2026 til bus inkl. timefordelte fællesudgifter (mio. kr.)	Ændring 2035 Lavt skøn	Ændring 2035 Højt skøn
Albertslund	11,8	3%	5%
Allerød	16,3	0%	1%
Ballerup	35,0	2%	3%
Brøndby	20,4	0%	2%
Dragør	7,4	0%	10%
Egedal	23,6	3%	5%
Faxe	10,6	3%	4%
Fredensborg	23,4	4%	5%
Frederiksberg	62,8	-3%	0%
Frederikssund	32,7	3%	4%
Furesø	26,5	1%	2%
Gentofte	46,5	7%	8%
Gladsaxe	39,6	1%	3%
Glostrup	14,6	0%	2%
Greve	14,1	0%	0%
Gribskov	24,7	3%	3%
Guldborgsund	32,6	5%	7%
Halsnæs	14,2	2%	3%
Helsingør	50,1	4%	5%
Herlev	22,3	-4%	-4%
Hillerød	44,5	2%	4%
Holbæk	39,4	3%	4%
Hvidovre	32,2	-2%	1%
Høje-Taastrup	25,7	-3%	-1%
Hørsholm	16,9	1%	2%
Ishøj	8,3	5%	7%
Kalundborg	38,3	3%	4%
København	419,0	-5%	-3%
Køge	54,5	2%	6%
Lejre	22,8	2%	3%
Lolland	37,0	4%	5%
Lyngby-Taarbæk	30,2	11%	11%
Næstved	50,0	4%	5%
Odsherred	25,6	2%	3%
Region Hovedstaden	230,4	7%	11%
Region Sjælland	172,2	7%	9%
Ringsted	27,8	3%	4%
Roskilde	68,5	5%	6%
Rudersdal	38,4	5%	6%
Rødovre	35,5	0%	1%
Slagelse	51,1	5%	6%
Solrød	6,8	5%	6%
Sorø	17,4	2%	3%
Stevns	16,2	-1%	1%
Tårnby	25,1	-4%	3%
Vallensbæk	4,5	4%	6%
Vordingborg	24,8	8%	10%
Hovedtotal	2.092,0	**2%**	**4%**

Trafikselskabet Movia Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby – DK +45 36 13 14 00 movia@moviatrafik.dk moviatrafik.dk